

**DESAFIOS LOGÍSTICOS ENFRENTADOS POR EXPORTADORES DE CAFÉ
ARÁBICA DO SUL DE MINAS GERAIS**

***LOGISTICAL CHALLENGES FACED BY ARABICA COFFEE EXPORTERS
FROM SOUTHERN MINAS GERAIS***

Yris Mendonça¹, Rafaela Saraiva Correia²

¹Centro Universitário do Sul de Minas, Varginha, Minas Gerais,
yris.mendonca@alunos.unis.edu.br; 0009-0009-5147-8761

²Centro Universitário do Sul de Minas, Varginha, Minas Gerais,
rafaela.correia@professor.unis.edu.br; 0009-0003-0472-6845

RESUMO

O café chegou ao Brasil em 1727 e, graças ao clima favorável, o país rapidamente se tornou o maior produtor mundial. Atualmente, o Brasil é um dos principais exportadores de café arábica, com destaque para o Sul de Minas Gerais como maior região produtora. Apesar do avanço do setor e do aumento contínuo das exportações nos últimos anos com direito a registro de recordes, gargalos logísticos como a precariedade portuária e rodoviária dificultam o processo. Este estudo tem como objetivo identificar os desafios, avaliar seus impactos e propor soluções logísticas com a finalidade de contribuir com empresas do setor, minimizando atrasos e custos. A pesquisa adota abordagem qualitativa, de natureza exploratória e descritiva, fundamentada em revisão bibliográfica e entrevistas semiestruturadas com produtores, exportadores e transportadores da região, além de possuir relevância acadêmica ao preparar estudantes para o mercado de trabalho no comércio exterior.

Palavras-chave: Café, Comércio Exterior, Exportação, Logística, Sul de Minas.

1 INTRODUÇÃO

Conforme aponta a Associação Brasileira da Indústria de Café (ABIC, 2021) o café chegou ao Brasil por volta do ano de 1727 na região norte do país. Aos poucos foi se espalhando até chegar à região sudeste. Devido às favoráveis condições climáticas não demorou muito e o Brasil logo se tornou líder de produção mundial.

Atualmente, nosso país é um dos maiores exportadores de café arábica e o Sul de Minas Gerais a principal região produtora da *commodity*³. Segundo relatórios do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (CECAFÉ, 2025) o Brasil bateu o recorde

¹ Graduanda em Bacharelado em Administração com ênfase em Comércio Exterior no Centro Universitário do Sul de Minas.

² Graduada em Bacharelado em Administração com ênfase em Comércio Exterior no Centro Universitário do Sul de Minas e Especialista em Logística Empresarial.

³ Commodity: A tradução da palavra significa mercadoria (SERASA, 2022).

anual de exportação em 2024 com o embarque de mais de 50 milhões de sacas para 116 países diferentes, tendo a exportação de café arábica crescido 20% com relação a 2023. Sendo assim, o produto representa um importante papel na economia brasileira.

Para atender à demanda o Brasil precisa de uma boa infraestrutura. No entanto, existem gargalos logísticos que dificultam e atrasam o processo. A título de ilustração, pode-se mencionar a falta de infraestrutura nos portos e rodovias brasileiras. Isso demonstra a necessidade de uma análise mais aprofundada sobre o assunto.

Diante disso, este estudo tem como objetivo:

- A. Identificar os principais desafios logísticos enfrentados na exportação de café arábica, desde a produção até o embarque nos portos;
- B. Avaliar o impacto dos problemas logísticos nos custos e prazos de exportação do café arábica;
- C. Investigar as possíveis soluções para mitigar esses desafios e melhorar a eficiência da exportação, com a finalidade de ajudar empresas e profissionais da área a reduzir retrabalhos, custos e atrasos.

A questão central que norteou essa análise foi: Como mitigar os desafios logísticos enfrentados por exportadores de café arábica do Sul de Minas Gerais?

A relevância deste trabalho se dá porque atualmente a exportação de café arábica no Brasil enfrenta vários obstáculos que resultam em despesas e atrasos para as empresas sul-mineiras, que podem gerar conflitos com o cliente importador. Com a finalidade de evitar esses prejuízos, será preciso analisar possibilidades de melhorias no processo de exportação e válvulas de escape para os problemas enfrentados.

Vale ressaltar que essa discussão tem potencial para contribuir positivamente na formação de estudantes e profissionais da área ao prepará-los para o mercado de trabalho e para as adversidades do mundo do comércio exterior.

Este trabalho está organizado em cinco seções: Introdução, Referencial teórico, Materiais e métodos, Resultado e discussão e Considerações finais.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Este referencial teórico visa explorar a crise logística enfrentada por exportadores de café arábica da região Sul de Minas Gerais, discutindo os prejuízos gerados e a importância do produto para a economia e desenvolvimento de nosso país.

Para desenvolver essa investigação, a revisão de literatura se concentrará em três tópicos centrais: A importância do café arábica para a economia brasileira, que analisa a

história do café em nosso país e sua relevância para a economia; Problemas na infraestrutura das rodovias e do porto de Santos, que pontua as falhas do principal modal de transporte utilizado para o escoamento do produto exportado e as deficiências na infraestrutura do maior porto da América Latina; e, por fim, o Impacto nos prazos de entrega e na confiabilidade das exportações, que explora os prejuízos causados ao financeiro e à imagem das empresas exportadoras devido aos atrasos influenciados pelas questões apontadas anteriormente.

2.1 A importância do café arábica para a economia brasileira

Retomando o apontamento da ABIC (2021), o café chegou na região norte do Brasil por volta de 1727, ano em que o oficial português Francisco de Mello Palheta, vindo da Guiana Francesa, trouxe as primeiras mudas da planta. Entretanto, foi apenas no final do século XVIII, com o início do cultivo no Rio de Janeiro em 1781, que o produto se consolidou como uma das principais riquezas nacionais devido ao aumento expressivo do consumo da bebida na Europa e nos Estados Unidos.

Esse marco deu início a um novo ciclo econômico no país. Com o declínio da mineração do ouro em Minas Gerais, o café emergiu como a nova fonte de riqueza, impulsionando o surgimento de uma aristocracia cafeeira e fomentando o desenvolvimento tanto do Império quanto da Primeira República.

A partir da década de 1880 o estado de São Paulo consolidou-se como o principal produtor nacional de café. Esse movimento não apenas transformou a geografia econômica da região, mas também impulsionou a formação de novas cidades. Ao final do século XIX, o Brasil já exercia domínio sobre o mercado cafeeiro mundial e a partir do século XVIII o café tornou-se fundamental para o desenvolvimento do país (ABIC, 2021).

Segundo economistas e historiadores os lucros gerados por essa cultura, especialmente a partir do aumento da produção nas décadas de 1830 e 1840 em São Paulo, viabilizaram a implantação de ferrovias, impulsionaram a urbanização, estimularam a imigração europeia e transferência do centro de poder político do Nordeste para o Sudeste, além de influenciar nos costumes e estilo de vida da sociedade brasileira (ABIC, 2021).

Atualmente o café arábica é a principal variedade produzida e exportada pelo Brasil, sendo responsável por significativa parcela da receita cambial agrícola. Sua cadeia produtiva estimula o desenvolvimento regional, além de gerar milhares de empregos

diretos e indiretos, desde a produção até a comercialização do produto. Segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB, 2025) em 2024 a produção do café arábica totalizou 39,59 milhões de sacas de 60kg, equivalente a 73% da produção nacional de café.

Historicamente, o grão esteve atrelado à expansão das ferrovias, à urbanização e ao surgimento de instituições financeiras. Segundo Delfim Netto (1981), a cafeicultura impulsionou a economia nacional por décadas, inserindo o Brasil no comércio global ainda no século XIX. Da mesma forma afirma Celso Furtado (1959), além de enfatizar a importância do produto para a concentração de capital permitindo a modernização de alguns setores na época mencionada. Essa relevância histórica permanece, já que o produto continua sendo uma das principais fontes de geração de divisas, especialmente em períodos de instabilidade cambial e pressão por superávits comerciais.

2.2 Problemas na infraestrutura do transporte rodoviário e dos portos

Segundo relatórios do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2023) o café arábica é cultivado principalmente em regiões interioranas, como o Sul de Minas Gerais, e por isso depende fortemente das rodovias para alcançar os grandes centros de exportação, especialmente o porto de Santos. No mapa disponibilizado pelo IBGE (2023) é possível observar como a produção do café é distribuída dentro do estado de Minas Gerais até o ano de 2023. Nota-se que a parte sul e sudoeste do estado aparece intensamente em azul escuro, indicando alta produção, enquanto norte e nordeste aparecem em cores mais claras, sugerindo produção menos significativa ou ausência de dados.

Cabe destacar também que Minas Gerais é o estado com mais pontos críticos em rodovias no ano de 2024, conforme apurado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2024). A inexistência de sinalização nas estradas é o principal ponto observado, além de buracos grandes, erosão na pista e queda de barreira. Esses problemas identificados comprometem a segurança da carga, aumentam o risco de acidentes e os custos com manutenção dos veículos, além de, conseqüentemente, gerar atrasos na entrega do produto e frustrações com os clientes.

Como ressalta Araújo (2022) o modal rodoviário é responsável por cerca de 60% do transporte total de cargas no Brasil, sendo utilizado para a movimentação de mais de 80% dos grãos. Essa modalidade é mais flexível e mais rápida no que liga produtor e

consumidor, no entanto, essa predominância sobrecarrega as rodovias. A escolha de uma intermodalidade adequada poderia contribuir para um escoamento mais ágil e com custos menores.

De forma semelhante, Novaes (2021) chama a atenção para o fato de que a dependência do transporte rodoviário eleva os custos logísticos e reduz a competitividade do agronegócio. Por isso, ele ressalta a importância de buscar alternativas intermodais, já que a combinação de diferentes modais pode tornar o escoamento da produção mais rápido e econômico.

Na visão de Fontes (2020) a infraestrutura de estradas, ferrovias, portos e aeroportos é essencial para que as operações de exportação sejam bem-sucedidas. Apesar disso, esse elemento foi negligenciado por muitos anos, gerando altos custos e reduzindo a competitividade de empresas exportadoras.

Em consequência desse abandono, pode-se observar que a situação nos portos é problemática, gerando um prejuízo de R\$6,1 milhões apenas em janeiro de 2025 (CECAFÉ, 2025). Desde que o CECAFÉ (2024) iniciou o levantamento, em junho de 2024, as empresas associadas à entidade já reportaram um prejuízo de mais de 60 milhões de reais com esses custos adicionais, incluindo armazenagens extras, *detentions*⁴, *pré-stacking*⁵ e antecipação de *gates*⁶, em função da estrutura defasada no principal porto de escoamento de café do Brasil. Segundo Eduardo Heron (2025), diretor técnico do CECAFÉ, a infraestrutura portuária não se desenvolveu no mesmo ritmo que a evolução do agronegócio brasileiro e, apesar dos recordes de movimentação, o cenário é negativo para as empresas que praticam o comércio exterior.

Segundo relatório da ElloX em parceria com o CECAFÉ (2025), o porto de Santos, maior do Hemisfério Sul e responsável por 75,3% das exportações de café no período, apresentou um índice de atraso ou alteração de escalas de 77%, afetando 122 dos 158 navios que operaram no terminal. O maior tempo de espera registrado foi de 40 dias. Além disso, 40 embarcações não tiveram sequer abertura de *gate* no ancoradouro santista ao longo do mês.

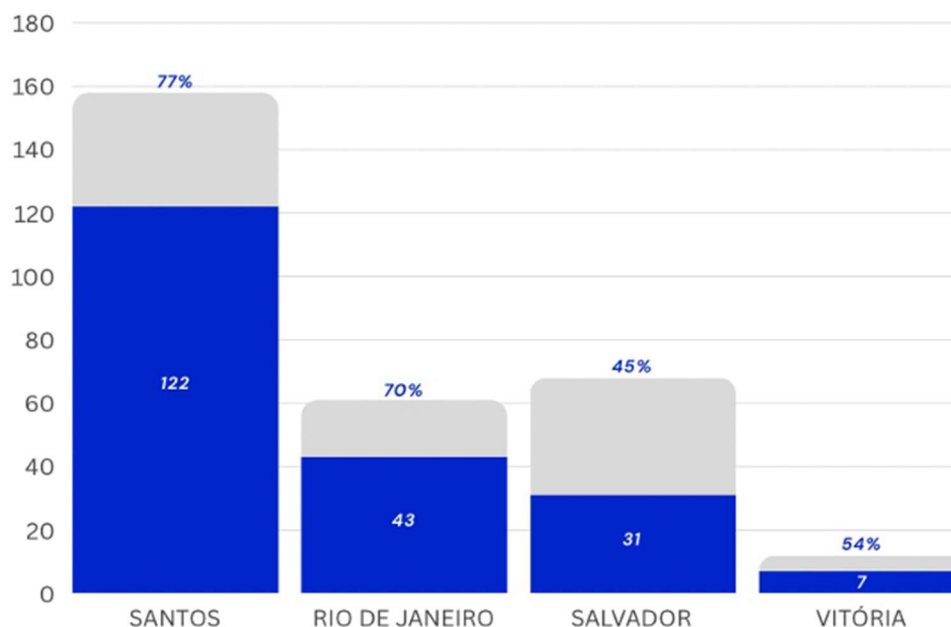
⁴ Detention: refere-se à cobrança aplicada pelo armador ou operador logístico quando o contêiner, após ser retirado do terminal, não é devolvido no prazo estabelecido (FAZCOMEX, 2025).

⁵ Pré-stacking: é o processo de organizar e empilhar contêineres em locais estratégicos antes do embarque (SELF LOGÍSTICA, 2025).

⁶ Gate: é uma estrutura física que tem como principal função controlar o acesso de pessoas ou veículos a determinados locais (LOGÍSTICA TOTAL, 2023).

Figura 01: Atrasos de navios para exportação de café - Janeiro de 2025

ATRASOS DE NAVIOS PARA EXPORTAÇÃO DE CAFÉ - JANEIRO DE 2025



Fonte: Elaborado pela autora com base em Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (2025).

Em entrevista para o Notícias Agrícolas (2025), Matheus Paiva, diretor do Porto Seco Sul de Minas destaca as condições ultrapassadas das embarcações brasileiras, enfatizando que os navios utilizados são de quatro gerações atrás. Ele fala também sobre os navios mais modernos do mundo, que são maiores e iriam otimizar as demandas dos nossos portos, mas que infelizmente não entram no nosso país devido a entraves ambientais. Encerra afirmando que, se não houver investimento na infraestrutura das nossas rodovias e portos, teremos um colapso logístico portuário em breve.

Diante do exposto nota-se que a maior região produtora de café é também a região com maior dificuldade de transportar o produto. Os problemas citados impactam diretamente as empresas de comércio exterior, afetando receita e reputação, pois além de gerar milhões de reais em prejuízo, os atrasos também geram conflitos com os clientes.

2.3 Impacto nos prazos de entrega e na confiabilidade das exportações

Como afirma Fontes (2020), o transporte é uma das principais atividades na exportação e para garantir que o exportador permaneça competitivo diante do mercado é necessário planejar a operação definindo o melhor modal com base nos custos e, principalmente, no *transit time*⁷. Quanto menor o tempo de trânsito, mais rápido o

⁷ Transit time: é o tempo total que uma mercadoria leva para ser transportada de sua origem até o seu destino (LOGCOMEX, 2025).

comprador recebe a mercadoria e o vendedor embolsa o valor dela. Entretanto, para assegurar que os prazos sejam cumpridos, todas as etapas do processo de exportação precisam operar adequadamente e os problemas visitados no tópico anterior oferecem muita insegurança para as empresas envolvidas.

De forma semelhante, Christopher (2016) enfatiza que uma programação apropriada do transporte aumenta a eficiência do fluxo de mercadorias e fortalece a confiança nas relações comerciais. Uma gestão eficiente da cadeia de suprimentos proporciona importante fonte de vantagem competitiva, visto que a satisfação e a fidelização dos clientes dependem diretamente da regularidade e previsibilidade das operações logísticas.

Além disso, de acordo com o art. 74º do Decreto nº 8.327, de 16 de outubro de 2014:

As perdas e danos decorrentes de violação do contrato por uma das partes consistirão no valor equivalente ao prejuízo sofrido, inclusive lucros cessantes, sofrido pela outra parte em consequência do descumprimento. Esta indenização não pode exceder à perda que a parte inadimplente tinha ou devesse ter previsto no momento da conclusão do contrato, levando em conta os fatos dos quais tinha ou devesse ter tido conhecimento naquele momento, como consequência possível do descumprimento do contrato.

Sendo assim, se o atraso na entrega do produto causar prejuízos ao comprador, cabe solicitar compensação. No entanto, além de gerar perdas contratuais e financeiras, a entrega tardia de mercadorias influencia também na reputação do exportador.

3 MATERIAL E MÉTODOS

Este estudo foi conduzido por meio de uma abordagem qualitativa, de natureza exploratória e descritiva, com o objetivo de analisar os desafios logísticos enfrentados por exportadores de café arábica do Sul de Minas Gerais. A metodologia adotada permite compreender os desafios e encontrar soluções para minimizar esses problemas desde a fazenda até o porto.

A abordagem qualitativa revela-se apropriada para os objetivos deste estudo, pois possibilita uma análise mais aprofundada de fenômenos sociais e organizacionais em seus contextos específicos. Segundo Denzin e Lincoln (2006), essa metodologia visa interpretar o significado das ações, experiências e práticas dentro de uma perspectiva contextualizada, sendo especialmente relevante para a investigação de processos complexos que não se reduzem facilmente a dados numéricos.

3.1 Pesquisa exploratória e descritiva

A pesquisa exploratória foi escolhida para permitir uma compreensão mais ampla e próxima da realidade sobre os gargalos logísticos enfrentados pelos exportadores de café arábica do Sul de Minas Gerais. Esse tipo de investigação busca oferecer um olhar inicial sobre o problema, permitindo identificar causas e possibilidades de solução. Segundo Gil (2017), é indicada especialmente para temas que ainda carecem de estudos mais aprofundados ou que exigem novas formas de interpretação.

A pesquisa descritiva, por sua vez, tem como objetivo compreender e detalhar os fenômenos estudados, permite reconhecer padrões e conexões entre os diferentes fatores envolvidos. Segundo Lakatos e Marconi (2017), esse tipo de investigação procura observar, registrar e analisar os fatos tal como ocorrem, sem que o pesquisador interfira neles, buscando descrevê-los de forma clara e precisa.

3.2 Metodologia da pesquisa

Inicialmente, realizou-se uma revisão bibliográfica em livros, artigos científicos, dissertações e teses que tratem da exportação de café, comércio exterior, logística e agronegócio. Esta revisão serviu de base para fundamentar teoricamente a pesquisa e orientar a análise dos dados.

De acordo com Lakatos e Marconi (2017), a pesquisa bibliográfica consiste no levantamento, seleção e análise de publicações já existentes sobre determinado tema, com o intuito de fundamentar teoricamente a investigação. A escolha dessa técnica se justifica pela necessidade de embasamento teórico sólido para discutir sobre o tema abordado neste trabalho.

Na sequência, foram coletados dados secundários junto a fontes confiáveis, como livros de autores renomados, sites de jornalismo nacional e internacional, e o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (CECAFÉ).

Gil (2017) define dados secundários como aqueles obtidos de fontes já existentes como livros, artigos, relatórios e bancos de dados e que são analisados com um novo propósito. Esse tipo de dado permite ao pesquisador acessar uma gama de informações confiáveis e amplamente validadas sem a necessidade de aplicação de instrumentos de coleta primária.

Adicionalmente, foram realizadas seis entrevistas semiestruturadas com seis participantes divididos em três grupos: dois gestores de empresas exportadoras localizadas no Sul de Minas Gerais, dois produtores de café que comercializam no

mercado externo e dois gestores de empresas transportadoras atuantes na região. A escolha desses perfis se justifica pela necessidade de compreender os problemas enfrentados nas três áreas e analisar soluções logísticas e o roteiro de perguntas pode ser encontrado no Anexo A deste artigo.

De acordo com Gil (2017), a entrevista semiestruturada é uma técnica de pesquisa que ocorre em uma conversa direta entre duas pessoas, na qual o entrevistador conduz o diálogo por meio de perguntas previamente elaboradas, enquanto o entrevistado tem liberdade para responder e aprofundar os temas abordados.

3.3 Análise dos dados

Os dados coletados nas pesquisas e entrevistas foram analisados com base na técnica de análise de conteúdo, conforme proposta por Bardin (2015). Esse método permite identificar padrões e organizar as informações em categorias que representam os principais temas do estudo. Após a transcrição das falas, as respostas foram ordenadas por empresa e cadeia de produção, primeiro os produtores rurais, em seguida as transportadoras e por último as exportadoras.

Ao final do processo, foi desenvolvida a pesquisa descritiva com o propósito de caracterizar e detalhar os fenômenos observados, permitindo identificar padrões e relações entre as variáveis envolvidas. Bem como uma reflexão crítica sobre os dados analisados, com o objetivo de compreender de forma mais aprofundada os desafios e suas possíveis soluções. Essa etapa final serviu como base para a formulação de recomendações e para a indicação de caminhos que poderão orientar futuras pesquisas no campo do agronegócio exportador brasileiro.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

No decorrer da pesquisa, a coleta e análise de dados revelaram resultados importantes que contribuem significativamente para a compreensão dos desafios, análise dos impactos e busca por soluções. Esses resultados trazem reflexões sobre a prática profissional e, em certos aspectos, desafiam as expectativas iniciais de minimizar os prejuízos e analisar possibilidades de melhorias no processo de exportação. As entrevistas realizadas foram essenciais para uma investigação mais profunda e observação de diferentes parâmetros.

4.1 Desafios enfrentados por produtores rurais

As entrevistas com os produtores de café arábica contribuíram para a compreensão dos principais desafios enfrentados na exportação, desde o cultivo até o escoamento da produção. Os relatos evidenciam problemas estruturais e burocráticos, além de destacar o papel das cooperativas e as estratégias utilizadas para superar as dificuldades logísticas da região.

Durante a entrevista com o produtor A, ficou claro que todas as exportações de café são feitas por meio da cooperativa local. Essa escolha acontece porque a empresa oferece toda a estrutura necessária, além de garantir segurança e suporte aos seus associados. O produtor relatou encontrar dificuldades relacionadas à burocracia envolvida nos trâmites de exportação e às exigências acerca das embalagens. Além disso, mencionou que o transporte até os pontos de embarque é complicado devido às condições das estradas. As vias da região apresentam muitos buracos, falta de sinalização e, em alguns trechos, são de mão única, o que prejudica a fluidez e aumenta os custos logísticos.

O produtor B também realiza suas exportações através da cooperativa, reconhecendo que ela oferece suporte e segurança ao lidar com as negociações internacionais. Apesar disso, tem conhecimento das dificuldades relacionadas à logística portuária. Segundo ele, a lentidão e os desafios enfrentados nos portos acabam atrasando os embarques e comprometendo a agilidade necessária para aproveitar boas oportunidades comerciais.

Outro ponto destacado foi o transporte local. O produtor explicou que os altos custos com frete e as más condições das estradas tornam o escoamento da produção mais caro e trabalhoso. Além de mencionar que a infraestrutura ainda é um grande entrave para quem busca competir de forma mais eficiente no mercado internacional.

4.2 Desafios enfrentados por transportadores

As entrevistas com as transportadoras tiveram como objetivo identificar os obstáculos presentes no escoamento do café até o porto de Santos. As respostas apontam para deficiências nas rodovias, limitações portuárias e altos custos operacionais, além de revelarem ações adotadas pelas empresas para reduzir atrasos e manter a eficiência das entregas.

Em entrevista com a empresa A observou-se que o café é o principal produto transportado, representando cerca de 90% do faturamento total. Todo esse volume tem origem em Minas Gerais e a região sul do estado responde por aproximadamente 60% das cargas. Diante dessa relevância, a empresa decidiu recentemente abrir uma filial em

Varginha, fortalecendo sua presença na região produtora, já que, até então, possuía sede apenas em Santos. Essa expansão busca otimizar o fluxo logístico e estreitar relacionamentos.

Entretanto, o entrevistado destacou que as condições das rodovias representam um obstáculo constante. As vias de pista simples, com muitos buracos e alta incidência de acidentes provocam atrasos frequentes e aumentam os custos operacionais. Esses fatores, somados à necessidade de manutenções mais frequentes e ao maior consumo de combustível, impactam diretamente a rentabilidade e o planejamento das entregas.

Sobre o porto de Santos, foram apontadas dificuldades relacionadas às mudanças repentinas nas datas de embarque, à escassez de contêineres vazios e ao curto prazo para depósito das unidades estufadas. Esses imprevistos geram custos adicionais com armazenagem, estadias de motoristas, além de comprometerem o relacionamento com os clientes devido a atrasos nas operações.

Para reduzir os impactos negativos, a transportadora tem adotado medidas estratégicas. Entre elas, destacam-se o investimento em treinamentos para motoristas, com foco em ampliar o conhecimento sobre os processos de exportação, e o reforço da manutenção preventiva dos veículos. A empresa também passou a manter contato mais próximo com terminais portuários e agências marítimas, participando de palestras e estabelecendo uma comunicação mais direta, o que contribui para acompanhar de forma mais eficiente as alterações de prazos e disponibilidade de contêineres.

A empresa B também classificou o café como o produto que movimenta e impulsiona as operações, responsável por cerca de 90% do faturamento. Os principais desafios relacionados às rodovias envolvem a precariedade das estradas, caracterizada por buracos, falta de sinalização, pistas simples e condições imprevisíveis. Essas condições tornam o trajeto mais perigoso, dificultam a rotina dos motoristas, elevam o risco de acidentes e o tempo de trânsito.

No ambiente portuário, a empresa relatou problemas que comprometem diretamente o fluxo logístico. O porto de Santos apresenta limitações operacionais que afetam a regularidade das exportações. Um episódio citado pela transportadora foi a paralisação de um dos *gates* devido a falhas técnicas, o que gerou um grande congestionamento e sobrecarga no único portão que permaneceu ativo. Esses fatores resultam em perda de prazos, despesas extras com armazenagem e manutenção, além da insatisfação dos clientes.

Com a finalidade de minimizar esses efeitos, a empresa adota medidas preventivas, como manutenção periódica, utilização de frotas novas e realização de listas de verificação diárias nos veículos. Adicionalmente, a transportadora mantém um pátio em São Vicente, o que facilita a estadia dos motoristas e reduz os custos dos clientes, especialmente em casos de espera prolongada para o embarque das cargas.

No contexto político e governamental destacou-se a necessidade de maior atenção às condições das rodovias e dos portos, que não têm acompanhado o crescimento da demanda de exportação. Apesar do aumento contínuo das tarifas de pedágio, as obras realizadas se limitam, muitas vezes, a reparos superficiais, sem resolver de forma efetiva os problemas de infraestrutura que afetam o transporte e a competitividade do setor.

4.3 Desafios enfrentados por exportadores

As entrevistas com as exportadoras permitiram compreender os principais desafios nas etapas finais da cadeia logística, especialmente ligados à infraestrutura portuária e à disponibilidade de contêineres. Apesar das dificuldades, as empresas demonstram adotar estratégias de monitoramento e gestão para minimizar os impactos e preservar a competitividade do café brasileiro no mercado internacional.

A entrevista com a empresa A revelou que os principais desafios enfrentados estão diretamente ligados à infraestrutura portuária e às condições das rodovias. A exportadora classifica esses problemas como graves, já que envolvem fatores externos, fora de seu controle, e que impactam de maneira significativa o andamento das operações logísticas. Esses obstáculos geram custos adicionais e desconfortos decorrentes da ineficiência de terceiros, como despesas com armazenagem de contêineres, multas contratuais, taxas de estadia e *detention*, além de situações delicadas com os clientes devido aos atrasos.

Por se tratar de dificuldades imprevisíveis e alheias ao seu domínio, o setor de logística da exportadora busca adotar uma postura proativa. O time monitora constantemente as movimentações e prazos através de uma plataforma de rastreamento, o que permite identificar mudanças com antecedência e ajustar processos para reduzir impactos financeiros e operacionais. Como medida complementar, a empresa iniciou um projeto para formar uma frota própria destinada ao transporte até o porto de Santos, com o objetivo de diminuir a dependência de terceiros e reduzir gastos com o frete.

Apesar dos desafios, a empresa considera que a competitividade do café arábica não foi comprometida, uma vez que as dificuldades logísticas não são exclusivas do

Brasil. Outros países também enfrentam situações semelhantes, muitas vezes agravadas por crises globais, como conflitos e instabilidades econômicas. Contudo, destacou que nações mais desenvolvidas conseguem minimizar os efeitos desses problemas por contarem com infraestrutura mais moderna e alternativas de transporte mais eficientes, como o ferroviário. Todavia, o Brasil tem vantagem com os cafés especiais, sendo reconhecido mundialmente pela qualidade e diversidade.

No aspecto político e governamental, a empresa destacou a necessidade urgente de investimentos em infraestrutura, especialmente nos terminais portuários e nas demais modalidades de transporte. A falta de integração entre os modais é vista como uma barreira que aumenta os custos e reduz a eficiência logística.

A empresa B também relatou enfrentar grandes obstáculos no escoamento de suas exportações, com destaque para a logística portuária. Segundo o entrevistado, a situação varia conforme a época do ano, sendo o segundo semestre o período mais crítico. Durante esses meses, os armadores recorrem à prática de *overbooking*⁸, aceitando cargas acima da capacidade real dos navios, o que resulta em atrasos de embarques e necessidade de rolar contêineres para viagens futuras. Além disso, as rodovias utilizadas apresentam condições imprevisíveis, com alto índice de acidentes e congestionamentos, fatores que também provocam atrasos e aumentam os custos operacionais.

Essas dificuldades geram impactos financeiros, como despesas extras com armazenagem, estadias e multas contratuais decorrentes da ineficiência dos portos. Para minimizar esses efeitos, a empresa prioriza parcerias com transportadoras que apresentam melhor infraestrutura e planejamento. Além de manter uma relação próxima com armadores e utilizar plataformas de rastreamento para acompanhar prazos e atualizações em tempo real, buscando agir de forma rápida diante de imprevistos.

Apesar das adversidades, a exportadora B considera que a competitividade do café arábica brasileiro não foi prejudicada. A forte demanda global pelo produto mantém o mercado aquecido e garante oportunidades, mesmo em contextos desafiadores. Entretanto, destacou que, se o Brasil contasse com uma estrutura logística mais eficiente, poderia conquistar novos mercados e ampliar sua presença internacional.

Outro ponto importante abordado pela empresa foi sobre a dependência dos exportadores em relação às empresas vinculadas aos terminais portuários e às agências marítimas. Segundo o relato, o número reduzido de prestadores de serviço nesse segmento cria um cenário de quase monopólio, em que as companhias portuárias definem suas próprias regras e não se preocupam em adaptar-se às necessidades dos clientes. A elevada

⁸ Overbooking: ocorre quando empresas vendem mais serviços do que sua capacidade real de fornecer. (CNN, 2025).

demanda e a falta de concorrência contribuem para a falta de comprometimento com a qualidade do serviço prestado.

O exposto conduz para o contexto político e governamental. A empresa enfatizou a importância de políticas públicas mais efetivas para equilibrar a relação entre oferta e demanda nos portos. Regras mais claras e incentivos à concorrência poderiam melhorar a eficiência do sistema e reduzir a vulnerabilidade dos exportadores. A entrevistada resumiu a situação de forma crítica: “no contexto portuário, o cliente nem sempre tem razão”.

4.4 Discussão dos resultados

As informações obtidas confirmam, na prática, o que a literatura descreve. Infraestrutura deficiente e imprevisibilidade operacional elevam os custos e aumentam o risco da cadeia. Christopher (2018) enfatiza que as cadeias globais precisam balancear eficiência com resiliência, ou seja, não basta buscar custo mínimo se os problemas enfrentados geram perdas que corroem margem e serviço ao cliente. Os depoimentos das exportadoras e transportadoras ilustram essa situação. Esforços internos tentam mitigar riscos que, em última instância, derivam de falhas estruturais do sistema logístico nacional.

Novaes (2021) classifica a infraestrutura e os modais de transporte como fatores determinantes para o desempenho logístico nacional. Da mesma forma, Fontes (2020) destaca que a falta de investimentos na infraestrutura de estradas e portos dificulta a exportação brasileira. Isso é visível nos relatos, custos adicionais com manutenção, armazenagens extras, estadias, atrasos que deterioram relacionamento comercial, e a opção de internalizar parte do transporte para diminuir custos.

Pode-se observar também na prática que o cumprimento de prazos é essencial dentro da logística internacional e tem influência direta na reputação e competitividade de um exportador. Quando se trata de comércio exterior, a confiança depositada nos exportadores é um fator crucial para manter os contratos de venda, principalmente em mercados exigentes como Europa e Estados Unidos.

Com o objetivo de buscar soluções para os problemas citados, o CECAFÉ realiza mensalmente, desde junho de 2024, pesquisas com exportadores para identificar o volume de sacas que deixou de ser embarcado e que permaneceram paradas nos portos, por causa dos atrasos de navios, rolagens de carga, problemas de *gate* e falta de janelas. Por esse

motivo, podemos observar na tabela abaixo o volume de café em sacas que deixou de ser embarcado no início do ano de 2025.

Figura 01: Cargas de café não embarcadas - Março de 2025

CARGAS DE CAFÉ NÃO EMBARCADAS - MARÇO DE 2025

VOLUME	SANTOS/SP	RIO DE JANEIRO/RJ	SEPETIBA/RJ	VITÓRIA/ES
SACAS 60KG	593.029	27.460	9.580	7.698
CONTÊINERES	1.797	83	29	23
PARTICIPAÇÃO	93%	4%	2%	1%

Fonte: Elaborado pela autora com base em Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (2025).

Ainda como resultado dessas pesquisas podemos observar um prejuízo de mais de 8 milhões de reais no caixa das empresas devido a gastos imprevistos com armazenagem adicional, *detentions*, *pré-stacking* e antecipação de *gates*.

Outra iniciativa de destaque é a parceria estratégica firmada entre a Maersk e o Porto Seco Sul de Minas, com o propósito de construir o caminho mais eficiente para conectar o mundo. A proposta combina os modais rodoviário, ferroviário e marítimo, buscando maior agilidade, segurança e redução de custos nas operações de exportação. O projeto foi apresentado no Porto Seco Sul de Minas, em Varginha, com o apoio do CECAFÉ, e prevê a implantação de uma estrutura de apoio para armazenagem de contêineres vazios, além do aproveitamento da malha ferroviária de Itutinga, que se conecta diretamente ao principal terminal portuário de Santos. Essa integração tem potencial para reduzir a escassez de contêineres, minimizar atrasos na entrega das unidades cheias e aliviar o tráfego nas rodovias, tornando o processo logístico mais dinâmico e sustentável. Embora ainda esteja em fase inicial, a proposta já desperta otimismo entre os agentes do setor, que enxergam nela uma oportunidade concreta de avanço e melhoria para as exportações da região.

Com base nos resultados apresentados, percebe-se que, mesmo diante dos inúmeros desafios que ainda dificultam a eficiência logística na exportação de café arábica do Sul de Minas, já existem iniciativas promissoras que apontam para um cenário de transformação. A união entre os setores público e privado mostra que, com planejamento e investimentos adequados, é possível tornar o processo mais ágil e competitivo. Diante dessas análises, o próximo capítulo apresenta as considerações finais,

que reúnem os principais aprendizados da pesquisa e destacam as oportunidades de melhoria para o futuro das exportações de café na região.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após análise dos dados pesquisados e obtidos em entrevistas acerca dos problemas logísticos relacionados à infraestrutura das rodovias e do porto de Santos, retomamos a questão central deste estudo: Como mitigar os desafios logísticos enfrentados por exportadores de café arábica do Sul de Minas Gerais?

Para responder essa pergunta, precisamos estar cientes que os resultados revelaram que os maiores entraves estão ligados à má conservação das rodovias e à falta de eficiência nos terminais portuários, fatores que afetam diretamente os prazos de entrega e o aumento dos custos. Diante desse cenário, torna-se essencial ampliar os investimentos públicos e privados em infraestrutura de transporte, armazenamento e capacidade operacional, além de incentivar o uso da intermodalidade como alternativa para otimizar o escoamento da produção.

Apesar das dificuldades, as empresas do setor têm buscado alternativas para amenizar os impactos, o que mostra a capacidade de adaptação e desejo de sobreviver dentro do mercado. É importante ressaltar que a solução para os gargalos logísticos não depende apenas de ações empresariais, mas também de políticas públicas eficazes e investimentos consistentes em infraestrutura. A carência de rodovias adequadas e a limitação operacional dos portos refletem um desafio de caráter nacional, que exige planejamento de longo prazo e integração entre os diferentes modais de transporte.

Além disso, a pesquisa evidenciou o potencial das iniciativas colaborativas, como a parceria entre a Maersk e o Porto Seco Sul de Minas, que propõe um corredor logístico integrando transporte rodoviário, ferroviário e marítimo. A adoção desse tipo de solução reforça a importância de uma visão sistêmica e cooperativa, capaz de unir o setor privado, o governo e as instituições representativas em prol de uma cadeia mais eficiente.

Conclui-se, portanto, que os desafios logísticos enfrentados pelos exportadores de café arábica do Sul de Minas são reais, complexos e multifatoriais, mas também passíveis de superação. O fortalecimento das políticas de investimento em infraestrutura, o incentivo à inovação tecnológica e a adoção de práticas colaborativas são elementos fundamentais para o avanço do setor.

Recomenda-se, ainda, que estudos futuros realizem comparações com outras regiões produtoras e analisem o potencial das novas tecnologias logísticas voltadas à eficiência nas exportações de café arábica.

ABSTRACT

Coffee arrived in Brazil in 1727 and, thanks to the favorable climate, the country quickly became the world's largest producer. Currently, Brazil is one of the leading exporters of Arabica coffee, with the South of Minas Gerais standing out as the main producing region. Despite the sector's growth and continuous export expansion in recent years, even reaching record levels, logistical bottlenecks such as poor port and road infrastructure hinder the process. This study aims to identify these challenges, assess their impacts, and propose logistical solutions to help companies in the sector reduce delays and costs. The research adopts a qualitative approach, exploratory and descriptive in nature, based on a literature review and semi-structured interviews with producers, exporters, and transporters from the region. It also holds academic relevance by preparing students for the job market in foreign trade.

Keywords: *Coffee, Exports, Foreign Trade, Logistics, South of Minas.*

REFERÊNCIAS

ABIC. **A expansão do café no Brasil.** Rio de Janeiro, 28 jun. 2021. Disponível em: <<https://www.abic.com.br/tudo-de-cafe/a-expansao-do-cafe-no-brasil/>>. Acesso em: 18 jun. 2025.

ARAÚJO, Massilon. **Fundamentos de agronegócios.** 6. ed. São Paulo: GEN Atlas, 2022. 200 p.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo.** 1. ed. Portugal: Edições 70, 2015. 288 p.

BRASIL. **Decreto nº 8.327, de 16 de outubro de 2014.** Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias. Brasília, DF, 2014.

CECAFÉ. **Brasil deixa de embarcar 638 mil sacas de café em março devido a esgotamento da infraestrutura portuária.** 22 abr. 2025. Disponível em: <<https://www.cecafe.com.br/publicacoes/noticias/boletim-dtz-mar-25-20250422/>>. Acesso em: 06 nov. 2025.

CHRISTOPHER, Martin. **Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos.** 4. ed. Boston: Cengage Learning, 2018. 392 p.

CNT. **Painel CNT dos pontos críticos nas rodovias brasileiras.** Brasília: 2024. Disponível em: <<https://www.cnt.org.br/painel-ponto-critico>>. Acesso em: 17 jun 2025.

CONAB. **4º levantamento de café - safra 2024**. Brasília: 21 jan 2025. Disponível em: <<https://www.gov.br/conab/pt-br/atuacao/informacoes-agropecuarias/safras/safra-de-cafe/4o-levantamento-de-cafe-safra-2024/4o-levantamento-de-cafe-safra-2024>>. Acesso em: 18 jun 2025.

DENZIN, Norman; LINCOLN, Yvonna. **O planejamento da pesquisa qualitativa**. 2. ed. Porto Alegre: Penso, 2006. 432 p.

FILHO, Marco; MORAIS, Whelton; ANDRADE, Ênio. **A logística do café no Brasil nas exportações pelo porto de Santos**. Mogi das Cruzes: FATEC, 2021.

FONTES, Kleber. **Exportação descomplicada: o seu produto além das fronteiras brasileiras**. São Paulo: Labrador, 2020. 240 p.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. 352 p.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2017. 192 p.

IBGE. **Produção de café**. Brasília: 2023. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/explica/producao-agropecuaria/cafe/mg>>. Acesso em: 18 jun 2025.

KEEDI, Samir. **ABC do comércio exterior: abrindo as primeiras páginas**. 7. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2019. 206 p.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2017. 368 p.

NETTO, Antônio Delfim. **O problema do café no Brasil**. São Paulo: Universidade de São Paulo, Instituto de Pesquisas Econômicas, 1981. 359 p.

NOVAES, Antonio Galvão. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, avaliação e operação**. 5. ed. São Paulo: GEN Atlas, 2021. 635 p.

PORTAL DO AGRONEGÓCIO. **Gargalos logísticos nos portos afetam exportação de café e geram prejuízo de R\$ 6,1 milhões em janeiro**. 24 fev. 2025. Disponível em: <<https://www.portaldoagronegocio.com.br/agricultura/cafe/noticias/gargalos-logisticos-nos-portos-afetam-exportacao-de-cafe-e-geram-prejuizo-de-r-6-1-milhoes-em-janeiro>>. Acesso em: 17 jun. 2025.

RIBEIRO, Raphaela. **Mais de 600 mil sacas de café deixaram de ser embarcadas em janeiro de 2025 por logística portuária esgotada no BR**. Notícias Agrícolas, 10 mar. 2025. Disponível em: <<https://www.noticiasagricolas.com.br/noticias/cafe/395980-investimentos-em-infraestrutura-portuaria-no-brasil-nao-acompanham-o-avanco-das-embarcacoes-de-cafe.html>>. Acesso em: 17 jun. 2025.

RUBENICH, Fábio. **Gargalo logístico segue atrapalhando exportações - CECAFÉ.** Safras & Mercado, Porto Alegre, 22 abr. 2025. Disponível em: <https://safras.com.br/gargalo-logistico-segue-atrapalhando-exportacoes-cecafe/>. Acesso em: 17 jun. 2025.

SILVEIRA, Daniela; SOUZA, Reginaldo; SILVA, Flávio; SILVA, Mayra; PEREIRA, Guilherme. **Os desafios logísticos para o escoamento do café produzido no Sul de Minas Gerais.** Varginha: FACECA, [s.d.].

ANEXO

Anexo A - Roteiro para entrevistas

Para produtores rurais:

- A. O seu café é exportado através da cooperativa?;
- B. Quais são as principais dificuldades para exportar o seu café?;
- C. Quais são as principais dificuldades relacionadas à infraestrutura de transporte local?

Para transportadores:

- A. Qual a importância do café para a sua empresa?;
- B. Quais são os principais desafios no transporte de café do Sul de Minas para o porto de Santos?;
- C. Quais são os impactos negativos?;
- D. Sua empresa já adotou alguma estratégia para tentar minimizar esses impactos?;
- E. No contexto político e governamental, você considera que alguma ação poderia ser tomada?

Para exportadores:

- A. Quais são os principais desafios logísticos enfrentados atualmente?;
- B. Quais são os impactos negativos?;
- C. Sua empresa já adotou alguma estratégia para tentar minimizar esses impactos?;
- D. Diante desse cenário, você considera que a competitividade do café brasileiro está sendo comprometida com relação a outros países produtores?;

E. No contexto político e governamental, você considera que alguma ação poderia ser tomada?