



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL
UNIDADE UNIVERSITÁRIA DE MARACAJU
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO**

SANDRA SOARES ROCHA RIBEIRO

**VIABILIDADE DA ESTRUTURA DOS MODAIS DE TRANSPORTE E A
PAUTA DE EXPORTAÇÃO DE COMMODITIES DO MATO GROSSO DO SUL**

MARACAJU-MS

2014



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL
UNIDADE UNIVERSITÁRIA DE MARACAJU
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO**

SANDRA SOARES ROCHA RIBEIRO

**VIABILIDADE DA ESTRUTURA DOS MODAIS DE TRANSPORTE E A
PAUTA DE EXPORTAÇÃO DE COMMODITIES DO MATO GROSSO DO SUL**

Monografia apresentado à Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, como exigência do Curso de Administração sob Orientação do Prof. Carlos Ronaldo Mafuci

MARACAJU – MS

2014



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL
UNIDADE UNIVERSITÁRIA DE MARACAJU
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO

REITOR

Prof. Dr. Fábio Edir dos Santos Costa

PRÓ-REITORA DE ENSINO

Profª. Dra. Silvane Aparecida de Freitas

COORDENADOR DE CURSO

Prof. Me. Alex Sandro Richter Von Mühlen

ORIENTADOR

Prof. Carlos Ronaldo Mafuci

A monografia intitulada “**VIABILIDADE DA ESTRUTURA DOS MODAIS DE TRANSPORTE E A PAUTA DE EXPORTAÇÃO DE COMMODITIES DO MATO GROSSO DO SUL**”, apresentada por Sandra Soares Rocha Ribeiro, como exigência parcial para obtenção do grau Bacharel em Administração da UEMS Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul – Unidade Maracaju, foi aprovada.

Maracaju/ MS, 12 de novembro de 2014.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Carlos Ronaldo Mafuci

Prof. Me. Wilson Correa da Silva

Prof.^a Ana Rita Amaral Juchem Carvalho

Dedicatória

Minha família, meu alicerce nesta estrada.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus por me guiar sempre, e me encher de esperanças de lutar por cada desafio encontrado.

Ao meu pai Urbano e minha mãe Maria Creuza símbolos de coragem e honestidade, aos meus irmãos por todo amor e carinho.

Ao meu amigo e esposo Edilson, por me incentivar todos os dias e me apoiar incondicionalmente. E ao meu filho Victor espelho de Deus em minha vida. Esta conquista é nossa.

Ao professor Carlos Ronaldo Mafuci, pela oportunidade de me orientar neste trabalho, que tanto colaborou para meu desenvolvimento profissional.

Aos demais professores e funcionários do departamento de Administração e pela atenção e importantes participações no conhecimento adquirido ao longo da graduação.

Aos amigos da Administração, pela convivência, trabalhos, estresse, risadas. Enfim, pelas grandes amizades construídas ao longo desses quatro anos de UEMS.

Muito Obrigada.

EPÍGRAFE

“É muito melhor lançar-se em busca de conquistas grandiosas, mesmo expondo-se ao fracasso, do que alinhar-se com os pobres de espírito, que nem gozam muito nem sofrem muito, porque vivem numa penumbra cinzenta, onde não conhecem nem vitória, nem derrota.”

Theodore Roosevelt

“A primeira regra de qualquer tecnologia utilizada nos negócios é que a automação aplicada a uma operação eficiente aumentará a eficiência. A segunda é que a automação aplicada a uma operação ineficiente aumentará a ineficiência.”

Bill Gates

Resumo

O estado de Mato Grosso do Sul foi responsável por 2,49% (US\$ 3,8 bilhões) das exportações brasileiras em 2014, no período de janeiro a agosto de 2014 sendo os principais segmentos as commodities agrícolas, minérios e produtos de origem animal. As vias modais do estado estão sendo reestruturadas, mas com o contexto atual as vias não propiciam uma vantagem para o setor de exportação devido à falta de vias que interliguem com os portos exportadores com custo acessível ou de maneira mais rápida e segura. Desta forma o presente estudo caracteriza a pauta de exportação do estado de Mato Grosso do Sul e mostra a importância dos modais que o estado possui para o desenvolvimento do estado. Foi realizada uma pesquisa bibliográfica e pela internet nos sites de regulamentação e controle das vias modais e do comércio exterior como MDIC (Ministério do desenvolvimento das indústrias e comércio), BIT (Banco de informações de transportes), SISCOMEX (Sistema Integrado de Comércio Exterior). Os resultados mostraram que o estado de Mato Grosso do Sul tem muito potencial ainda não utilizado, mas a estrutura de modais é insuficiente para suprir suas necessidades e que a dependência por setores de commodities agrícolas e em relação a destinos de seus produtos um país a China responsável mais de 33% de suas exportações é um fator que deve ser estudado mais profundamente. Por outro lado à questão territorial, a crescente especialização e abundância em produção de commodities pode ser elemento crucial para o desenvolvimento de especialização, e eficiência produtiva em larga escala aumentando a competitividade do estado de Mato Grosso do Sul no contexto de exportação.

Palavras-chave: Exportação; Commodities; Modais de Transporte.

SUMÁRIO

1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TRABALHO.....	14
1.1 PROBLEMATIZAÇÃO.....	14
1.1.1 PROBLEMA	14
1.2 JUSTIFICATIVA	14
1.2.1 HIPOTESE DA PESQUISA	15
1.3 OBJETIVOS.....	15
1.3.1 OBJETIVO GERAL.....	15
1.3.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS	16
2. fundamentação teorica.....	16
2.1 EXPORTAÇÕES de Commodities	16
2.2 O processo de exportação de commodities e a logistica de transportes	18
2.2.1 A determinação do preço das commodities.....	18
2.2.2 O Tripé logístico.....	19
2.2.3 Armazenagem.....	19
2.3 Distribuição	20
2.3.1 Transporte.....	20
2.3.2 OS Modais DE TRANSPORTES E A LOGISTICA	20
3 INTERMODALIDADE	25
3.1 MULTIMODAIS (OTM)	25
3.2 MODAIS DE mato grosso do sul.....	26
3.3 Malha Rodoviaria de MS.....	27
3.3.1 IRI (International Roughness Índice)	28
4. VIA PORTUARIA DE MATO GROSSO DO SUL.....	31
5 MALHA FERROVIÁRIA DE MATO GROSSO DO SUL	34
6 Mato Grosso do Sul E O DESEMPENHO DAS COMMODITIES.....	36
7. METODOLOGIA.....	42
8. ANÁLISE DOS DADOS	42
9. CONSIDERAÇÕES FINAIS	45
10 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	47
11 GLOSSÁRIO.....	49

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Grupos de mercadorias mais movimentadas em 2013-Portos e TUP.....	22
Figura 2 : Extensão da Malha Ferroviária 2013.....	24
Figura 3: Carga Transportada em milhares de Tonelada útil(TU).....	24
Figura 4. Mapa do sistema modal de Mato Grosso do Sul.....	26
Figura 5: Hidrovias de Mato Grsso do Sul.....	31
Figura 6: Movimentação geral de Cargas nos portos e terminais brasileiros 2011-2013.....	33
Figura 7: Mercadorias Transportadas em toneladas útil (mil tu) em 2013.....	34

LISTA DOS GRÁFICOS

Gráfico 1: Rede Rodoviária de Mato Grosso do Sul situação da pavimentação	28
Gráfico 2: Rede Rodoviária de Mato Grosso do Sul por jurisdição situação da pavimentação.....	29
Gráfico 3 :IRI das malhas pavimentadas de MS	30
Gráfico 4: IRI das malhas pavimentadas de MS	30
Gráfico 5: Projeção do transporte de carga 2012-2013.....	36
Gráfico 6: Comparação da exportação das empresas 2013-2014	37
Gráfico 7: As nove maiores empresas em exportação no Estado.....	38
Gráfico 8: Balança Comercial de Mato Grosso do Sul	39
Gráfico 9: Principais produtos exportado período de janeiro a agosto de 2014 em MS	40
Gráfico 10: Exportação de Mato Grosso do Sul em U\$FOB	41

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Dados de CALCULOS IRI	29
Tabela 2: Grupo de mercadprias por linha de navegação do Estado.....	32
Tabela 3: Caracteristicas da Malha ALL.....	35

INTRODUÇÃO

Os meios de transportes tem grande importância para o desenvolvimento econômico do país devido à relação que tem com o fluxo de localização das empresas, de produção e consumo.

O Estado de Mato Grosso do Sul por ser um país de dimensões continentais esta importância se acentua, pois as empresas devem levar em consideração a sua localização, as distâncias aos portos e o custo de cada meio de transporte para exportar seu produto.

Conforme Ministério do desenvolvimento da Indústria e Comércio em Mato Grosso do Sul em 2014 possui 194 empresas exportadoras, com extensão territorial de 358.159 km², limita-se a Oeste com a Bolívia e Paraguai, ao Norte com o Mato Grosso, ao Sul com o Paraguai e o Paraná e a Leste com São Paulo, Minas Gerais e Goiás.

O Estado possui uma única linha ferroviária, que corta o Mato Grosso do Sul, da divisa com São Paulo, em Três Lagoas, até Santa Cruz, na Bolívia. A mesma linha serve as cidades de Campo Grande, Aquidauana e Corumbá, com um ramal em direção a Ponta Porã.

O principal eixo rodoviário é o que liga Campo Grande a Porto Quinze de Novembro, no rio Paraná, e a Ourinhos SP. O principal porto é o de Corumbá, ao qual se seguem os de Ladário, Porto Esperança e Porto Murtinho, todos no rio Paraguai.

As deficiências da infraestrutura dos meios de transportes acarretam em elevado custo, que é repassado para o produto além de taxas e impostos, fazendo com que a empresa busque alternativas para se obter lucro buscando uma logística ou um meio de transporte que comporte suas expectativas.

O presente estudo tem por objetivo verificar a infraestrutura dos modais do estado de Mato Grosso do Sul e a relação com o desenvolvimento da pauta de exportação de commodities do estado de Mato Grosso do Sul.

O agronegócio se apresenta de fundamental importância a diversos setores, com expressiva participação no comércio exterior e na geração de emprego e renda, alcançando um estágio de desenvolvimento que posiciona o Brasil como uma das nações mais competitivas no mundo na produção de commodities agrícolas (JANK; NASSAR; TACHINARD, 2005).

A partir da pesquisa pretende relacionar a viabilidade estrutural dos meios de transportes utilizados nas exportações de commodities como fator decisivo na logística de escoamento no estado de Mato Grosso do Sul na pauta de exportação e o conseqüentemente com o desenvolvimento da economia do estado de Mato Grosso do Sul.

O trabalho trata-se de um estudo bibliográfico, exploratório qualitativo, os sites de pesquisas, como o MIDC (Ministério do desenvolvimento Indústria e comércio exterior), SISCOMEX (Sistema Integrado de Comércio exterior), Conab (Companhia Nacional de Abastecimento) COMEX Brasil (Portal Brasileiro de Comércio exterior) e outros de igual teor de credibilidade serão base de dados para análise.

1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TRABALHO

1.1 PROBLEMATIZAÇÃO

A expansão da exportação é um fator que gera mudanças positivas para o mercado interno com a demanda por serviços gerando renda e emprego para a população. A exportação é um dos elementos que propiciam o crescimento econômico de um país ou região.

Analisar a relação existente entre os meios de transporte atuais, a exportação de commodities e o Estado de Mato Grosso do Sul, pode dar uma visão de como utilizar o seu vasto território com medidas que facilitem o processo de exportação de seus produtos já existentes e agrega-lo com fator de motivação para o crescimento econômico do estado.

Os modais de transportes são elementos que agregam custo às empresas e com isso ao produto, conhecer as rotas e os produtos que o estado produz é fator primordial para administrar qualquer empresa que busque estar no contexto atual do mercado.

Portanto o presente trabalho investiga qual é a viabilidade atual dos modais do estado de Mato Grosso do Sul em relação às commodities exportadas pelo Estado atualmente.

1.1.1 PROBLEMA

Os atuais modais de transporte do estado de Mato Grosso do Sul tem viabilidade com as commodities exportadas pelo estado.

1.2 JUSTIFICATIVA

Este estudo justifica-se pela importância da exportação para o desenvolvimento econômico e social de Mato Grosso do Sul, assim como pela emergente necessidade de identificar quais produtos da pauta de exportação do estado mais contribuíram para o saldo comercial do estado no período de janeiro a agosto de

2014 e pretende-se, também, identificar as vias que estes produtos fazem para o escoamento.

A partir dessas informações, será possível verificar a relação das commodities exportadas efetivamente e a vantagem de competitividade de utilizar vias modais que facilitem a logística dos produtos. Destaca-se a carência de estudos que enfoquem as relações comerciais para Mato Grosso do Sul e a relativa escassez de estudos correlatos que enfoquem essa temática para o estado.

1.2.1 HIPOTESE DA PESQUISA

O desenvolvimento econômico do estado de Mato Grosso do Sul em relação à exportação das commodities pode ser ocasionado por vários fatores, dentro do contexto deste trabalho examina-se as atuais vias de escoamento de commodities e a viabilidade que esta proporciona aos produtores e empresas exportadoras.

A falta de viabilidade das estruturas dos modais pode afetar na produção, os índices de produção do Estado podem ser mais bem aproveitados com uma estrutura mais viável a exportação.

No presente trabalho busca mostrar a pauta de exportação e a viabilidade dos modais do Estado tem uma relação que pode propiciar o desenvolvimento do estado e da região. Fator importante para a competitividade da economia do estado de Mato Grosso do Sul que atualmente veem se elevando com a exportação de commodities.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 OBJETIVO GERAL

Apresentar a pauta de exportação de Mato Grosso do Sul e o trajeto de escoamento destes produtos analisando a viabilidade dos meios de transporte e a importância para o desenvolvimento da exportação no estado.

1.3.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

O presente estudo apresenta dados de pesquisa sobre a pauta de exportação atual do Estado, e a qualidade dos modais utilizados para escoamento destes produtos através dos objetivos específicos pretende-se buscar dados para melhor exemplificar a situação atual da exportação de commodities e a relação de desenvolvimento econômico do Estado e os modais de transporte do Estado.

1. Fazer o levantamento da pauta de exportação de commodities agrícolas do Estado de Mato Grosso do Sul.
2. Analisar os modais de transporte utilizados para escoamento das commodities no Estado.
3. Verificar a limitação que a viabilidade dos modais de transportes de commodities influencia no desenvolvimento da exportação no Estado.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEORICA

2.1 EXPORTAÇÕES DE COMMODITIES

Conforme Rebouças (2013) **commodities** significa mercadoria, matéria-prima. é aquele produto que apresenta grau mínimo de industrialização, são produtos “*in natura*” provenientes de cultivo ou de extração.

Estes produtos são cotados em dólar e são negociados em bolsas de valores, devido ao grande impacto da variação de preços das *commodities* nas economias, foi criado um mecanismo para proteger os produtores e compradores dessas oscilações, são usados os contratos futuros de compra e venda. Estes contratos são negociados com base em expectativas de preços futuros, sendo que em alguns casos pode ocorrer a liquidação física do produto.

Para Teece (2007), a extensão na qual a empresa desenvolve e empregam capacidades dinâmicas superiores determinarão a natureza e o montante de ativos que irão criar e o nível de lucro que irão ganhar.

Para Soares (2004, p.220), “no ambiente econômico da globalização, em que a velocidade é uma vantagem competitiva, as pequenas e médias empresas estão à frente pela rapidez com que se adaptam às necessidades e mudanças do mercado”.

Quais as vantagens de exportar, pois à exportação ainda é vista como um processo bastante burocrático e de difícil. Vamos assinalar algumas vantagens de acordo com MRE (2004):

- Maior produtividade
- Diminuição da carga tributária
- Drawback
- Redução da dependência das vendas internas
- Aumento da capacidade inovadora
- Aperfeiçoamento de recursos humanos
- Aperfeiçoamento dos processos industriais e comerciais
- Imagem da empresa

Com a globalização a competitividade ficou acirrada e a saída para as empresas é produzir mais utilizando uma capacidade ociosa, ou aumentando a produção para atender um mercado maior ou mais exigente com isso as empresas tem que inovar em sua estrutura e tecnologia e se especializar no que o mercado procura.

A exportação é uma atividade que proporciona a abertura do país para o mundo. É uma forma de se confrontar com os demais parceiros e, principalmente, frequentar a melhor escola de administração, já que, lidando com diferentes países, o país exportador assimila técnicas e conceitos a que não teria acesso em seu mercado interno. (VAZQUEZ 2003, p. 179).

Com a criação da OMC (Organização Mundial do Comércio), as barreiras ao livre comércio estão sendo gradativamente eliminadas. Com isso, dia-a-dia o mundo vai-se transformando num só mercado, o mercado global. Essa situação favorece as grandes empresas, porque elas têm produção em larga escala, o que reduz custos e torna-as mais competitivas. (MAIA, 2003, p.75)

De acordo com o MRE (2004), as principais atribuições da OMC são:

- Supervisionar a implementação de regras acordadas no âmbito do sistema multilateral de comércio;
- Atuar como fórum de negociações comerciais;
- Proporcionar mecanismos de solução de controvérsias;
- Supervisionar as políticas comerciais dos 146 países membros;
- Fornecer assistência técnica e cursos de formação para países em desenvolvimento, em matéria de comércio;
- Desenvolver cooperação com outras organizações internacionais.

2.2 O PROCESSO DE EXPORTAÇÃO DE COMMODITIES E A LOGÍSTICA DE TRANSPORTES

2.2.1 A DETERMINAÇÃO DO PREÇO DAS COMMODITIES

A determinação do preço é influenciada por duas forças que atuam em direções opostas. O custo de produção e a meta de lucro máximo tendem a elevar os preços e as pressões competitivas induz a redução do preço. O preço escolhido determinará a se a atividade exportadora é viável.

Para calcular este valor, são deduzidos gastos de distribuição interna, comissão de vendas para o mercado interno, impostos que incidem sobre o valor do produto no mercado interno e outros componentes. Em contrapartida, são acrescidos impostos sobre exportação, custos com serviço alfandegário, despesas consulares, eventuais comissões de agentes no exterior, embalagem, transporte e seguro, entre outros.

Os preços normalmente praticados são o FOB (Free on-board) que determina a obrigatoriedade do exportador em pagar os custos de transporte (do

estabelecimento do vendedor até o porto e despesas com armazenagem), de desembaraço aduaneiro de exportação e de embarque no navio. CIF (Cost, Insurance and Freight (Custo, Seguro e Frete), determina ao exportador o pagamento dos custos previstos no preço FOB e, ainda, os custo de transporte e seguro marítimo (ASSIS, Olney Queiroz, 2006).

2.2.2 O TRIPÉ LOGÍSTICO

A armazenagem, distribuição e transporte é a base para uma melhor operacionalização no processo de produção ao consumo.

Conforme Bowersox (2003) é de competência da logística a coordenação de áreas funcionais da empresa, desde a avaliação de um projeto de rede, englobando localização das instalações (inclusive estrutura interna, quantidade), sistema de informação, transporte, estoque, armazenagem, manuseio de materiais até se atingir um processo de criação de valor para o cliente.

A logística é dividida em dois tipos de atividades - as principais e as secundárias (Carvalho, 2002, p. 37):

1. Principais: Transportes, Manutenção de Estoques, Processamento de Pedidos.
2. Secundárias: Armazenagem, Manuseio de materiais, Embalagem, Suprimentos, Planejamento e Sistema de informação.

2.2.3 ARMAZENAGEM

Armazenagem pode ser definida como o gerenciamento eficaz do espaço tridimensional de um local adequado e seguro, disposto de maneira a estocar e guardar mercadorias, para facilitação e rapidez na sua movimentação posterior, com o uso de técnicas compatíveis às suas respectivas características, a fim de preservar a sua integridade física, entregando-a a quem de direito no momento aprazado (RODRIGUES, 2003).

Just-in-time trabalhar com o suprimento e a demanda no tempo e na quantidade, de forma que produtos ou matérias-primas cheguem apenas ao momento necessário, não ficando armazenadas por muito tempo (BALLOU, 1993).

2.3 DISTRIBUIÇÃO

Países desenvolvidos utilizam meios alternativos para realizar a distribuição de seus produtos, como vias ferroviárias, marítimas e outras (BERTAGLIA, 2003). No Brasil a distribuição ainda é centralizada no transporte rodoviário.

2.3.1 TRANSPORTE

De acordo com Bowersox e Closs (2001) existem: a economia de escala e a economia de distância. Ou seja, na economia de escala as despesas de transporte são fixas de uma carga de transportes. Então reduz custos na unidade de peso por cargas maiores.

Já a economia de distância reduz os custos com a distância percorrida maior, uma viagem de 2000 km com o mesmo peso saem mais barato do que duas viagens de 1000 km.

2.3.2 OS MODAIS DE TRANSPORTES E A LOGISTICA

Existem cinco tipos de modais de transporte, são eles: ferroviário, aéreo, hidroviário, rodoviário e Duto viário segundo Alvarenga e Novaes (2000), para um sistema de transporte organizado, é preciso visão sistêmica e planejada.

Para Ballou (2001), a escolha de um modal de transporte pode ser utilizada para se obter uma vantagem competitiva no serviço prestado.

Todas as modalidades têm suas vantagens e desvantagens. Algumas são adequadas para um determinado tipo de mercadorias e outras não. A escolha da melhor opção, analisando os custos, características de serviços, rotas possíveis, capacidade de transporte, versatilidade, segurança e rapidez contribuirão para a satisfação do cliente.

O sistema de transporte utilizado pelo setor sucroalcooleiro para o escoamento do açúcar destinado às exportações apresenta problemas que passam desde a idade avançada da frota de caminhões (visto que o modal rodoviário é responsável por, aproximadamente, 90% da distribuição do produto) até pela alta competição

entre usinas e outros agentes agroindustriais pelo transporte disponível (CARVALHO, 2005).

O setor de commodities de açúcar é um dos que mais sofre com os problemas de infraestrutura nacional. A situação precária se agrava pela falta de investimentos e informações de mercado em seu âmbito logístico. Tais condições, por sua vez, determinam custos adicionais muito elevados, os quais refletirão diretamente no valor final dos produtos (CARVALHO, 2005).

O Brasil, atualmente, possui acordos marítimos bilaterais com treze países: Alemanha, Argélia, Argentina, Bulgária, Chile, China, Estados Unidos, França, Polônia, Portugal, Romênia, Rússia e Uruguai os acordos abordam questões como fretes, transporte de petróleo e seus derivados líquidos, embarcações afretadas, tripulação e obrigatoriedade do transporte em navios de bandeira nacional das partes contratantes.

O Brasil por ser um país de uma longa costa a navegação de cabotagem é uma forma bastante atrativa para conseguir reduzir custos e diminuir impactos ambientais. A navegação de cabotagem, ou navegação do escoamento da produção nacional, é aquela realizada pela costa do território nacional para fins de transporte entre os portos do mesmo país. Este tipo de navegação pode ser encontrado no transporte entre dois portos marítimos ou entre um porto marítimo e um fluvial.

Talvez a falta de conhecimento amplo da estrutura do setor hidroviário e de projetos que interliguem todo o complexo navegável do país, conhecimento da demanda de cargas, a navegabilidade dos rios e suas condições seja o gargalo para a utilização de todo grande potencial que a hidrovía brasileira possui.

O principal entrave das hidrovias no Brasil corresponde à falta de rios navegáveis que desemboquem no oceano e que os rios brasileiros, exceto o sistema Tietê-Paraná, não conectam centros econômicos (GOEBEL, 1996), com isso dificulta integração regional e o desenvolvimento.

Abaixo na figura a distribuição de mercadorias nos portos públicos ou terminais de uso privado, no Brasil em 2013.

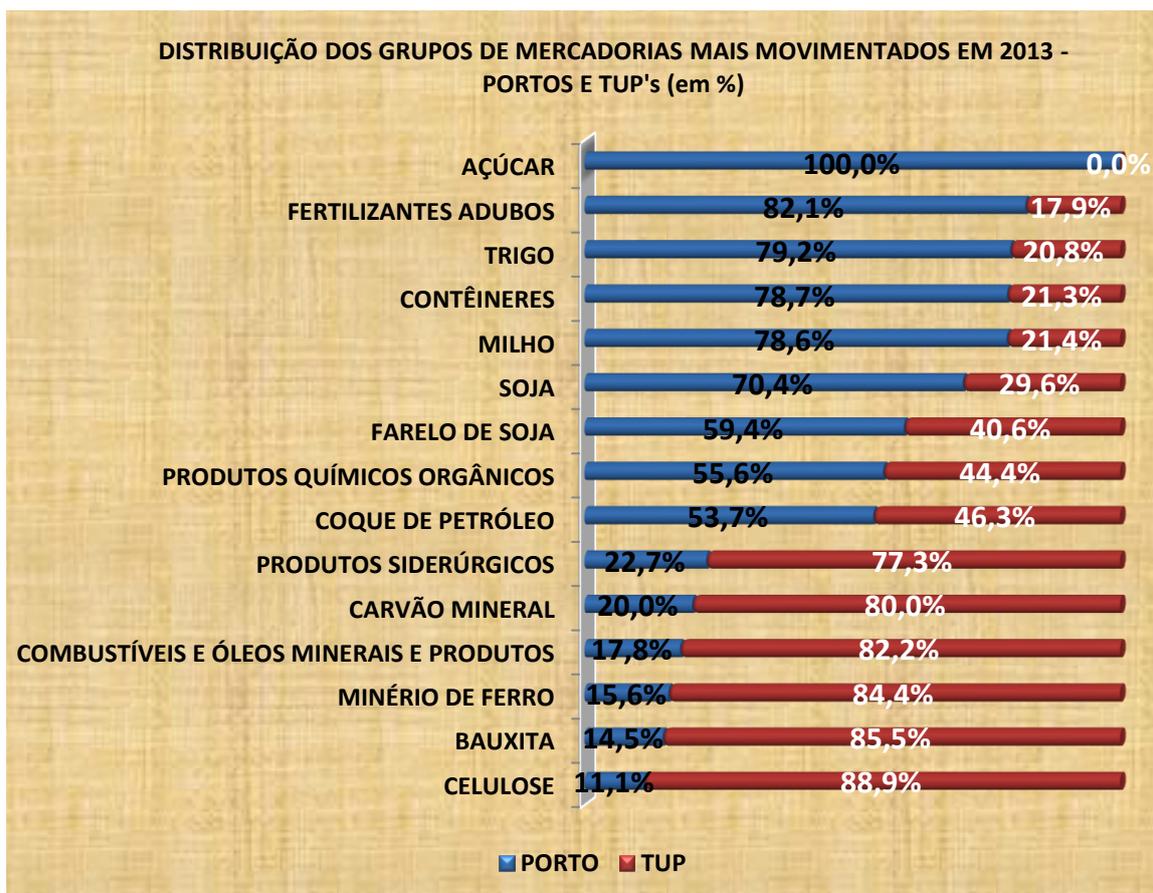


Figura 1: Grupos de mercadorias mais movimentadas em 2013-Portos e TUP

Elaborado a partir de dados do ANTAQ 2013.

Os terminais portuários são áreas de carga e descarga, movimentação das mercadorias despacho dos caminhões e acondicionamento nos contêineres conforme suas necessidades, à falta de sistema rodoviário de acesso aos terminais e fatores como congestionamentos, condição de pavimentação das rodovias de acesso, largura das rodovias e sinalização terem sido indicados como os piores problemas do sistema de transportes brasileiro. (HIJJAR; ALEXIM, 2005).

Podem-se definir terminais de contêineres como “recintos fechados, com uma ou mais portas de acesso controladas e que dispõem de todos os meios necessários à gestão da carga” (VIEIRA, 2003, p. 77).

Em 2013, no Sistema de Desempenho Portuário – SDP. Trinta e três (33) portos organizados, cento e cinco (105) terminais de uso privado e três (03) estações de transbordo de cargas enviaram para a ANTAQ informações referentes às embarcações que neles atracaram e às cargas movimentadas mês a mês, mais

de 80 milhões de toneladas passaram pela hidrovia, somente na navegação interior foram 28,5 milhões.

Segundo estimativas na ANTAQ dos 41.635 quilômetros de vias navegáveis, apenas 50,3% (20.956 km) são economicamente navegadas. Investir, aperfeiçoar a utilização das hidrovias e investir em competitividade global.

Geralmente os custos dos modais ferroviários e aquaviário são fixos, ao mesmo tempo em que nos modais aéreo e rodoviário predominam os custos variáveis com a distância e o peso.

A precificação do frete ferroviário é feita com base nos valores utilizados no sistema rodoviário (GOEBEL, 1996), o mais oneroso de todos os modais, pois, em virtude do monopólio dentro do sistema ferroviário brasileiro, o frete das ferrovias não é calculado com base nos custos, acrescido de margem – como ocorre em outros modais – mas sim, utilizando-se o frete rodoviário como parâmetro para a formulação do frete ferroviário, imputando somente um valor menor em relação ao modal rodoviário estimulando a, competitividade e crescimento nos volumes a serem transportados.

Os contratos com as empresas ferroviárias são realizados anualmente baseados no planejamento de volume a ser transportado, podendo ser *take-or-pay* ou não. Os contratos *take-or-pay* são elaborados de modo a assegurar que ambas as partes envolvidas no contrato (a transportadora e a empresa que disponibiliza as cargas) cumpram suas partes e mantenham o bom funcionamento do modal, evitando maiores perdas.

Extensão da Malha Ferroviária – 2013					
Extensões em km					
Operadoras Reguladas pela ANTT	Origem	Bitola			Total
		1,60	1,00	Mista	
América Latina Logística Malha Norte S.A. - ALLMN	-	754	-	-	754
América Latina Logística Malha Oeste S.A. - ALLMO	RFFSA	-	1.945	-	1.945
América Latina Logística Malha Paulista S.A. - ALLMP	RFFSA	1.463	243	283	1.989
América Latina Logística Malha Sul S.A. - ALLMS	RFFSA	-	7.254	11	7.265
Estrada de Ferro Carajás - EFC	-	892	-	-	892
Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. - FERROESTE	-	-	248	-	248
Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFVM	-	-	905	-	905
Ferrovias Centro-Atlântica S.A. - FCA	RFFSA	-	7.271	156	7.427
VALEC/Subconcessão: Ferrovias Norte-Sul - FNS	-	720	-	-	720
Ferrovias Tereza Cristina S.A. - FTC	RFFSA	-	164	-	164
MRS Logística S.A. - MRS	RFFSA	1.632	-	42	1.674
Transnordestina Logística S.A. - TLSA	RFFSA	-	4.189	18	4.207
Total	-	5.461	22.219	510	28.190

*Tendo em vista a Resolução ANTT nº 4.131/2013, foram retirados 812 km dos Trechos Antieconômicos da FCA.
O Estado do Paraná detém a concessão da FERROESTE.*

Figura 2 : Extensão da Malha Ferroviária 2013

Fonte:ANTT SITE: <http://www.antt.gov.br/>- Acesso em setembro de 2014.

Carga transportada									
em milhares de tonelada útil (TU)									
Concessionárias	Ano								
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	*2014
ALLMN	5.551	6.928	8.232	10.072	10.498	11.611	13.952	14.416	4.385
ALLMO	3.355	2.690	3.235	2.778	4.430	4.421	3.932	4.625	1.651
ALLMP	4.221	3.473	5.229	4.917	6.719	7.490	5.702	5.336	1.834
ALLMS	28.942	26.536	26.763	26.073	25.975	27.067	24.192	22.940	6.499
EFC	92.591	100.361	103.670	96.267	104.949	114.543	117.726	115.006	36.213
FERROESTE	1.511	862	996	646	471	400	306	285	199
EFVM	131.620	136.604	133.211	104.317	131.755	133.462	133.187	125.296	39.141
FCA	15.177	18.957	19.280	17.455	21.242	18.958	22.254	22.924	6.825
FNS	0	0	1.424	1.639	2.012	2.541	2.934	3.114	1.092
FTC	2.627	2.635	3.038	2.856	2.637	2.448	2.968	3.240	1.177
MRS	101.998	114.064	119.799	110.954	123.030	130.009	131.404	130.906	40.909
TLSA	1.519	1.814	1.643	1.467	1.529	1.431	1.389	1.212	495
TOTAL	389.113	414.925	426.520	379.441	435.248	454.380	459.947	449.300	140.421

Figura 3: Carga Transportada em milhares de Tonelada útil(TU).

Fonte:ANTT SITE:Acesso em setembro de 2014.

O modal ferroviário transportou 298,6 bilhões de TKU em uma malha disponível de 28 mil km, uma redução de 1% em comparação ao ano anterior.

3 INTERMODALIDADE

A intermodalidade engloba as operações de transporte em mais de um modo, a partir da sua origem até a sua entrega no destino final (KEEDI, 2005).

As opções de transporte englobam as seguintes operações uni modal (KEEDI, 2005), efetuado unicamente pelo modal rodoviário, e intermodal, efetuado por mais de um modal com contratação segmentada por modal (KEEDI, 2005) que inclui as operações rodoviárias em conjunto com ferroviárias ou, ainda, rodoviárias em conjunto com hidroviárias e ferroviárias e, também, rodoviárias em conjunto com hidroviárias e rodoviárias novamente.

3.1 MULTIMODAIS (OTM)

A Lei nº 9.611, de 19 de Fevereiro de 1998, define não só a operação do Transporte Multimodal de Cargas, como as responsabilidades dos agentes envolvidos. Além de conceituar a operação de Transporte Multimodal de Cargas, cumprem apresentar as definições legais para o OTM e para o contrato único de transporte, elementos chaves da operação.

O Transporte Multimodal de Cargas é aquele que:

- utiliza duas ou mais modalidades de transporte;
- é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal – OTM; e
- é regido por um único contrato.

Em 2013, as 469 empresas cadastradas para efetuar a OTM, são responsáveis pelo transporte de mercadorias de seu lugar de origem ao destino por meios próprios ou não e se responsabilizam por qualquer dano que a mercadoria possa sofrer em sua custódia.

A decisão do uso do modal é uma tarefa que pode ser medida através do estudo das características operacionais de cada modal, quanto à velocidade, disponibilidade, confiabilidade, capacidade e frequência para alcançar objetivos é importante considerar os custos das atividades logísticas envolvendo as diferentes modalidades.

Segundo Bowersox (2006), os custos de transporte são calculados a partir de sete fatores: distância, volume, densidade, capacidade de acondicionamento, manuseio, responsabilidade e aspectos de mercado.

A distância é o fator de maior influência nos custos de transporte, pois contribuem diretamente para despesas variáveis, como mão de obra, combustível e manutenção.

Segundo Lima, 2006, no Brasil os custos de transporte logísticos equivalem em aproximadamente a 7,5 do PIB (Produto Interno Bruto).

O custo da logística é um dos mais representativos ao final de um processo produtivo, sendo superado apenas pelo consumo de materiais na produção e pelo custo dos produtos vendidos (BOWERSOX; CLOSS, 2001). No Brasil, estes custos têm prejudicado a competitividade internacional de seus produtos, as trocas entre as diversas regiões do país, sendo aquelas com pior infraestrutura as maiores prejudicadas (BARAT et al, 2007).

3.2 MODAIS DE MATO GROSSO DO SUL

Abaixo se pode observar o mapa do sistema de modais de Mato Grosso do Sul.

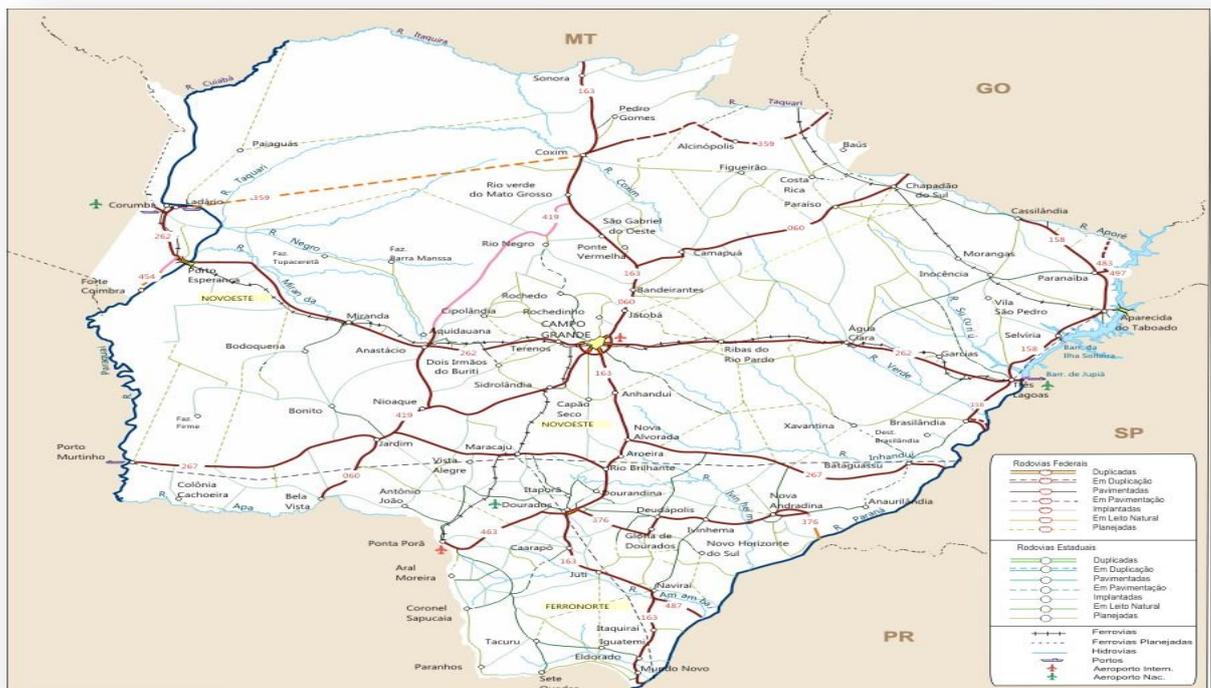


Figura 4. Mapa do sistema modal de Mato Grosso do Sul

Fonte: DNIT-2013 www.dnit.gov.org

Conforme o mapa as principais rodovias que cortam o estado de Mato Grosso do Sul são as:

- BR-060-----BR-376
- BR-158-----BR-419
- BR-163-----BR-454
- BR-262-----BR-463
- BR-269-----BR-487
- BR-267-----BR-497

As principais hidrovias são o Rio Paraguai e Rio Paraná, com a eclusa do Porto Primavera. O estado de Mato Grosso do Sul conta com os terminais de Porto de Murtinho e de Três Lagoas., Terminal hidroviário de Corumbá e Ladário.

3.3 MALHA RODOVIARIA DE MS

A malha rodoviária do Estado do Mato Grosso do Sul tem uma extensão aproximada de 54.145 KM As principais vias de escoamento BR-163, 262 e 267, que fazem o escoamento de produtos agrícolas como soja, milho, trigo e arroz.

A BR-163 corta o Estado no sentido norte-sul, desde a divisa MT/MS, passando por Campo Grande, até Porto Coronel Renato na divisa MS/PR.

A BR-262 corta o Estado de leste a oeste, desde a divisa SP/MS até a fronteira Brasil/Bolívia, passando pelas cidades de Três Lagoas, Campo Grande, Aquidauana e Corumbá.

A BR-267 liga a divisa SP/MS até a cidade de Porto Murtinho, na fronteira Brasil/Paraguai.

De acordo com a ANTT (Agencia Nacional de Transportes Terrestres), 2013 o trecho da BR-163 tem extensão de 847,29 km, tendo início na divisa com o estado do Mato Grosso e término na divisa com o trecho da BR-267 tem extensão de 249,3 km, tendo início no entroncamento com a BR-163 e término na divisa com o estado de São Paulo.

O trecho da BR-262 de 326,8 km se inicia no entroncamento com a BR-163 e se estende até a divisa com o estado de São Paulo. O projeto de ampliação da BR-262 é de cinco anos para viabilização em troca de concessão da exploração por 25 anos da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, conservação, manutenção, operação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade das rodovias BR-163/MS BR-267/MS e BR-262/MS no trecho de 1.423,3 km inserido no estado do Mato Grosso do Sul.

3.3.1 IRI (INTERNATIONAL ROUGHNESS ÍNDEX)

Segundo DNIT (2013), representa a situação da malha segundo critérios internacionais de Irregularidade é usado para comparação com outros países e também como parâmetro de evolução das condições da malha para empréstimos internacionais – BIRD / BID e outros.

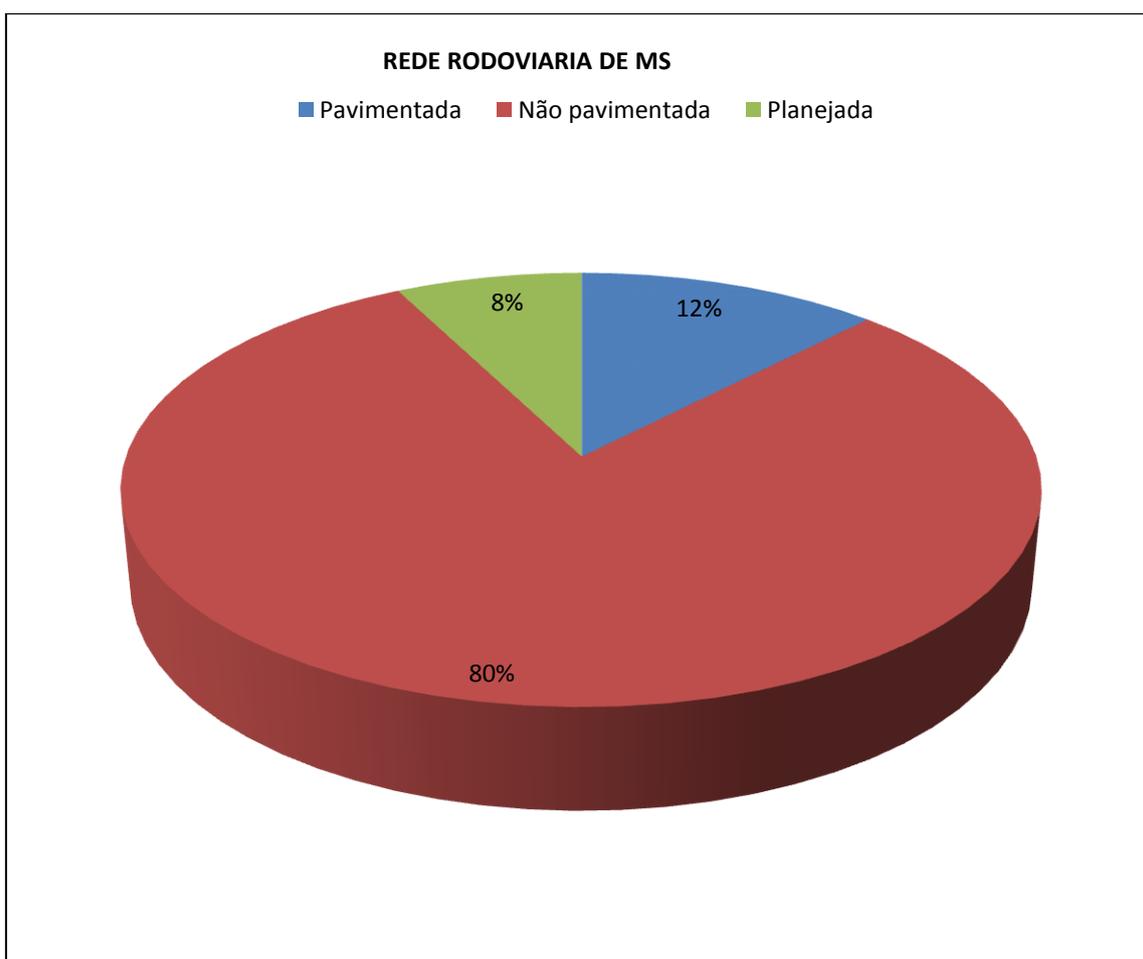


Gráfico 1 Rede Rodoviária de Mato Grosso do Sul situação da pavimentação

Fonte dos dados DNIT (2013)



Gráfico 2: Rede Rodoviária de Mato Grosso do Sul por jurisdição situação da pavimentação.

Fonte dos dados DNIT(2013)

Os dados dos gráficos acima são representados através de dados da DNIT (2013), e mostram que 83% das vias não pavimentadas são de jurisdição municipal, apenas 16% é do estado.

Segundo dados de estudo realizados pelo DNIT (2013), nas malhas rodoviárias de MS, seguindo a tabela de dados abaixo, verifica-se que as BR-262, BR-267 e BR-163 obtiveram melhores índices de regularidade em sua extensão.

TABELA DE DADOS (IRI)	
DESCRIÇÃO	CONCEITO
$0 < IRI < 3,0$	BOM
$3,0 < IRI < 4,5$	REGULAR
$IRI > 4,5$	RUIM

Tabela 1; Dados de CALCULOS IRI.

Fonte DNIT (2013)

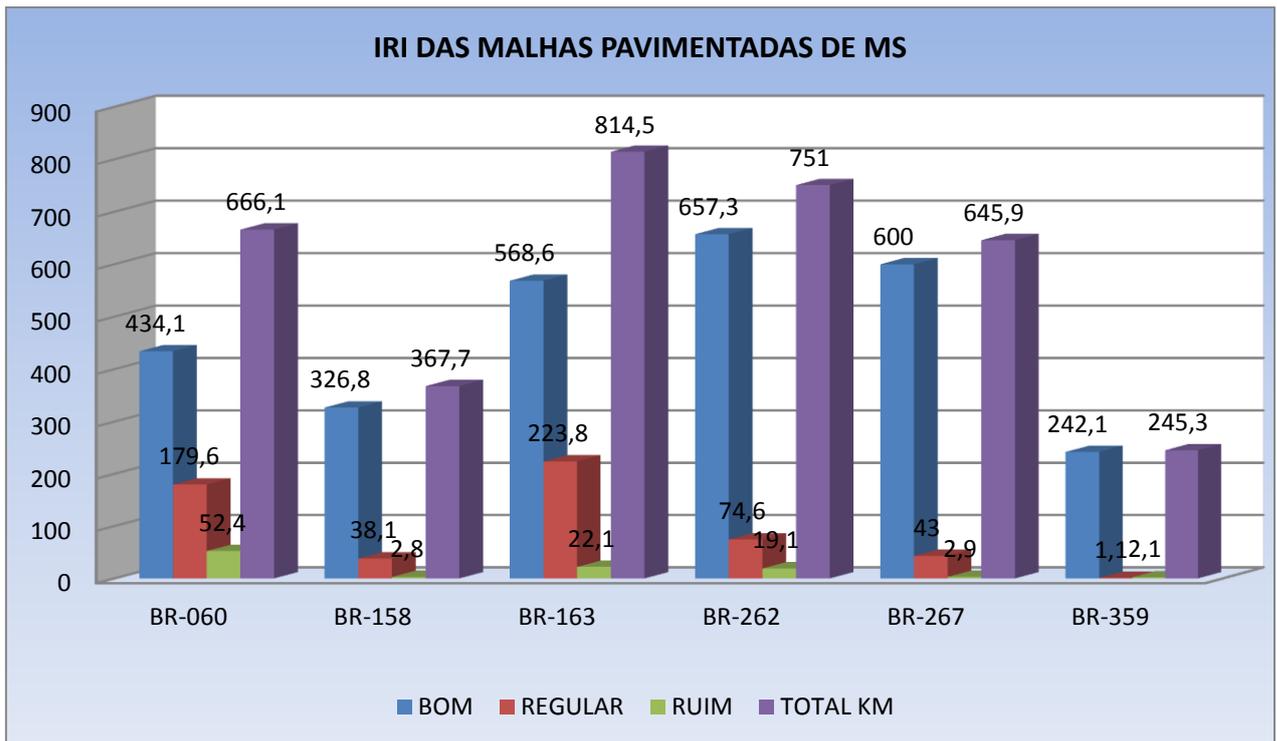


Gráfico 3: IRI das malhas pavimentadas de MS.

Fonte dos dados DNIT (2013)

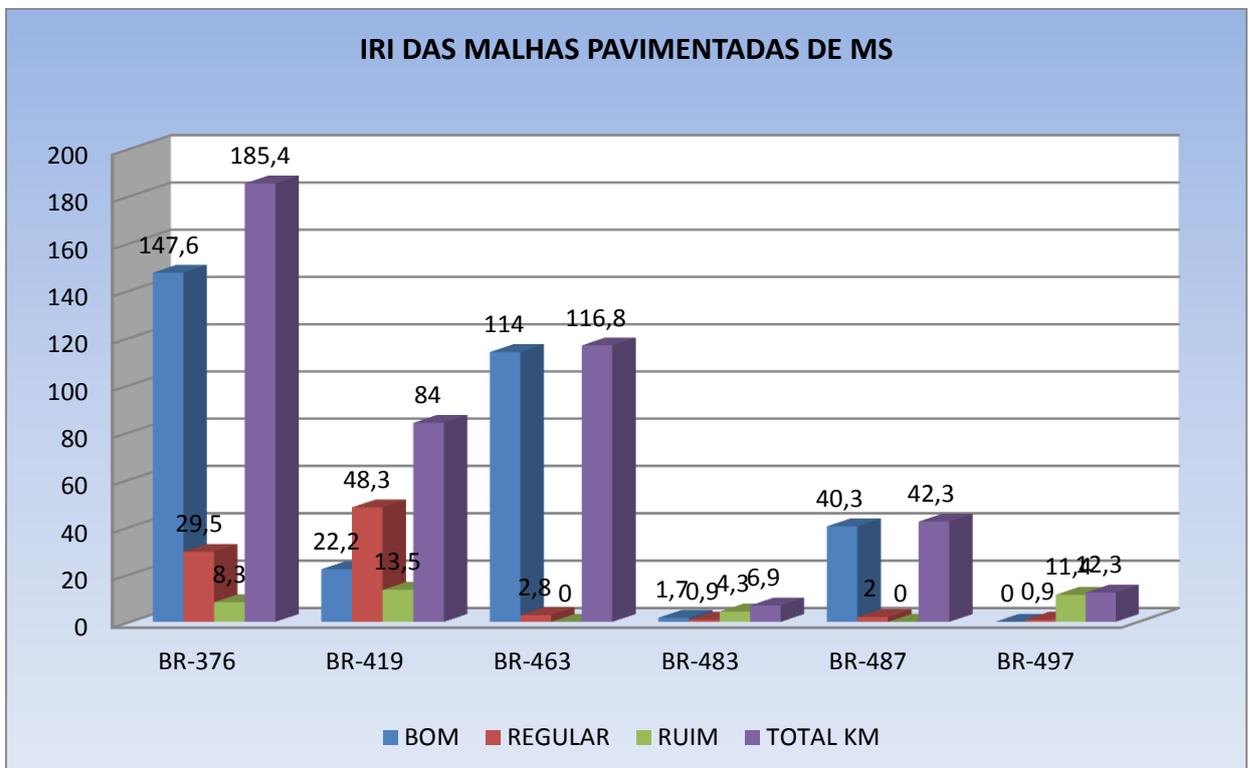


Gráfico 4: IRI das malhas pavimentadas de MS.

Fonte dos dados DNIT (2013)

4. VIA PORTUARIA DE MATO GROSSO DO SUL

A Hidrovia do Paraguai, a principal responsável pelo escoamento das commodities como minério de ferro e o manganês que são embarcados em Corumbá/ MS e Ladário/ MS e vão para portos localizados na Argentina uma distância de 578 km.

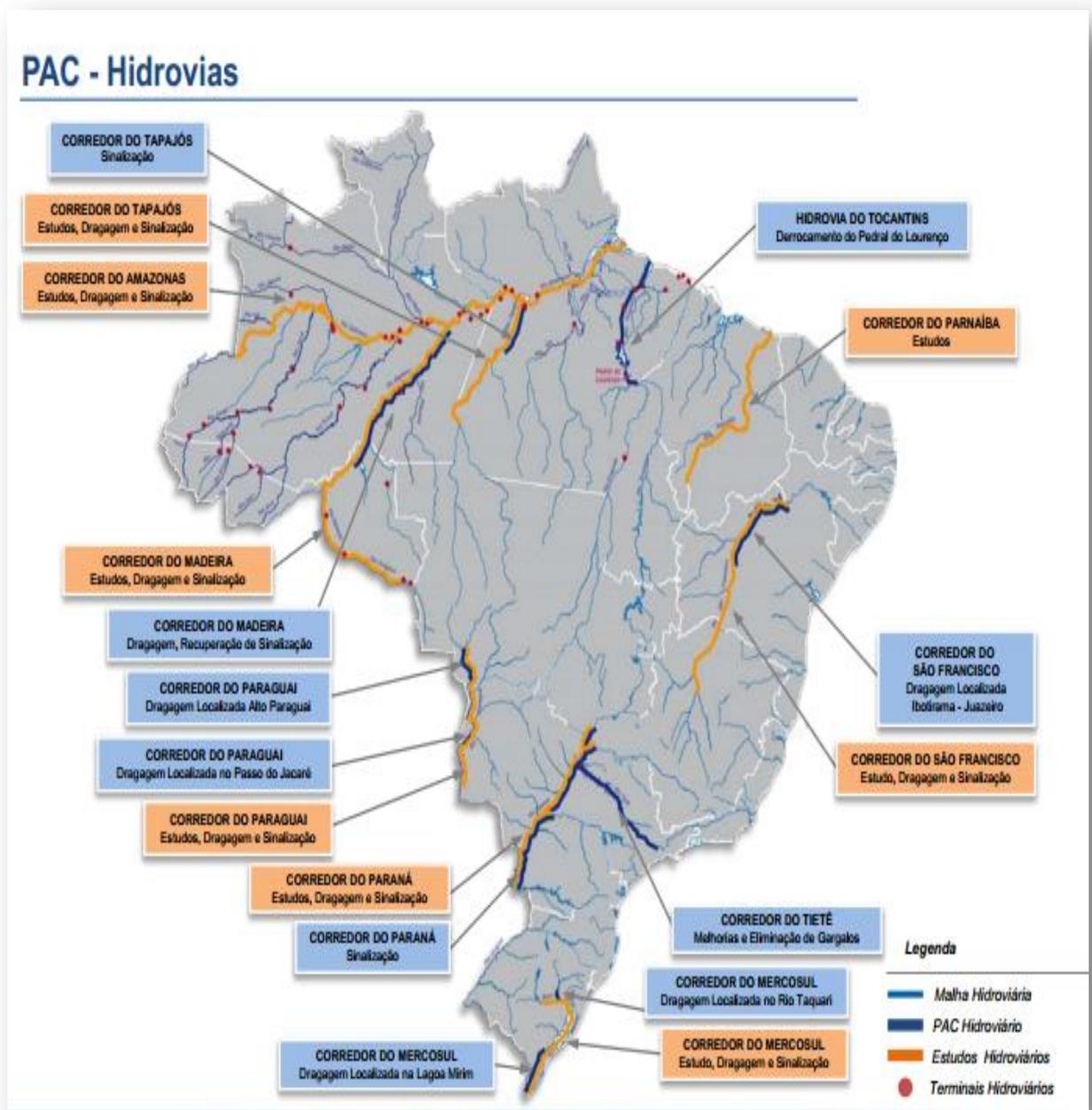


Figura 5: Hidrovias de Mato Grsso do Sul

Fonte:BIT(2014) <http://www2.transportes.gov.br>- Acesso em setembro de 2014

Transporte de cargas da navegação interior internacional na hidrovia do Paraguai por grupo de mercadoria e linha de navegação 2011-2013.

Grupo de Mercadoria / Linha de navegação	2011		2012		2013	
	Toneladas	TKU	Toneladas	TKU	Toneladas	TKU
VINÉRIO DE FERRO	5.322.721	3.072.551.674	4.273.494	2.464.646.369	5.595.343	3.227.048.997
Corumbá (MS) - ARGENTINA	3.778.175	2.185.447.547	2.548.640	1.474.235.202	3.324.989	1.923.306.637
Ladário (MS) - ARGENTINA	1.483.690	851.934.798	1.686.195	968.213.169	2.142.265	1.230.088.563
Ladário (MS) - URUGUAI	...	...	...	...	89.192	51.214.046
Corumbá (MS) - PARAGUAI	53.258	30.806.558	...	...	24.786	14.337.214
Ladário (MS) - PARAGUAI	7.598	4.362.772	38.659	22.197.998	14.111	8.102.536
VIANGANES	76.574	44.293.465	12.545	7.256.530	338.972	194.989.791
Ladário (MS) - ARGENTINA	...	...	...	...	255.937	146.959.025
Corumbá (MS) - ARGENTINA	76.374	44.177.777	12.545	7.256.530	83.035	48.030.765
Corumbá (MS) - PARAGUAI	200	115.688	...	...	...	...
AÇÚCAR	38.072	21.860.942	23.543	13.518.511	5.988	3.438.310
Ladário (MS) - URUGUAI	37.595	21.587.049	23.543	13.518.511	5.524	3.171.881
Outras rotas	477	273.893	...	...	464	266.429

Tabela 2: Grupo de mercadorias por linha de navegação do Estado.

Fonte:Antaq site: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/EstatisticaNavInterior> acesso set/2014

Movimentação geral de Cargas nos portos e terminais brasileiros 2011-2013

GRUPO/ ANO	2011			2012			2013		
	Ton.	%	Var. %	Ton.	%	Var. %	Ton.	%	Var. %
1. NATUREZA DA CARGA									
GRANEL SÓLIDO	543.108.088	61,3	7,6	554.574.789	61,3	2,0	569.011.946	61,1	2,6
GRANEL LÍQUIDO	212.302.167	24,0	0,9	217.457.055	24,0	2,3	219.986.671	23,6	1,2
CARGA GERAL	130.149.953	14,7	9,6	132.368.941	14,6	1,7	142.046.580	15,3	7,3
TOTAL	885.560.212	100,0	6,2	904.400.787	100,0	2,1	931.045.202	100,0	2,9
2. TIPO DE NAVEGAÇÃO									
LONGO CURSO	657.677.377	74,3	6,8	670.481.914	74,2	1,9	685.843.602	73,7	2,3
CABOTAGEM	193.392.534	21,8	4,1	201.241.130	22,2	3,9	204.657.928	22,0	1,7
NAVEGAÇÃO INTERIOR	31.638.112	3,6	11,5	30.034.325	3,3	-5,5	35.215.806	3,8	17,3
APOIO MARÍTIMO	1.520.588	0,2	-28,0	1.570.801	0,2	0,5	3.888.514	0,4	147,5
APOIO PORTUÁRIO	1.331.601	0,2	-12,9	1.072.617	0,1	-19,4	1.439.351	0,2	34,2
TOTAL	885.560.212	100,0	6,2	904.400.787	100,0	2,1	931.045.202	100,0	2,9
3. INSTALAÇÕES									
PORTOS ORGANIZADOS	309.007.269	34,9	7,0	316.841.434	35,0	2,3	338.277.606	36,3	6,8
TERMINAIS DE USO PRIVADO	576.552.943	65,1	5,8	587.559.353	65,0	1,9	592.767.596	63,7	0,9
TOTAL	885.560.212	100,0	6,2	904.400.787	100,0	2,1	931.045.202	100,0	2,9
4. SENTIDO									
EMBARQUE	593.177.264	67,0	5,5	606.416.833	67,1	2,2	620.317.312	66,6	2,3
DESEMBARQUE	292.382.948	33,0	7,5	297.983.954	32,9	1,8	310.727.889	33,4	4,3
TOTAL	885.560.212	100,0	6,2	904.400.787	100,0	2,1	931.045.202	100,0	2,9

Figura 6: Movimentação geral de Cargas nos portos e terminais brasileiros 2011-2013

Fonte: Anuários Estatísticos e Sistema Gerenciais da Antaq 2014

5 MALHA FERROVIÁRIA DE MATO GROSSO DO SUL

As malhas ferroviárias tem um custo muito alto de manutenção. A ALLMO – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA OESTE .Obteve a concessão da Malha Oeste, pertencente à Rede Ferroviária Federal S.A., no leilão realizado em 05/03/96.

A outorga desta concessão foi efetivada por Decreto Presidencial de 26/06/96, publicado no Diário Oficial da União de 27/06/96, e a empresa iniciou a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas em 01/07/96.

Mercadorias Transportadas em toneladas útil (mil tu) em 2013.

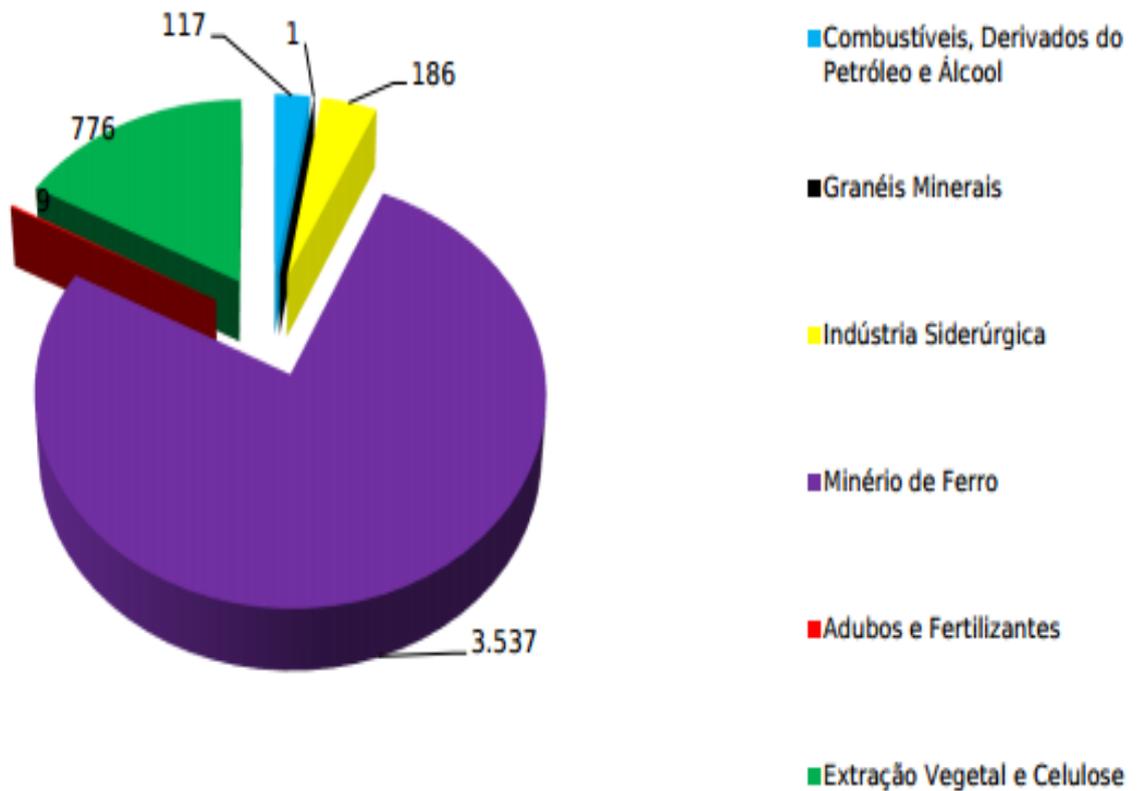


Figura 7: Mercadorias Transportadas em toneladas útil (mil tu) em 2013.

Fonte: ANTT, 2014 site: <http://www.antt.gov.br>

Características da Malha Concedida a ALL – Malha Oeste S.A.

Área de Atuação	São Paulo (SP) e Mato Grosso do Sul (MS)
Extensão	1.945 km
Bitola	1,00 m
Pontos de Interconexão com Ferrovias	Iperó - SP (ALLMS - América Latina Logística Malha Sul S.A).
	Rubião Junior - SP (ALLMS - América Latina Logística Malha Sul S.A).
	Alumínio - SP (ALLMP - América Latina Logística Malha Paulista S.A).
	Bauru - SP (ALLMP - América Latina Logística Malha Paulista S.A).
	Mairinque - SP (ALLMP - América Latina Logística Malha Paulista S.A).
	Empresa Ferroviária Oriental (BOLÍVIA)
Pontos de Interconexão com Portos	Porto Esperança - MS (Terminal Hidroviário)
	Ladário - MS (Terminal Hidroviário)

Tabela 3: Características da Malha ALL.

Fonte: ANTT, 2014 site: <http://www.antt.gov.br>

ALLMN. (América Latina Logística Malha Norte S.A), que se inicia às margens do Rio Paraná (Ponte Rodoferroviária) e termina no Município de Chapadão do Sul, no Estado do Mato Grosso do Sul. Em sequencia, a Secretaria de Transportes Terrestres– STT do Ministério dos Transportes liberou o trecho compreendido entre Chapadão do Sul - MS e Alto Taquari - MT, e posteriormente a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, liberou o trecho em estado definitivo entre Alto Taquari e Alto Araguaia, também no Mato Grosso, totalizando, em operação, 500 km de extensão. A extensão atual chega a 617 km com marco inicial na ALLMP (America Latina Logística Malha Paulista) em SP.

Abaixo na tabela podemos verificar uma projeção do que foi transportado no ano de 2012 e 2013.

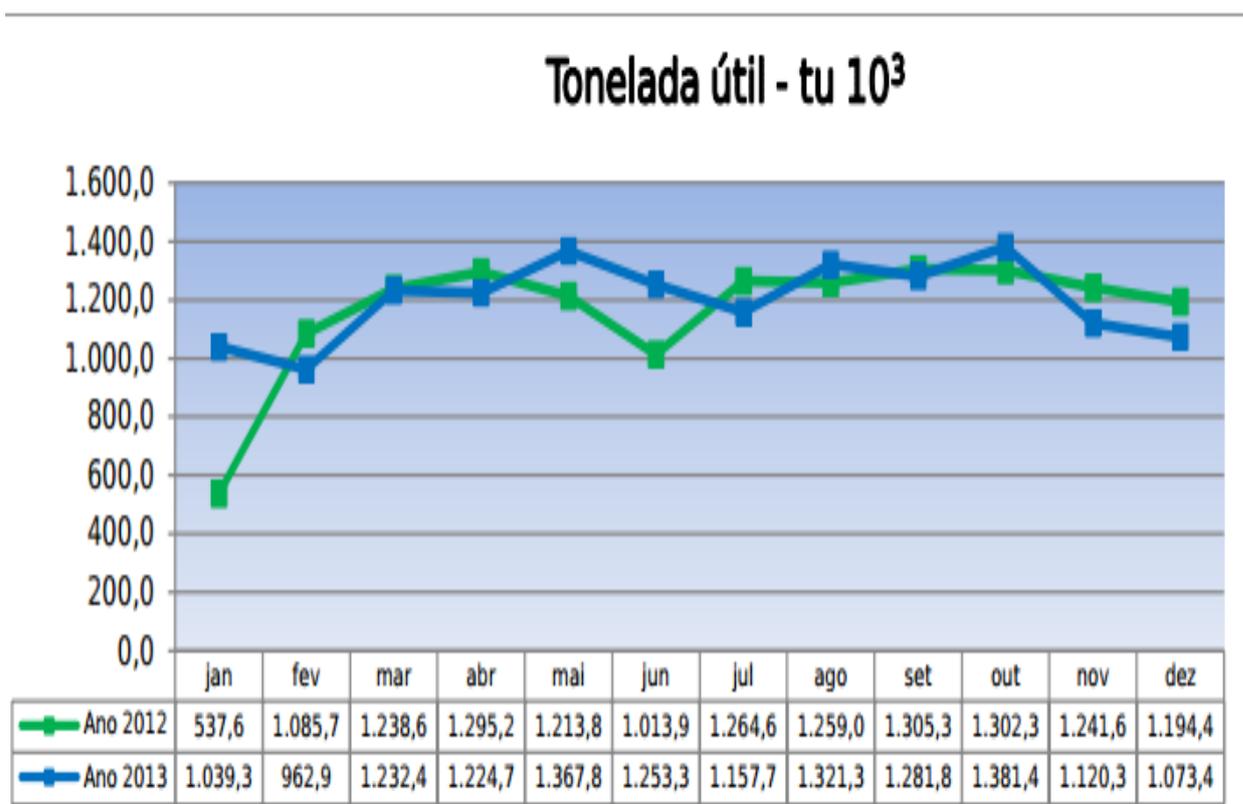


Gráfico 5: Projeção do transporte de carga 2012-2013

Fonte: ANTT, 2014 site: <http://www.antt.gov.br>

6 MATO GROSSO DO SUL E O DESEMPENHO DAS COMMODITIES

Segundo o site do governo de Mato Grosso do Sul (2014), as principais fontes de renda são agricultura e pecuária, produção de gêneros alimentícios, transformação de minerais não metálicos e da indústria de madeira beneficiamentos de carne bovina e de arroz.

Destaca-se também uma das maiores jazida mundiais de ferro no município de Corumbá e jazidas de ferro, manganês, calcário, mármore e estanho são encontradas no Estado. Corumbá é o maior núcleo industrial do Centro-Oeste, com indústrias de cimento, fiação, curtume, beneficiamento de cereais e uma siderúrgica que trata o minério de Urucum.

O Estado devido a sua grandeza e riqueza de matéria-prima traz muitas oportunidades para as empresas que buscam investir em exportação, das 18795 empresas exportadoras cadastradas no site do MDIC em 2013, 153 delas estão no estado, sem contar com as filiais que ao todo soma-se 194 empresas.

Estas empresas foram responsáveis por um total de US\$ F.O.B 2.867.440.744, no período de janeiro a agosto de 2014 uma variação de 5,33% comparado ao ano de 2013. Conforme podemos verificar no gráfico abaixo.

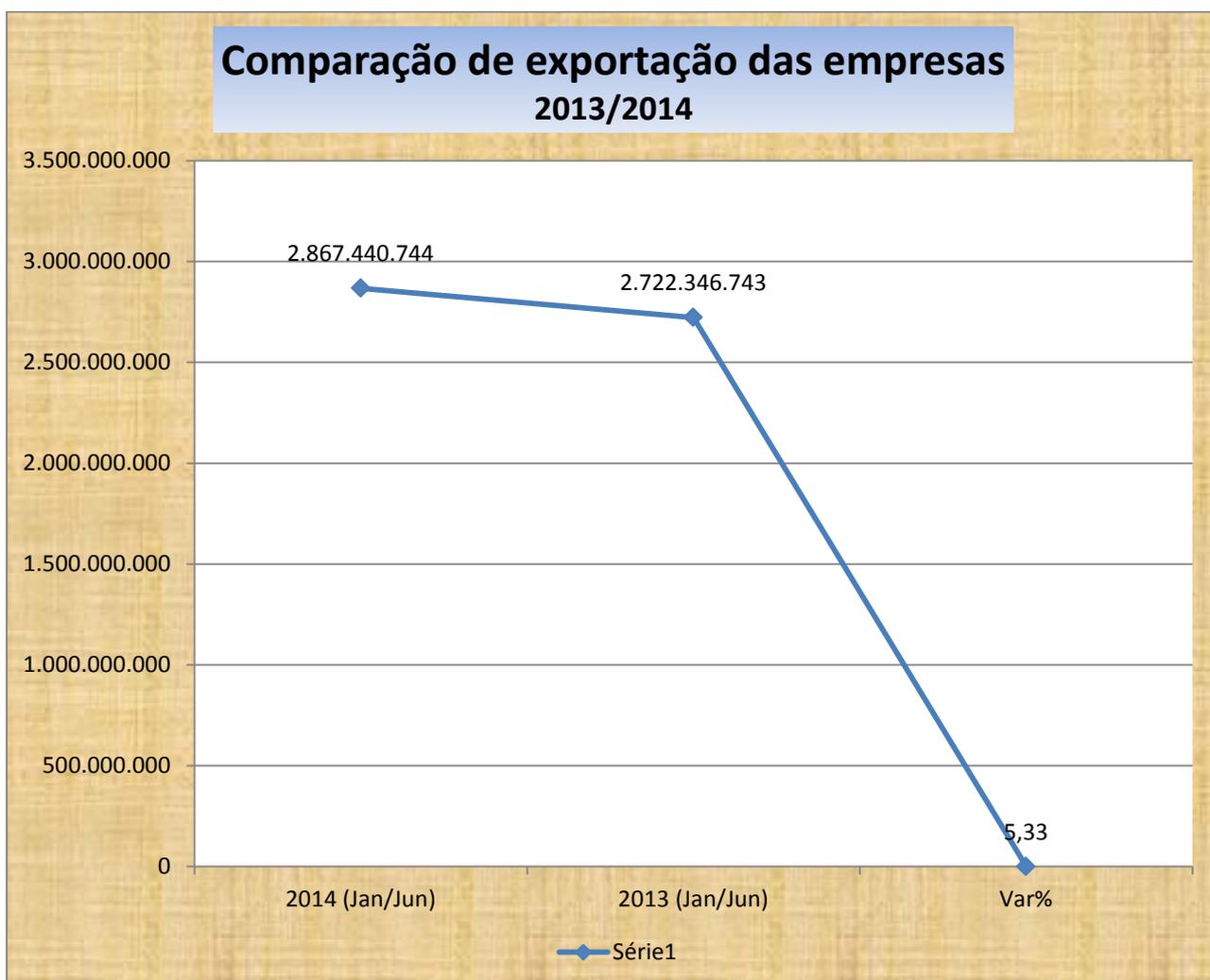


Gráfico 6: Comparação da exportação das empresas 2013-2014

Fonte : <http://www.mdic.gov.br/sitio/interna> acesso em: set/2014

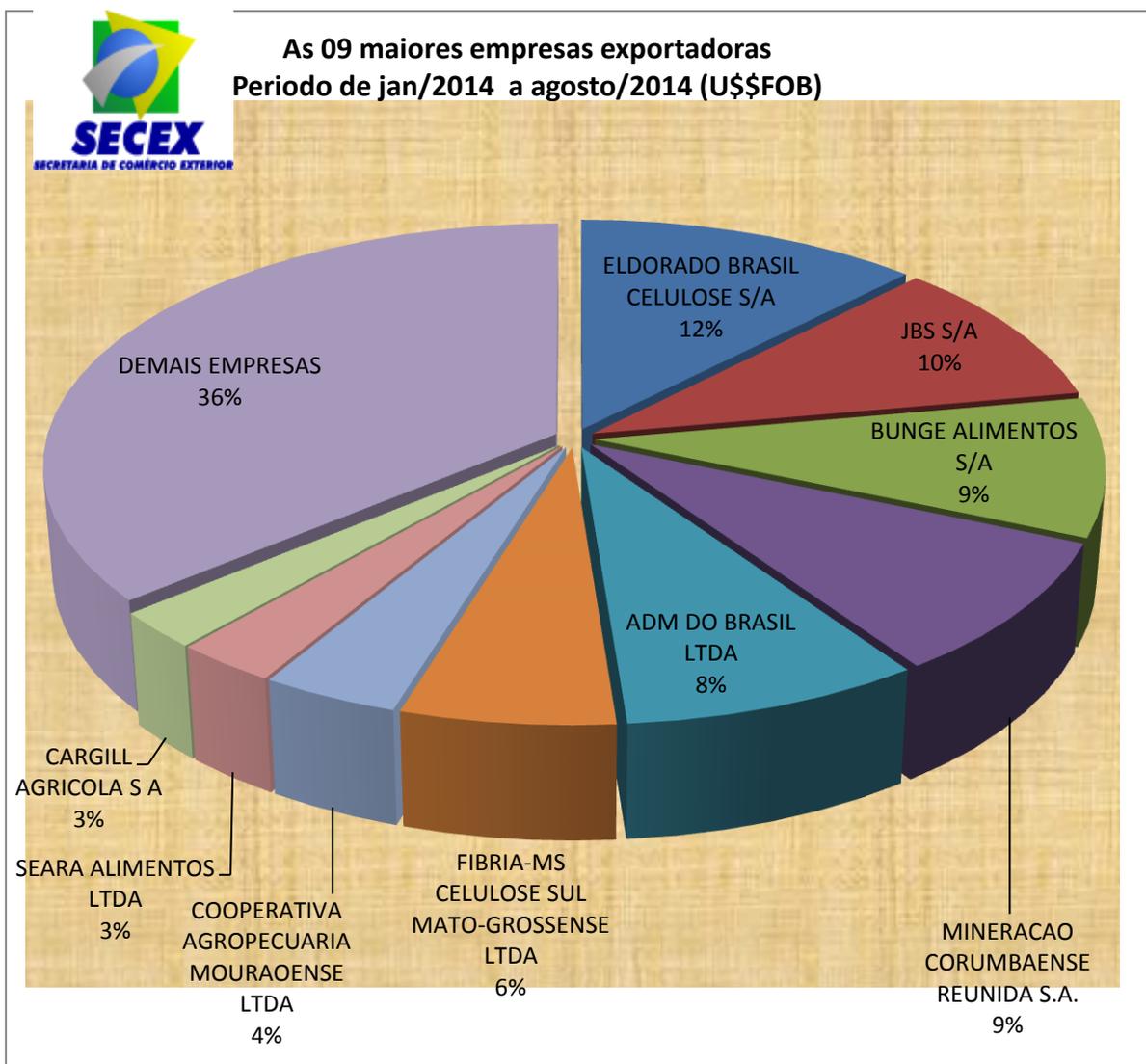


Gráfico 7: As nove maiores empresas em exportação no Estado.

Fonte: <http://www.mdic.gov.br/sitio/interna> acesso em: set/2014

Eldorado Brasil Celulose, com 12% de participação conseguiu uma variação positiva de 33% comparado ao mesmo período de 2013, seguido da JBS S/A obteve uma variação positiva de 32%.

Em seguida a Bunge Alimentos S/A com seis unidades no estado teve uma queda de 13%, a Mineração Corumbaense Reunida S/ com 9% de participação e saldo positivo de 15%. Com 8% de participação a ADM Do Brasil deficit de 19%, a FIBRIA /MS COM 6% de obteve U\$ \$FOB 171.171.218, uma variação -23,25, no mesmo período de 2013.

Cooperativa Agropecuaria Mouraoense, obteve deficit de 33% comparado ao mesmo período de 2013. Seara e Cargil ambas com 3%. As demais representam

36% das exportações de Mato Grosso do Sul. A balança Comercial do estado no período de janeiro a agosto de 2014 segue com saldo positivo de 254.865.

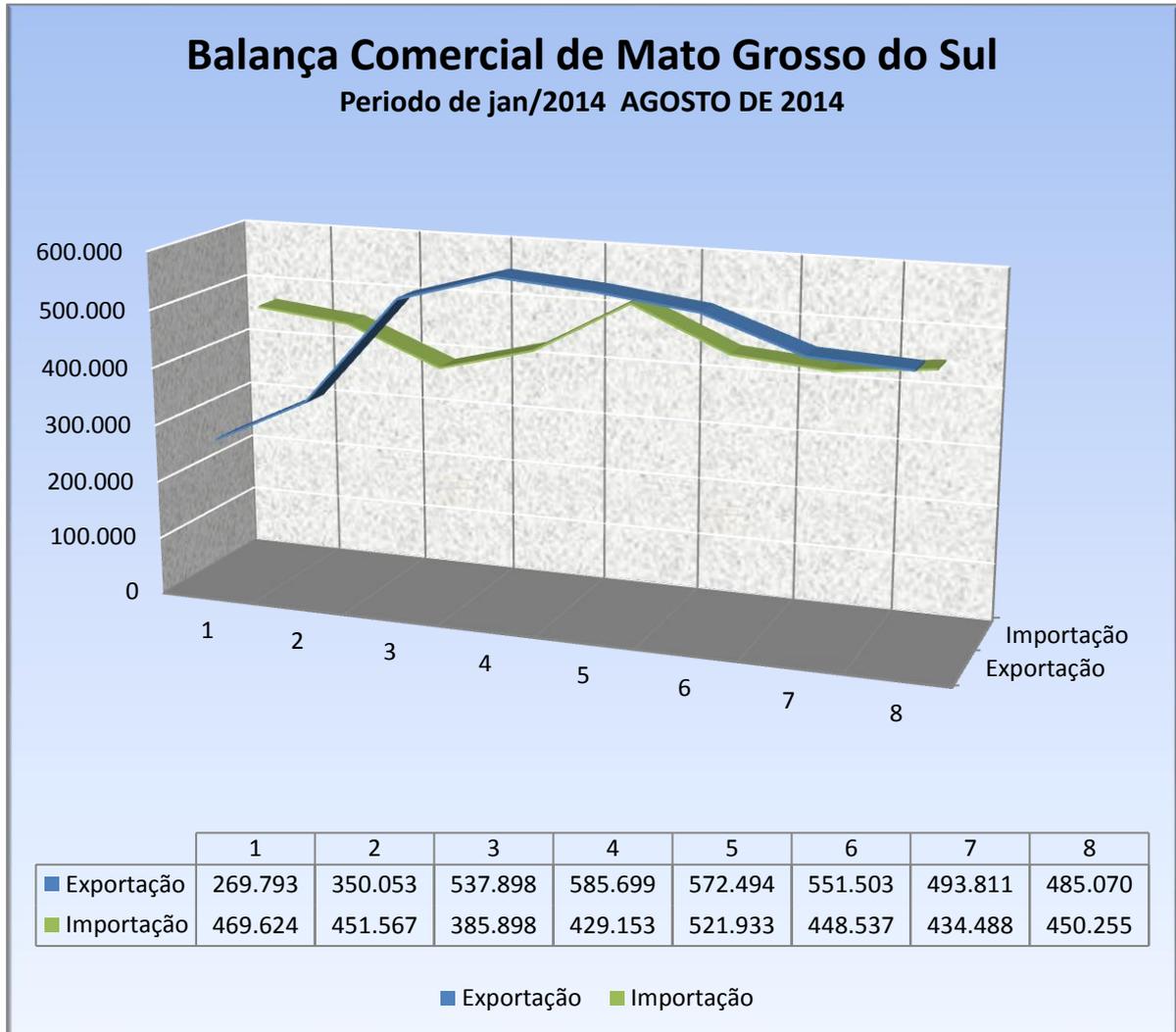


Gráfico 8: Balança Comercial de Mato Grosso do Sul.

Fonte: <http://www.mdic.gov.br/sitio/interna> acesso em: set/201

Principais produtos exportados no Estado de Mato Grosso do Sul no período de janeiro a agosto de 2014.

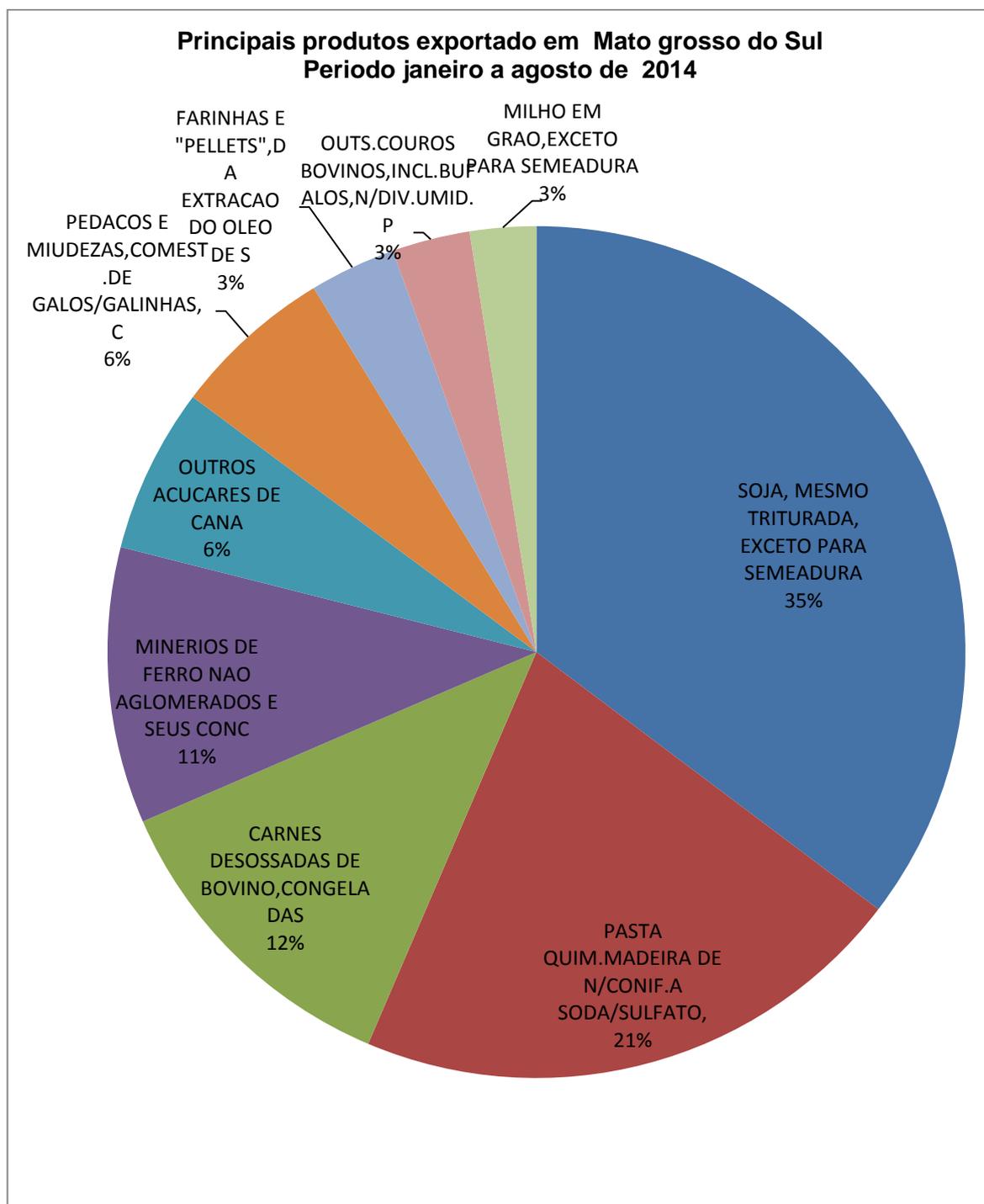


Gráfico 9: Principais produtos exportado período de janeiro a agosto de 2014 em MS.

Fonte dos dados: MDIC SITE: <http://www.mdic.gov.br/sitio/interna> acesso em: set/2014

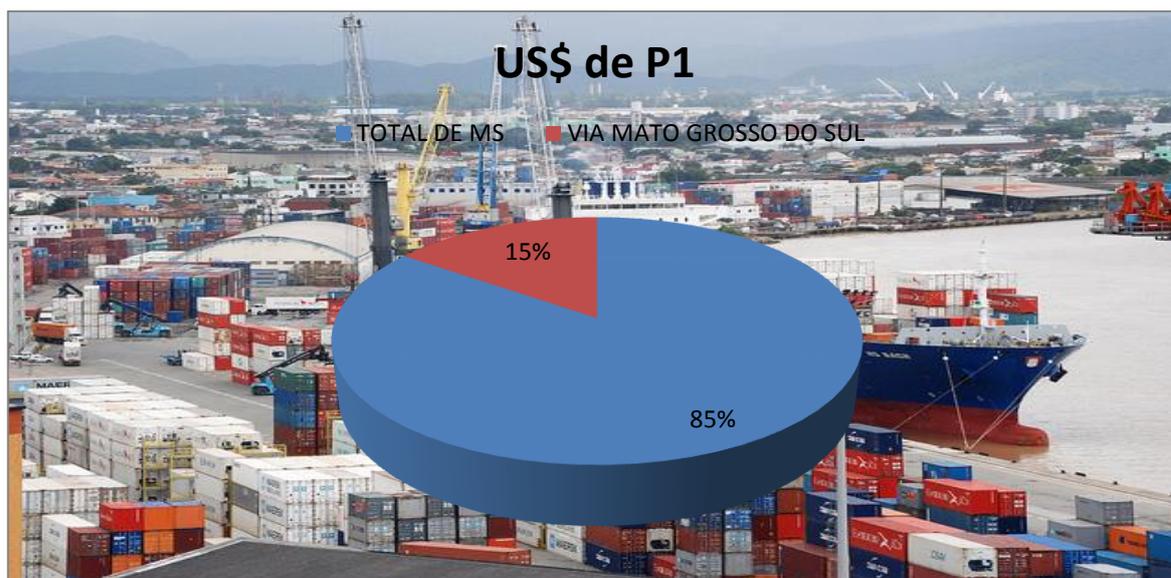


Gráfico 10: Exportação de Mato Grosso do Sul em US\$ FOB

Fonte: <http://www.mdic.gov.br/sitio/interna> acesso em: set/2014

No gráfico acima podemos verificar a porcentagem US\$Fob de exportações de Mato Grosso do Sul, apenas 15% da produção do período de janeiro de 2014 a agosto de 2014, foi feita por vias modais do Estado, os 85% restantes foi feito por outras vias de outros estados.

A Questão é que as vias modais do Estado estão em fase de estruturação e não atendem a produção atual, com isso precisa-se de vias que conectem o Estado aos portos de maneira mais eficiente ou viabilizar as vias do estado para que as empresas tenham menos custos e possam investir em mais desenvolvimento aqui no Estado.

7. METODOLOGIA

Trata-se de uma pesquisa exploratória utilizando métodos qualitativos. Análise de dados e interpretação da informação com acessos a livros, periódicos tese e site de Instituições de pesquisa como MIDC (Ministério do desenvolvimento Indústria e comercio exterior), SISCOMEX (Sistema Integrado de Comercio exterior), Conab (Companhia Nacional de Abastecimento) COMEX Brasil (Portal Brasileiro de Comercio exterior).

“Análise é a tentativa de evidenciar as relações existentes entre o fenômeno estudado e outros fatores. Interpretação é a atividade intelectual que procura dar um significado mais amplo às respostas, vinculando-as a outros conhecimentos”. (LAKATOS E MARCONI 2001, p. 167-168).

8. ANÁLISE DOS DADOS

O presente estudo foi elaborado com intuito de conhecer alguns pontos importantes a respeito de como a exportação é escoada no Estado de Mato Grosso do Sul.

Para tanto vale ressaltar não foi levado em conta no estudo outros fatores que afetam a exportação como oferta e demanda variação cambial, acordo de comércio entre países, entre outros fatores como valores de fretes, taxas alfandegárias entre outros.

O estudo foi elaborado com a preocupação de se tornar indagador da estrutura do Estado de Mato Grosso do Sul a respeito do comercio de exportação e se a viabilidade dos modais do Estado atende a pauta de exportação de commodities.

A partir de dados retirados de sites do governo responsáveis pela estrutura dos modais do país foi possível coletar variadas informações a respeito de como a carga de commodities e exportada no Estado de Mato Grosso do Sul.

Os países que têm boa infraestrutura de transportes não a têm por serem desenvolvidos. Antes, são desenvolvidos porque cuidaram, no devido tempo, das suas estradas e das vias de transporte de todo tipo. VIANA (2007)

Os dados mostram o grande avanço que o Estado de Mato Grosso do Sul obteve nos últimos anos na variedade de produtos produzidos, utilizando o solo fértil e a diversidade do Estado em riquezas como os minérios, e cultivo de vários grãos para a exportação dos produtos *in natura*.

No período de janeiro a agosto de 2014 houve uma variação de 5.33% comparado ao ano de 2013 nas exportações das principais empresas exportadoras do estado com o total de US\$ F.O.B 2.867.440.744, o resultado positivo na balança comercial gera um lucro que pode ser investido no sistema econômico do estado de Mato Grosso do Sul.

O total de exportação do estado fechou em US\$3.835.370.467, no período de janeiro a agosto de 2014 com variação de 4,56%. Entre os principais produtos exportados estão o soja, pasta químicas de madeiras, carnes desossadas de bovinos congeladas, minérios de ferro, outros açúcares de cana, pedaços de aves miudezas, milho.

Segundo o site da bolsa de valores, 2014, a razão entre o total de exportações e importações de um país indica a taxa de cobertura das importações pelas exportações, a taxa de cobertura é importante, pois proporciona a noção exata do grau de (in) dependência comercial de um país em relação ao mercado externo, a um grupo de países ou a um único país.

Se utilizarmos o cálculo nos dados retirados do Ministério de desenvolvimento indústria e comércio no período de janeiro 2014 a agosto de 2014 do total de exportação e importação a taxa que encontramos é DE 1,07.

Um dos países que mais exportam do Estado é a China com FOB US\$1255892,49.

Representando 33,17% da exportação do estado. Em relação ao ano anterior teve uma variação negativa de 3,15%. Em 2º lugar vem a Argentina com participação de 10,13% seguindo uma variação positiva em comparação ao ano anterior de 13,57%.

Esta alta participação no mercado e uma possível crise neste país afetaria o Estado, mas a pauta de exportação do estado é variada e atualmente com a interdependência dos países todos são afetadas de certa forma.

A respeito das rotas de escoamento temos varias alternativas de escoamento, mas alguns modais como a Hidrovia e a ferrovia que poderia aliviar as rodovias e o custo e bem menor são modais em estruturação, portanto não é viável no momento.

As BR-262, BR-267 e BR-163 obtiveram melhores índices de regularidade em sua extensão depois de uma avaliação feita pela DNIT, a IRI (*International Roughness Index*), cerca 83 % das vias não pavimentadas do estado são de responsabilidade municipal.

O estudo buscou várias fontes de dados atuais que buscaram evidenciar a riqueza de nosso estado de Mato Grosso do Sul e sua estrutura de modais que passa por reestruturação para que haja uma logística que auxilie o exportador de commodities.

9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O potencial exportador do Estado de Mato Grosso do Sul e sua baixa utilização são ainda por muitos empresários não terem uma “cultura de exportação”, estes sempre se preocuparam em abastecer o mercado interno e vê ainda como risco alto a exportação.

Mostrando dados que demonstram que o vasto território do estado propicia o intercambio com vários estados vizinhos fazendo ligações importantes para que haja diversidade na logística do exportador, busca-se demonstrar que se o investimento na viabilidade destes modais é primordial para evitar custos e gastos e incentivar os empresários a investir no estado de Mato Grosso do Sul.

A exportação é ponto positivo para as empresas, pois aumenta a competitividade bem como maximiza sua produtividade com o uso da capacidade ociosa e ou o aperfeiçoamento dos processos produtivos, o que pode redundar em diminuição de custos e aumento da margem de lucro. Estas empresas buscam inovar para competir.

Para tanto as empresas que buscarem o Estado de Mato Grosso do Sul precisam de vias modais que facilitem este processo de exportação. A viabilidade atual deixa a desejar para um mercado em franca expansão e competitividade. Pois existem meios de transportes, mas as estruturas de ligação entre os modais não auxiliam a logística da exportação.

Pois o que ocorre é a produção do estado sendo transportado por vias de outros estados, pois os portos que temos não fazem ligação com outros portos, então não pode haver cabotagem, as rodovias estão em situação precária, mas é a opção ainda mais relevante para efetuar o escoamento dos produtos.

Nossas commodities sofrem com a logística, além de muitos outros fatores que atormentam o exportador, mas é necessário um estudo mais aprofundado para se enumerar a importância dos modais neste contexto.

Portanto o presente estudo vem dar como sugestão para futuras pesquisas de campo aprofundar a relação dos principais exportadores frente à situação da infraestrutura de armazenamento e produção de commodities, produtos industrializados ou não. Bem como investigar acordos comerciais que possam propiciar o estado e alavancar sua exportação.

Este estudo foi relevante para destacar a importância do assunto dos modais no setor de exportação do estado de Mato Grosso do Sul e para conhecimento da pauta de exportação do estado.

10 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVRENGA, A. C., NOVAES, A. G. N. **Logística Aplicada – Suprimento e Distribuição Física**. 3a edição. São Paulo: Edgar Blücher, 2000.

ASSIS, Olney Queiroz. **Contrato de transporte internacional e o Imposto de Renda Retido na Fonte sobre remessa ao exterior**. São Paulo: Complexo Jurídico Damásio de Jesus, jan. 2006. Disponível em: http://www.mundojuridico.adv.br/sis_artigos/doutrina_resultado.asp?codigo=23 Brasil. Ministério das Relações Exteriores. **Divisão de Programas de Promoção Comercial**. Capítulo 4. Acesso aos mercados internacionais e Capítulo 5. Formação do Preço de Exportação. In Exportação Passo a Passo. MRE, 2004.

BALLOU, Ronald H.. **Gerenciando a Cadeia de Suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial**. Porto Alegre: Bookman, 2001.

BOWERSOX, Donald. **Logística Empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimentos**. São Paulo: Atlas, 2003.

CARVALHO, L. B. **Transporte rodoviário do açúcar para exportação no estado de São Paulo**. Piracicaba: ESALQ/USP, 2005.

Costa, Leopoldo. **Historia do açúcar no Brasil**. Acesso em site: <http://stravaganzastravaganza.blogspot.com.br/2011/03/historia-do-acucar-no-brasil.html>. Acesso em 15/03/2014

GOEBEL, Dieter. **Logística: Otimização do transporte e estoques na empresa. Estudos em Comércio Exterior**, Vol. I nº 1 – jul/dez 1996 (ISSN 1413-7976). Rio de Janeiro: ECEX/IE/UFRJ – Curso de Pós-Graduação em Comércio Exterior, 1996.

JANK, M. S.; NASSAR, A. M.; TACHINARDI, M. H. **Agronegócio e comércio exterior brasileiro**. REVISTA USP, São Paulo, n.64, p. 14-27, dezembro/fevereiro 2004-2005. Disponível em: <http://www.revistasusp.sibi.usp.br/pdf/revusp/n64/03.pdf>. Acesso em: out. 2014.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 4ª ed. Ver. E ampl. – São Paulo: Atlas, 2001.

LAMOUNIER, W. M; CAMPOS FILHO, M. F; BRESSAN, A. A. **Análise do trade off na produção de açúcar e álcool nas usinas da região Centro-Sul do Brasil**. In: 44 Congresso Brasileiro de Economia e Sociologia, Rural, 2006, Fortaleza - CE. Anais do 44 Congresso Brasileiro de Economia e Sociologia Rural, 2006. **Ranking de exportações** Acesso em 14/02/2014 http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1394635352.pdf

MAIA, Jayme de Mariz. **Economia internacional e comércio exterior**. 8ª ed. São Paulo: Atlas.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR - MDIC. 2014. **Balança Comercial: Unidades da Federação**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna> >. Acesso em: set. 2014.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR - MDIC. 2014 d. **Metodologia de produção de estatísticas de comércio exterior**. Disponível em: < <http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna>. Acesso em: agosto. 2014.

MRE. **Como exportar**. Ministério das Relações Exteriores. Divisão de Programas de Promoção Comercial – 3ª ed. Brasília: MRE, 2004. CD-ROM

O Desempenho das Exportações Brasileiras de Commodities: **uma perspectiva regional (2006-2011)**. Acesso em 01/03/2014 [HTTP://www.bcb.gov.br/PEC/boletim regional](http://www.bcb.gov.br/PEC/boletim/regional).

Os cinco Modais; Acesso: 15/03/2014 site: <http://logisticaparatodos-comb.webnode.com.br/saiba-mais/os-05-cinco-modais-de-transporte/>

Pronunciamento de Elizabeth Farina. Acesso em: 02/03/2014 <http://www.unica.com.br/documentos/documentos/cana-de-acucar/>

Rebouças Fernando. **A economia de Mato Grosso do Sul**. Acesso no site: <http://www.infoescola.com/economia/commodities/>. Acesso em 12/05/2013

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. São Paulo: Atlas, 2001.

SEBRAE. U. O. Orientação Empresarial do SEBRAE – SP. **Elaboração do Preço de Exportação**. (cartilha).SP, 2012.

SISTEMA DE ANÁLISE DAS INFORMAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Relatórios**. ALICEWEB2. Disponível em: < <http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: set. 2014.

SOARES, Cláudio César. **Introdução ao comércio exterior: fundamentos teóricos do comércio internacional**. São Paulo: Saraiva, 2004.

TEECE, D.J. Explicating dynamic capabilities: the nature and microfoundations of (sustainable) enterprise performance. **Strategic Management Journal**. V.8, 2007, p.1319-1350 2003.

UNIÃO DA INDÚSTRIA DE CANA-DE-AÇÚCAR – UNICA. UNICADATA - **Dados e Produção e Comercialização-2014**. Disponível em: <http://www.unicadata.com.br>. Acesso em: out. 2014. VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio exterior brasileiro**. 6ª ed. São Paulo: Atlas, 2003.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Transporte internacional de cargas**. 2ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

11 GLOSSÁRIO

ADUANEIRA, União. Veja União Alfandegária.

ALAVANCAGEM: Em sentido contábil e referindo-se a uma empresa em particular, é a relação entre seu endividamento e seu capital próprio, isto é, seu patrimônio líquido. Em sentido amplo, é a relação entre o total de capital que um agente (empresa, acionista, grupo de acionistas etc.) comanda e o capital que é de sua estrita propriedade, inclui portanto, além do endividamento, o capital de acionistas minoritários.

Armazenagem - É a parte da logística responsável pela guarda temporária de produtos em geral (acabados, matérias-primas, insumos, componentes, etc.). Pode ter uma variação de tipo de local físico, conforme característica e necessidade do produto, como por exemplo, local coberto, local descoberto, local com temperatura controlada, etc.

BOLSA DE MERCADORIAS: Mercado centralizado para transações com mercadorias, sobretudo commodities, isto é, produtos primários em estado bruto com elevada importância comercial tanto no mercado interno como no mercado externo (minérios, café, cereais, algodão etc.). Realizando contratos à vista e futuros, permite fazer hedge contra variações nos preços das mercadorias.

BOLSA DE VALORES: Mercado em que se negociam valores mobiliários, isto é, títulos e ações, à vista ou através de contratos futuros. Confere liquidez às ações lançadas por empresas de capital aberto que dessa forma podem ampliar sua alavancagem, atraindo o capital de outros sócios, ou através de títulos de crédito. É da natureza da # observar um comportamento altamente especulativo, com mudanças nas cotações das ações que muitas vezes não se explicam por nenhum evento concreto ligado à saúde econômica das empresas representadas pelos títulos.

CIF - Cost, Insurance and Freight ou Custo, Seguro e Frete. Neste caso, o material cotado já tem tudo embutido no preço, ou seja, é posto no destino.

COMÉRCIO INTERNACIONAL é a troca de bens e serviços através de fronteiras internacionais ou territórios.

ESTOQUE - É a parte da logística responsável pela guarda de produtos e uma das atividades da armazenagem. Geralmente este termo é utilizado para produtos acabados. Pode ter uma variação de tipo de local físico, conforme característica e necessidade do produto, como por exemplo, local coberto, local descoberto, local com temperatura controlada, etc.

EXPORTAÇÃO: É tudo aquilo que um país vende para outro. As exportações de um país variam de acordo com a sua produção e sua tecnologia.

Modais - são os tipos/meios de transporte existentes. São eles ferroviário (feito por ferrovias), rodoviário (feito por rodovias), hidroviário (feito pela água), dutoviário (feito pelos dutos) e aeroviário (feito de forma aérea).

FOB - Free On Board ou Preço sem Frete Incluso (posto a bordo). Denominação da cláusula de contrato segundo a qual o frete não está incluído no custo da mercadoria. Tem algumas variações de FOB. Pode ser FOB Fábrica, quando o material tem que ser retirado e FOB Cidade, quando o fornecedor coloca o material em uma transportadora escolhida pelo cliente.

HEDGE: (Ing.) Salvaguarda, procedimento adotado para evitar prejuízos com flutuações de preços de ativos (sobretudo commodities e moedas). Consiste basicamente na tomada de posições a termo de ativos que se espera possam ter uma variação significativa de preço e que serão necessários em momentos futuros, ou seja, normalmente envolve consecução simultânea de duas operações que se anulam mutuamente, restringindo o potencial de perdas devido a variações futuras de preços/cotações de ativos.

IRI: INTERNATIONAL ROUGHNESS ÍNDEX)

PAUTA DE EXPORTAÇÃO: São todos os produtos que o país, estado ou município exporta.