

LOGÍSTICA E TRANSPORTE RODOVIÁRIO DA ROTA BIOCEÂNICA EM MATO GROSSO DO SUL: um levantamento da literatura

LOGISTICS AND ROAD TRANSPORT OF THE BIOCEANIC ROUTE IN MATO GROSSO DO SUL: a bibliographical research

Beatriz Souza Ruiz

Instituto Federal de Mato Grosso do Sul

esm_bsr@hotmail.com

Juliana Companhoni Obregão

Instituto Federal de Mato Grosso do Sul

juliana_companholi@outlook.com

Dr. André Felipe Queiroz

Instituto Federal de Mato Grosso do Sul

andre.queiroz@ifms.edu.br

Me. Fábio Henrique Paniagua Mendieta

Instituto Federal de Mato Grosso do Sul

fabio.mendieta@ifms.edu.br

Grupo de Trabalho (GT): GT01. Mercados agrícolas e comércio exterior

Resumo

A presente pesquisa é uma revisão bibliográfica, com abordagem qualitativa, com objetivo geral de analisar a importância da Rota Bioceânica como alternativa logística proporcionando economia e competitividade no escoamento da produção brasileira. Os resultados apontam que a construção da Rota Bioceânica pode ser considerada uma importante alternativa logística para proporcionar competitividade e economia no escoamento da produção brasileira pelo Oceano Pacífico, além de encurtar distância e tempo para exportações e importações entre mercados potenciais na Ásia, Oceania e Costa Oeste dos Estados Unidos. A Rota criará fluxos de comércio e investimentos além de promover o desenvolvimento das cadeias produtivas e crescimento econômico.

Palavras-chave: Agronegócio. Transporte Rodoviário. Rota Bioceânica. *Commodities*.

Abstract

This research is a bibliographical review, with a qualitative approach, with the general objective of analyzing the importance of the Bioceanic Route as a logistical alternative providing savings and competitiveness in the flow of Brazilian production. The results indicate that the construction of the Bioceanic Route can be considered an important logistical alternative to provide competitiveness and savings in the flow of Brazilian production across the Pacific Ocean, in addition to shortening the distance and time for exports and imports between potential markets in Asia, Oceania and the West Coast from United States. The Route will create trade and investment flows in addition to promoting the development of production chains and economic growth.

Key words: *Agribusiness. Road transport. Bioceanic Route. Commodities.*

1. Introdução

Com o aumento da competitividade no mercado, surgiu uma necessidade das nações menores desenvolvidas, atenderem a demanda dos consumidores de países de grande potencial de importação. Para isso é necessário que haja confiabilidade nas entregas exigindo uma logística de transporte com qualidade.

O transporte é um elemento essencial para economia e um dos mais importantes no custo logístico das empresas, para Barat (2007) na globalização, a logística e o transporte passam a atuar como fatores essenciais para uma inserção mais plena no comércio para a redução de assimetrias e para a adição de valor às cadeias produtivas nacionais. O estado de Mato Grosso do Sul possui uma produção de commodities para exportação para países asiáticos, a exportação funciona como a entrada de um país no comércio exterior, permitindo com que as empresas tenham um melhor relacionamento externo e criando diferenciais perante seus concorrentes, buscando novas tecnologias para seus produtos e serviços (Assunção, 2007), assim precisa transportar a produção até os portos do pacífico.

Todo trajeto a ser percorrido é longo até que os produtos cheguem ao seu destino final, com esse período maior é inevitável o encarecimento das mercadorias devido ao custo valor do frete, a logística engloba um conjunto de atividades com objetivo de agregar valores, beneficiando o produto deste a sua compra até sua distribuição, porém somente obterão resultados positivos quando trabalhada de maneira adequada, segura e com custos econômicos, menor tempo e satisfazendo as necessidades do cliente (Rodrigues, 2000).

Com grande diminuição de tempo e custeio, a Rota Bioceânica possibilitará suavizar o percurso, tornando possível uma menor distância até o continente asiático, com isso economizara transportes de produtos. Um corredor de transporte tem por objetivo, segundo Barat (1978) permitindo, do ponto de vista do mercado interno, uma crescente integração dos centros industriais e suas áreas adjacentes às regiões abastecedoras de matérias-primas e alimentos. O trajeto dentro do Mato Grosso do Sul inicia em Campo Grande -MS, seguindo pelas cidades de Guia Lopes da Laguna-MS, Jardim-MS e finalizando em Porto Murtinho-MS, após todo percurso em solo Sul-Mato-Grossense a rota seguira pelo Paraguai, Argentina e adentrando no Chile. A ponte liga a cidade de Porto Murtinho - MS à Carmelo Peralta no Paraguai. A construção da Rota Bioceânica pode ser considerada importante alternativa logística para proporcionar economia e competitividade no escoamento da produção brasileira pelo Oceano Pacífico?

Desta forma o objetivo desse trabalho é levantar pesquisas sobre as vantagens em relação a logística de transporte rodoviário através da Rota Bioceânica e assim podendo tornar seus produtos mais competitivos no mercado externo. Será desenvolvida uma pesquisa bibliográfica em estudos existentes, em artigos, relatórios, notícias, entre outros.

2. Referencial Teórico

2.1 Aumento da competitividade no mercado

Vários autores (Gasques, 1998; Braun, 2002; Federizzi, 2005; Costa, 2014; Queiroz et al., 2023), vêm contribuindo através de estudos teóricos e empíricos para que se possa ter um melhor entendimento do mercado agrícola brasileiro, no qual tem se tornado muito competitivo (Queiroz; Espejo, 2021). A ideia de que o setor agrícola é atrasado não condiz com a agricultura de commodities do Centro-Sul brasileiro voltado para exportação. Conforme Cabrera (2020) com o aumento crescente das exportações da região Centro-Oeste e do estado de Mato Grosso do Sul, fica claro a necessidade de uma infraestrutura capaz de arcar de forma eficiente com toda essa movimentação de cargas.

A evolução das exportações agrícolas brasileiras Braun e Shikida (2002), mensuraram a evolução das exportações brasileiras dos produtos de base agrícola durante a década de 1990. Destacaram a importância da abertura comercial, em meados da década de 1990, que possibilitou a melhoria da competitividade das commodities brasileiras perante o comércio internacional; além da criação do Plano Real, em 1994, fator decisivo para a evolução das

exportações agrícolas brasileiras. No entanto o Brasil necessita ter um cenário mais favorável para poder aumentar sua participação no mercado internacional.

Segundo Gasques et al., (1998), as commodities, produtos que funcionam como matéria-prima, são produzidos em larga escala e podem ser estocados sem perder a qualidade, e têm um grande espaço nas comercializações dentro do agribusiness internacional, isto em virtude do desafio de atender a uma significativa demanda por alimentos básicos para numerosos consumidores, além do fato de que a demanda pelo grão tem aumentado na medida em que a população mundial cresce e se urbaniza (Gasques et al., 1998; Costa et al., 2014).

De acordo com Zemolin (2013), principalmente no caso das commodities, há uma aproximação de um mercado perfeitamente competitivo, havendo, neste nenhuma ou pouca diferenciação entre produtos, tornando pontos como a redução de custos e o aumento da produtividade, possíveis ações que resultam no aumento da competitividade, ações estas, segundo Ferraz, Kupfer e Haguenauer (1995), que perfazem principalmente a expansão de escalas de produção e padronização de processos.

Para Zemolin (2013), mesmo no segmento de commodities, a estratégia de competitividade não necessita ser focada apenas em termos de concorrência no âmbito preços/custos ou na eficiência dos fatores de produção. Esta pode ser concebida, também, na forma de atribuição de valor adicionado aos produtos, como o atendimento às especificações particulares, prestação de serviços suplementares e investimento em áreas, como a ambiental etc. Por exemplo a soja, quando se investe em programas de pesquisa relacionados ao grau de gordura e óleos com propriedades específicas. (Ferraz; Kupfer; Haguenauer, 1995).

Condições naturais, intermediações comerciais, intervenções governamentais e acordos internacionais, contudo, fazem com que a produção de algumas commodities se torne mais vantajosa em determinados países, sendo esta produção demandada por todo o mundo. Essas condições permitem que um pequeno número de países, ou até mesmo um só, tenha o domínio das exportações no mercado internacional, propiciando a este(s) o poder sobre o mercado (Coronel; Machado; Carvalho, 2009).

Neste âmbito, Zemolin (2013) destaca que o mercado de commodities é altamente concentrado, dominado por poucos. Exemplo destes segmentos concentrados são os mercados internacionais de grão, farelo e óleo de soja, nos quais Argentina, Brasil e Estados Unidos apresentam poder de mercado englobando por volta de 85% das exportações mundiais (Coronel, 2008). Para Federizzi (2005) a soja como uma das commodities mais importantes no mercado internacional, em virtude de um conjunto de fatores que se relacionam à plasticidade da planta, da qualidade e quantidade de produtos que podem ser provenientes desta e da substituição da utilização de gordura animal por óleos de origem vegetal, apresentados como alternativas mais saudáveis.

Em se tratando do modelo de mercado perfeito, Vasconcellos e Garcia (2004) é um tipo de mercado em que há um grande número de vendedores (empresas), de tal sorte que uma empresa, isoladamente, por ser insignificante, não afeta os níveis de oferta do mercado e, conseqüentemente, o preço de equilíbrio. Embora o desenvolvimento dos mercados de commodities pudesse trazer benefícios para vendedores e compradores do produto, este é colocado, muitas vezes, como um dos de maior concentração no mundo, sendo desenvolvido por quatro empresas principais: ADM, Bunge, Louis Dreyfus e Cargill (Azevedo, 2018), o que podemos considerar como características de oligopólio. Segundo Vasconcellos e Garcia (2004) oligopólio é um tipo de estrutura normalmente caracterizada por um pequeno número de empresas que dominam a oferta de mercado.

Com o novo cenário de globalização de mercados, aumento da competição interna e externa resultado dessa globalização e aumento do custo da mão-de-obra em todo o mundo, as

empresas tiveram que repensar suas estruturas de trabalho. Uma mudança começou a surgir como reflexo desse novo cenário competitivo. Essa etapa do processo evolutivo da logística foi definida, por Novaes (2001), como Integração Flexível da Cadeia.

A Argentina apresenta vantagens comparativas em relação ao Brasil devido aos menores custos de transporte, à existência de melhores solos, à menor carga tributária e à facilidade no escoamento da produção (Coronel et al., 2008). Para Mendes e Padilha Jr. (2007), o Brasil apresenta vários problemas de transporte que acarretam perda de competitividade para o país, tais como elevadas deteriorações das rodovias, dificuldades de acesso aos portos, ausência de planejamento e políticas de integração entre os modais, modal aquaviário subutilizado, e burocratização na regulamentação e na área tributária. Todos esses fatores colaboram para que o país tenha custos de transportes elevados. Mesmo com todos os obstáculos citados anteriormente, o Brasil apresenta vantagens em relação aos Estados Unidos e à Argentina quanto à disponibilidade de área para aumentos significativos da produção, visto que somente utilizou em torno da metade da área disponível própria para plantio de soja em todo o território nacional (Coronel; Machado; Carvalho, 2009).

Do ponto de vista econômico, uma firma (ou um grupo de firmas que agem de forma coletiva) terá poder de mercado se for capaz de aumentar lucrativamente o preço de seu produto por meio da redução da quantidade produzida deste (Landes; Posner, 1981). O poder de mercado, para um bem qualquer, é dado pela distância entre o preço recebido pela firma e o custo marginal de produção desse bem, ou seja, a capacidade de uma firma ou indústria praticar um preço acima do seu custo marginal. A medida comumente utilizada de poder de mercado é o Índice de Lerner (Church; Ware, 2000), que é uma ferramenta usada em pesquisas e análises econômicas. De acordo com Goldberg e Knetter (1999), as variáveis que deslocam a demanda podem ser dadas por tendência no tempo, renda nominal e estoque mantido pelo país de destino. Já as variáveis que deslocam o custo dos países competidores são dadas por aquelas que incluem o preço dos insumos.

A China é o maior importador de produtos agrícolas brasileiros, sendo ultrapassado somente pela União Europeia. Em 2010, esse país consolidou-se como o principal país importador de produtos brasileiros, conforme o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA, 2011). A China, atualmente, desempenha um importante papel na economia mundial, visto que vem mantendo elevadas taxas de crescimento econômico do seu Produto Interno Bruto (PIB). O crescimento da renda per capita da sua população se materializa na demanda crescente por alimentos e matéria-prima. Por se tratar de um país populoso (aproximadamente 20% da população mundial) e com apenas 10% de áreas agricultáveis, a questão da segurança alimentar ainda é muito delicada para o Governo chinês (Nukui; Miranda, 2004).

Para manter as suas elevadas taxas de crescimento econômico, precisa incrementar a demanda por alimentos e matérias-primas. No entanto, há pelo menos dois fatores que restringem a exploração da agropecuária em larga escala nesse país, tais como solo, em parte, formado por desertos e campos montanhosos e quantidade de águas insuficiente para sustentar a irrigação. O Brasil, sendo um grande exportador mundial de produtos vinculados ao agronegócio, apresenta-se como um parceiro natural da China em vários mercados. O Brasil é um país agroexportador, haja vista suas políticas agrícolas voltadas para o abastecimento do mercado externo através da produção de commodities. Historicamente, a nação brasileira se encarrega dessa função desde os tempos coloniais, em que se ocupava de produzir e remeter produtos agrícolas e minérios para a metrópole portuguesa, posteriormente se despoitando no mercado do café, e atualmente no cultivo da soja, milho e cana-de-açúcar (Pereira, 2010).

A seguir será tratado sobre a demanda dos países importadores de commodities oriundos do Brasil, uma abordagem prévia para o entendimento do contexto das relações comerciais entre os países relacionados no contexto.

2.2 Demanda dos países importadores de commodities

Com o rápido avanço da globalização afetando diferentes graus a comunidade econômica mundial assim tornando o comércio internacional fundamental para a economia das nações, traduzido nas importações e exportações. Diante do contexto histórico do Brasil, a exportação do país é marcada pelos produtos básicos, notadamente as commodities. Atualmente, conforme Segalis, França e Atsumi (2012) o processo de globalização, que afetou em diferentes graus todos os membros da comunidade econômica mundial, tornou o comércio internacional vital para a economia das nações, tendo como resultado uma interdependência jamais vista.

Lopez (2005) também afirma que, no atual estágio de integração mundial em termos de informações, consumidores passam a se tornar mais exigentes e dispostos a adquirir bens e serviços que atendam suas necessidades, independentemente de sua origem. Dessa forma, nota-se que nenhum país é autossuficiente e capaz de atender integralmente as exigências de sua demanda, o que gera a necessidade de relações de trocas de mercadorias, traduzindo e nas importações e exportações.

O comércio internacional desempenha papel fundamental no desenvolvimento dos países. Nas últimas quatro décadas, sua participação sobre o total de riqueza produzida em nível mundial quadruplicou, isto é, o comércio tem sido um dos grandes promotores do crescimento econômico (Lopez, 2005). Ainda conforme Lopez (2005), em países em desenvolvimento como o Brasil, o comércio internacional é uma das principais variáveis que possibilita o seu financiamento e desenvolvimento, os permitindo atender suas necessidades de infraestrutura, bens e tecnologia, além de manter relações diretas com países desenvolvidos na intenção de alcançar níveis de distribuição de renda e qualidade de vida similares. Lanzana et al., (2006) acrescenta que quanto maior a integração econômica mundial de um país, maior a sua exposição a concorrência internacional, maior a absorção de tecnologias e maior opção aos consumidores finais a custos e preços menores. Ao mesmo passo em que o Brasil deslançou suas exportações de commodities, embalou sua relação comercial com sua maior parceira comercial, a China. Para Negri (2005) o forte desempenho das importações da China fez com que o país emergisse como um mercado importante para as exportações de vários países, inclusive para o Brasil. Entretanto, as oportunidades criadas pelo crescimento do mercado chinês não foram aproveitadas de forma homogênea entre os diferentes setores da economia brasileira.

A economia e exportações do Brasil são dependentes de outras nações, o que torna o país sujeito a alterações externas, como mudanças nos padrões de compra, disputas comerciais e instabilidades políticas que possam interferir na organização do comércio internacional. O caso chinês pode ser visto como exemplo, uma vez que a interrupção da compra de soja por parte dos asiáticos acarretaria sérias consequências para o comércio exterior brasileiro, bem como desequilíbrios em sua balança comercial. Seguindo essa linha é importante ressaltar que:

As relações comerciais Brasil-China, entre 2000 e 2010, tiveram crescimento superior à elevação do comércio entre o Brasil e o mundo. Entre 2000 e 2010, as exportações brasileiras para a China elevaram-se de US\$ 1,1 bilhão – 2% do total das exportações do Brasil – para US\$ 30,8 bilhões – 15% do total, ao passo que as importações brasileiras da China cresceram de US\$ 1,2 bilhão – 2% do total – para US\$ 25,6 bilhões – 14% do total. Ao longo desse período, o saldo foi positivo para o Brasil em seis anos (IPEA, 2011, p.03).

De modo geral, é possível afirmar que a posição brasileira como país fornecedor de matérias-primas para o mercado global influencia profundamente as estruturas e organizações internas da nação. A lógica dos espaços derivados, como proposta por Santos (1978, apud Pereira, 2010), explica a forma como o país se organiza de modo a atender as demandas de produção e escoamento de mercadorias para o mercado externo, agravando a vulnerabilidade e sensibilidade do país frente a dependência da demanda internacional, como é o caso da relação Brasil-China atualmente. Ainda que a produção nacional seja um fator importante, os efeitos da globalização e da expansão do comércio exterior trouxeram novos paradigmas de atuação, revelando que é possível uma nação “terceirizar” parte de seu processo produtivo através da influência político-econômica e extensão de atividades para outros territórios. (Vieira; Buainain; Figueiredo, 2016).

A China visivelmente adota estratégia semelhante para garantir sua segurança alimentar, através de aquisições, compra de terras em outros países, acordos comerciais, investimento em empresas multinacionais do agronegócio, contratos, dentre outros métodos. A tática chinesa evidencia o fato de que terras agricultáveis são um bem limitado e a produção nacional é insuficiente para atender sua demanda interna, levando a necessidade de buscar a autossuficiência no exterior (Vieira; Buainain; Figueiredo, 2016).

E evidente o quão é necessária a participação chinesa no comércio internacional brasileiro, além disso, a nação brasileira é sensível às políticas chinesas, especialmente pelo fato de a China ser um importante parceiro comercial para o setor do agronegócio. Para que grande parte da produção desses commodities chegue a China, é necessário que a logística de transporte, ainda precária, reduza os custos para tornar os produtos mais competitivos diante do mercado mundial. O próximo tema a ser abordado é a logística de transporte com objetivo de agregar valores ao produto.

2.3 Logística

Uma das práticas adotadas pelas organizações para sua inserção no mercado, frente ao cenário nacional e internacional, é a necessidade de redução de custos e geração de vantagem competitiva, para isso buscam entre outras estratégias o aprimoramento em sua logística. A infraestrutura logística é responsável por componentes relevantes dos custos com que as mercadorias chegam aos mercados internos e externos. (Batalha et al., 1997).

Outra importante função da logística está relacionada ao provimento da rentabilidade nos serviços de distribuição e armazenagem entre os fornecedores, clientes e consumidores, operando por todas as atividades que facilite o fluxo dos produtos ao longo da cadeia de suprimentos, desde o ponto de aquisição de matéria-prima até o ponto de consumo final. Segundo Matos e Reis (2021) a logística é essencial no processo de comercialização internacional de produtos e especialmente no agronegócio.

A logística objetiva garantir a disponibilidade de produtos, materiais, informações e serviços ao longo da cadeia de suprimentos com a máxima eficiência, qualidade e rapidez a um custo justo, por meio da função de transporte e distribuição, proporcionando ao cliente os níveis de serviços desejados, ao menor custo no lugar certo, no tempo certo e na condição desejada. (Rocha, 2008; Hesse; Rodrigues; 2004).

Para Ballou (1993), a logística é um assunto de suma importância e sua função é buscar a maior rentabilidade nos serviços de distribuição aos clientes e consumidores.

É um fato econômico que tanto os recursos quanto os seus consumidores estão espalhados numa ampla área geográfica. Além disso, os consumidores não residem, se é que alguma vez o fizeram, próximos donde os bens ou produtos estão localizados. Este é o problema enfrentado pela Logística: diminuir o hiato entre a produção e a

demanda, de modo que os consumidores tenham bens e serviços quando e onde quiserem, e na condição física que desejarem (Ballou, 1993, p. 17).

Estrategicamente falando em logística define-se em processo de gerenciar a aquisição, movimentação e armazenagem, por conta da organização junto com marketing faz com que aumente os lucros no presente como no futuro, através dos pedidos de baixo custo que foram feitos por atendimento, tendo a vantagem de se diferenciar dos seus concorrentes com a capacidade de atuar com baixos custos, e consequentemente com maiores lucros.

As mudanças econômicas criam novas exigências competitivas, como por exemplo, a globalização, que consiste na compra e venda em diversos locais ao redor do mundo, assim, aumenta-se o número de clientes, os pontos de vendas e aumentam também as distâncias a serem percorridas, o que reflete em maiores custos logísticos. (Fleury, 2012, p. 27).

Um dos maiores desafios de ser líder em serviços de logística, é ter conhecimento das exigências dos diferentes segmentos em que o mercado atua, e fazer direcionamentos para que seus processos de logística cumpra com as exigências. Já as mudanças tecnológicas tornam possível o gerenciamento eficiente e eficaz das operações logísticas cada dia mais complexas (Fleury, 2012). Todo segmento de organização pode-se dividir em suprimento, que gerencia da matéria prima de componentes que inclui o pedido ao fornecedor, em produção que faz administração do estoque abatido no processo de fabricação, e a distribuição que traz estoque dos produtos acabados, a armazenagem, o transporte até a entrega ao cliente. Uma boa estratégia das atividades favorece que o comprador receba seu produto certo com a quantidade específica com a qualidade estabelecida no tempo estipulado.

A seguir discorreremos sobre o transporte e o fato de ser elemento essencial para a economia das empresas, e essencial para reduzir custos dos commodities exportados para o principal país importador brasileiro.

2.4 Transporte

Com o aumento da competitividade no mercado e a necessidade de atender a demanda dos consumidores, é necessário que haja confiabilidade na entrega, o que exige que as empresas tenham um modelo logístico de transporte de qualidade.

Para Rodrigues e Rabelo (2017) transporte refere-se aos vários métodos para movimentar produtos. É a atividade logística mais importante, absorve em média de um a dois terços dos custos logísticos e é também essencial pois nenhuma empresa moderna pode operar sem movimentar matérias primas ou produto acabado de alguma forma (Pozo, 2010).

Considerado um elemento muito importante para a economia, o transporte, e um dos mais importantes no custo logístico das empresas. É um sistema muito importante para o desenvolvimento de uma nação, normalmente, nas nações menos desenvolvidas, a produção e o consumo ocorrem no mesmo lugar, não dando chance para o transporte participar da transação. Porém quando o transporte tem preço bom, há possibilidade de disponibilização dos produtos para outras localidades com grande chance de desenvolvimento (Pozo, 2010).

Mudanças no ambiente competitivo e no estilo de trabalho tornaram os consumidores mais exigentes e, isso se reflete em demanda por níveis crescentes de serviços logísticos. O consumidor final valoriza cada vez mais a qualidade dos serviços na hora de decidir que produtos ou serviços comprar. Assim, a demora ou inconsistência na entrega implica vendas não realizadas e até mesmo a perda de cliente (Fleury, 2012).

É necessário reduzir custos para poder oferecer preços de mercado e ganhar novos clientes. O transporte é responsável pela maior parcela dos custos logísticos, tanto em empresas, quanto na participação dos gastos logísticos em relação ao Produto Interno Bruto (PIB) em

nações desenvolvidas, por isso existe preocupação com a redução de seus custos (Nazário, 2012). Agregar valor é um fator importante para obter vantagem competitiva pois o cliente se orienta pelo valor que percebe do produto, tanto tangível, como intangível. Assim, a “vantagem competitiva de custo pode ser obtida por meios como aumento de produtividade, negociação nas aquisições, aumento dos volumes de negócios e boa administração da logística” (Pozo, 2010).

Quando não existe um bom sistema de transporte, a extensão de mercado fica limitada. Porém, se houver um bom serviço de transporte, os custos de produtos postos em mercados mais distantes podem ser competitivos com aqueles de outros produtores que vendem no mesmo mercado, pois, transporte barato contribui para reduzir o preço dos produtos (Ballou, 2012).

O desenvolvimento de um país está intimamente ligado à disponibilidade de infraestrutura econômica, de tal forma que a infraestrutura de transportes tem um impacto decisivo para a sustentabilidade deste processo. As políticas de produção e de exportações do setor agroindustrial, incluindo a soja e seus derivados, têm demandado infraestrutura logística de transportes, visando o escoamento dos produtos até as unidades armazenadoras e/ou até os mercados consumidores nacionais e internacionais. A matriz de transportes tornou-se uma preocupação frequente das empresas agrícolas nos escoamentos de seus produtos para os mercados, demandando interconexões dos modais hidroviários, ferroviários, rodoviários e marítimos. Entretanto, a economia brasileira tornou-se dependente do modal rodoviário, enquanto as hidrovias e ferrovias são pouco utilizadas (Caixeta Filho, 2001; Castillo, 2005).

A demanda pelos meios de transportes aumenta no período do pico das safras, geralmente nos meses de fevereiro, março, abril e maio, o que conseqüentemente acaba elevando os custos dos fretes. De acordo com Castillo (2005), a movimentação dos produtos necessita definir critérios na escolha do modo de transporte para diminuir a sobrecarga dos custos, uma vez que os produtos agrícolas apresentam baixo valor agregado e grande volume, pressionando os custos dos transportes. Para Caixeta Filho et al., (2001), os custos dos fretes aumentam em razão da frota de caminhões não ser suficiente para escoar a produção de commodities, incluindo a soja, levando as empresas a buscar novas alternativas de escoamento. A estrutura produtiva voltada para o mercado internacional, mostram que a infraestrutura e os serviços de transportes são utilizados na viabilização do escoamento de produtos, dentre os quais a soja e seus derivados.

Porém, as logísticas criam dificuldades para o setor exportador de commodities agrícolas, principalmente com a elevação dos custos operacionais, denominados de “custo Brasil”, dentre os quais se destacam a malha viária não pavimentada nas conexões com as fazendas, a má conservação das rodovias pavimentadas, o sucateamento da infraestrutura e da malha ferroviária, a precariedade da malha hidroviária, as deficiências nas infraestruturas portuárias, os entraves burocráticos institucionais no sistema aduaneiro, as dificuldades na operacionalização do transporte intermodal e as limitações da infraestrutura de armazenagem (Caixeta Filho, 2001; Castillo, 2005; Pereira, 2010; Monié, 2011; Silveira, 2011). A seguir falaremos sobre a infraestrutura de transporte e os tipos de modais serão descritos, ferroviário, hidroviário e rodoviário.

2.5 Tipos de modais

A infraestrutura de transporte possui como definição, de acordo com Bowersox e Closs (2001) consiste em Direitos de acesso, veículos e unidades organizacionais que ofereçam serviços para uso próprio ou para terceiros.

De acordo com Ballou (1993), o transporte é o fator mais relevante do custo logístico em grande parte das empresas. Assim, faz-se necessário que este seja eficiente, a fim de se evitar possíveis prejuízos, ofertando ao cliente o produto em perfeitas condições, no menor tempo possível. A importância relativa de cada modal pode ser medida em termos de quilometragem do sistema, receita e volume de tráfego (Nazário, 2012). Para que o recebimento e a entrega aconteçam, a empresa conta com a possibilidade de uso dos modais de transporte, os quais serão abordados a seguir.

2.5.1. Modal Rodoviário

Esse é um tipo de modal feito sobre rodas em estradas pavimentadas ou não. É realizado por meio de carros, ônibus, motocicletas, bitrem, carretas e, o mais utilizado, caminhão, com o objetivo de transportar carga humana e animal. Bowersox e Closs (2001). Segundo Rodrigues e Rabelo (2017) é o meio mais expressivo no transporte de cargas no Brasil. O transporte rodoviário é caro se comparado aos modais ferroviário e hidroviário. Apesar disso, apresenta-se como a melhor opção para curtas distâncias, visto que faz possível o transporte direto entre comprador e vendedor. No Brasil, apesar de ser o mais utilizado, ainda apresenta grandes deficiências, entre elas a falta de sinalização, a sinuosidade, o alto valor dos pedágios em rodovias concessionadas e o mau estado das pistas, que encarecem o valor final do produto transportado.

O modal rodoviário é o mais utilizado para o escoamento da soja desta região, com destaque para trechos das rodovias BR 163 e BR 364, para portos localizados no complexo Centro-Sul. (Pinheiro; Caixeta Filho, 2010). No transporte brasileiro sempre houve uma predominância do modal rodoviário, tal fato é explicado porque o governo, durante algumas décadas, investiu na construção de estradas e incentivava o desenvolvimento do transporte rodoviário, com isso o modal rodoviário representa hoje mais de 60% da movimentação de cargas. Desde a década de 1950, com a implantação da indústria automobilística e a pavimentação das rodovias, esse modo de transporte se expandiu atingindo praticamente todos os pontos do território nacional (Gomes; Ribeiro, 2011). Entre outros os meios de transportes logísticos, existem também o serviço unimodal e multimodal, significa quando dois ou mais modos individuais de transportes são envolvidos em um único despacho.

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o modal rodoviário apresenta algumas vantagens tais como o transporte de cargas fracionadas e pequenas facilidade de acesso, possibilitando o acesso em qualquer local pois possui uma malha rodoviária significativa já existente no país. Assim o transporte rodoviário diferencia-se do ferroviário, ele é usado para rotas de curta distância, pela simplicidade e flexibilidade de funcionamentos, com produtos finalizados ou semi-acabados. O modal rodoviário pode ser utilizado em qualquer circunstância, como embarques de urgência, entregas diretas, manuseamentos da carga e embalagens mais simples.

Os significativos na utilização do modal rodoviário está na agilidade do tráfego, existindo transportes rápidos e ágeis com fácil disponibilidade. Comparando com os demais modais, a desvantagem do rodoviário é ser o mais poluente, possui restrições tanto de cargas como de tamanhos de veículos. Além disso, existe um alto custo e riscos de assaltos e acidentes durante a transição de cargas. Bowersox e Closs (2001).

2.5.2 Modal Ferroviário

De maneira sucinta o modo ferroviário é um transporte lento de matérias-primas, mesmo assim tendo a vantagem em questão de custo para realizar o transporte, sendo o frete mais barato

quando se pensa no rodoviário, não tendo problemas com congestionamentos e consegue realizar um transporte de grande quantidade de carga de uma vez só.

Esse tipo de modal tem capacidade de transportar de modo eficiente uma grande tonelage e por grandes distâncias. Outro fator de grande relevância na utilização desse tipo de modal é o custo operacional relativamente baixo. Castiglioni e Pigozzo (2014) concorda que este tipo de modal não é tão ágil quanto o rodoviário, já que necessita levar suas cargas até os terminais ferroviários para o embarque. Apesar disso, é necessário salientar que o uso do trem implica em uma menor flexibilidade, visto que o traçado é fixo, o número de viagens por traçado é limitado e, na maioria das vezes, o trem não faz o transporte completo da mercadoria, sendo necessário uma complementação com outros modais.

Conforme a ANTT (2018), o modal ferroviário possui algumas desvantagens relevantes: Necessita integrar-se com outros modais, pois não consegue realizar sozinho todas as operações de transporte, carga e descarga; pouca flexibilidade na carga e nas rotas; Velocidade de transporte baixa; Manutenção altíssima e necessita de grandes investimentos na construção das ferrovias. A malha ferroviária brasileira foi completamente privatizada. Estas privatizações trouxeram alguns investimentos importantes, mas a ineficiência do modal ferroviário brasileiro ainda é muito grande.

2.5.3 Modal Hidroviário

Segundo Bowersox e Closs (p. 287, 2001), “as vias marítimas e fluviais são o meio de transporte mais antigo. Os veleiros originais foram substituídos por barcos a vapor no início de 1800 e pelo motor a diesel nos anos 20”.

Esse modal é feito através da água, podendo ser por lagos, rios e até mares. O modal, que é realizado através dos mares, é definido como marítimo. Já o modal fluvial é realizado através dos rios. O lacustre é utilizado como meio para a realização de transporte lagos. A cabotagem é um transporte feito dentro do país entre os portos locais, e o transporte de longo curso é feito entre diferentes países e continentes Bowersox e Closs (2001).

Já o transporte hidroviário tem seu alcance limitado por exigir que o usuário esteja localizado em margens ou que passem utilizar outro modal de transporte estabelecido. No Brasil esse modal de transporte ainda tem uma taxa pequena de utilização, mesmo sendo bastante competitivo por apresentar grande capacidade de transporte, baixo gasto de combustível e menos poluente que os demais modal de transporte, além de apresentar uma grande linha de costa, sendo está voltada para o principal oceano do mundo, o Oceano Atlântico. Estas características, porém, não são suficientes para avaliar positivamente o transporte marítimo brasileiro.

Um dos motivos de fragilidade do sistema de escoamento de produtos agrícolas ocorrem pelas precárias condições das rodovias, desorganização e excesso de burocracia dos portos. Por esses fatores procederam o aumento das filas dos caminhões nos fundamentais portos, no aumento de espera dos navios e da transgressão nos prazos de entregas ao exterior, com tudo isso disparou o crescimento dos custos, reduziu a competitividade de produtos brasileiros no exterior. Para suprir sua necessidade, o Brasil freta navios de empresas estrangeiras, o que encarece o valor do produto. Ainda com o frete de embarcações estrangeiras, é comum a espera, que pode demorar até 20 dias, por parte dos exportadores nos portos brasileiros para enviarem seus produtos para o exterior.

Modal ferroviário e hidroviário tornou insuficiente a infraestrutura com transporte de grãos no Brasil, no entanto motiva ainda mais a utilização do transporte rodoviário quando se

fala de grande parte da produção de soja brasileira, mesmo que seja uma longa distância para transportar.

O próximo tema a ser abordado será a Rota Bioceânica, no qual ele auxiliará o escoamento dos países via terrestre com destino aos oceanos Atlântico e Pacífico, facilitando o comércio para grandes países com grande potencial.

2.6 Rota Bioceânica

A ideia da construção da rota partiu de Jorge Soria Quiroga, que em 1964 assumiu o cargo de prefeito de Iquique, no Chile, cidade que fica no final norte do Chile, no centro do Pacífico América do Sul.

No entanto, apenas uma estrada não era suficiente, mas sim um conjunto de outros elementos. Assim, com a sociedade civil e todos os partidos políticos, assumimos a tarefa de construir um "Plano de Desenvolvimento Integral" para nossa cidade. Que se localizava no "extremo norte do Chile", mas localizada no centro do Pacífico Sul-Americano e em uma área onde convergem as fronteiras do Chile, Peru, Bolívia, Argentina e atrás delas Brasil, Paraguai e Uruguai. Tradução literal. (Maciel; Marques 2019, p. 14).

Convidado pelo Departamento de Estado do Governo dos Estados Unidos, Quiroga respondeu sobre os planos de desenvolvimento e planejamento urbano de dito país. Onde ele verificou que para o desenvolvimento era necessário unir por via terrestre ambos os oceanos, o Mar do Pacífico com o mar do Atlântico, conectando todos sua zona terrestre interior, desta forma eles poderiam acessar com sua produção rapidamente e custos mais baixos para todos os mercados mundiais. A partir dos anos 90, as articulações entre os governantes dos países da América do Sul ficaram mais relevante, em especial o Paraguai, Argentina e Chile através do Mercosul, para que o projeto saísse do papel e essa integração se materializasse.

Lá concordamos em oficializar nossos presidentes para que eles construam os trechos que faltam que dariam vida a 2 grandes corredores bioceânicos, posteriormente um terceiro corredor rodoviário bioceânico (corredor central) e os 2 corredores ferroviários bioceânicos serão adicionados. Lá os 600 delegados assinam o "Ato de Iquique 1993". Participaram 600 autoridades de toda a macrozona que chamamos de "Cone Central da América do Sul". Tradução literal. (Maciel; Marques, 2019, p.15).

No ano 2000, o governo Fernando Henrique Cardoso e os dos demais países da América do Sul lançaram a Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA). O propósito era construir uma rede de obras de infraestrutura: hidrovias, portos, interconexões energéticas e de comunicação e corredores rodoviários. Para os proponentes, os maiores desafios a serem vencidos eram ambientais, devido à existência de três grandes obstáculos: a Floresta Amazônica, o Pantanal e a Cordilheira dos Andes.

Desse modo, esses corredores logísticos de transporte, ainda que criados a critério de propiciar a continuidade do transporte (leia-se atuar de forma multimodal), tratava-se de um novo itinerário entre países sul-americanos, com a possibilidade de propiciar uma integração que fosse benéfica a todos os países e não de forma unilateral, de modo a aproveitar todo o potencial de uma localidade, além do econômico produtivo. (Asato, 2021, p. 21)

A Rota de Integração Latino Americana (RILA), ou Rota Bioceânica, é um corredor rodoviário com extensão de 2.396 quilômetros, que pretende ligar o Oceano Atlântico aos portos de Antofagasta e Iquique, no Chile, passando por Paraguai e Argentina. Segundo seus propagadores, seria uma alternativa ao Porto de Santos (SP), encurtando distância e tempo para as exportações e importações brasileiras entre mercados potenciais na Ásia, Oceania e Costa Oeste dos Estados Unidos. Asato (2021) "nesse processo, no lugar de integrar as regiões a partir de suas particularidades, passou-se a levar em conta como cada uma delas poderia participar de

um projeto de desenvolvimento comum”. No estado de Mato Grosso do Sul, a rodovia atravessa a parte sul do Pantanal. A construção da ponte rodoviária internacional sobre o Rio Paraguai, entre as cidades de Carmelo Peralta e Porto Murtinho, assim transportando os commodities de Mato Grosso do Sul até o mercado asiático, embarcando nos portos do Chile.

A Rota Bioceânica é um projeto que busca diminuir as distâncias entre o setor produtivo nacional e os mercados externos (Pimenta, 2019). Derlei João Delevatti, prefeito Porto Murtinho, segundo Maciel e Marques (p.11, 2016) “colocação de produtos do Mato Grosso do Sul nos portos do Chile e consequentemente no continente asiático, com um custo bem baixo de mercado, ou seja, nossos produtos chegarão de forma mais competitiva ao mercado consumidor”. As exportações nacionais são um elemento de suma importância para a economia brasileira e parte significativa da produção dirige-se a exportação, tendo como um dos principais destinos o mercado asiático.

Alguns estados que possuem uma produção significativa de commodities para exportação, como Mato Grosso do Sul, precisam transportar a produção até os portos do Atlântico, como Paranaguá-PR e Santos-SP, e a partir de tais portos deslocar a produção até o mercado asiático, contornando o continente africano. Temos então um longo trajeto que precisa ser percorrido para que os produtos alcancem seu destino, o que acaba encarecendo as mercadorias devido ao frete e dispendendo mais tempo até o mercado consumidor. O projeto da rota busca amenizar tal problemática, inserindo um percurso menor até o continente asiático via portos no oceano Pacífico, o que diminuiria as distâncias, economizando no transporte dos produtos e tornando-os mais competitivos. Problemas como longos percursos rodoviários, péssima conservação das estradas, sem contar os congestionamentos dos portos e as altas tarifas portuárias brasileiras, sendo considerada uma das mais altas do mundo está causando o encarecimento dos fretes.

A implantação de corredores bioceânicos é um projeto há muito almejado no estado de Mato Grosso do Sul. A ideia de “corredores de transporte” está prevista nas políticas públicas nacionais desde o I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) (1972-74), presente ao longo dos governos militares (Bourlegat, p. 107-123, 2019).

Para transportar toda essa produção, que possui como principal destino os mercados asiáticos, como a China, e os países do Mercosul, é necessária toda uma infraestrutura de transportes e organização da logística de circulação. (Padula; Fiori, 2016). Assim, torna-se imprescindível uma logística que diminua o preço do transporte das mercadorias, de modo a deixá-las mais competitivas no mercado internacional. Seguindo essa linha é importante ressaltar que para Josef Barat define Rota como:

[...] o conjunto de infra-estruturas, sistemas operacionais e meios logísticos que, em diferentes escalas e especializações, se integram com o objetivo de propiciar a continuidade do transporte, desde a origem da produção até o destino do beneficiamento, transformação ou embarque (Barat, 2007, p.21).

3 Materiais e Métodos

A partir da contribuição de referências teóricas publicadas, seguiremos critério de seleção para análise que conduz a presente pesquisa. A revisão bibliográfica, ou revisão da literatura, é a análise crítica, metódica e ampla das publicações correntes em uma determinada área do conhecimento (Trentini; Paim, 1989).

Assim ficou estabelecido como base, o uso do repositório Google Acadêmico e o repositório de trabalhos da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), a fim de levantar dados para responder o problema da pesquisa, podemos somar a este acervo as consultas artigos, periódicos científicos selecionados pelos seguintes termos de pesquisa, “Rota

Bioceânica”, “logística” e “transporte rodoviário”, nos campos títulos, resumos e palavra-chave. A pesquisa bibliográfica procura explicar e discutir um tema com base em referências teóricas publicadas em livros, revistas, periódicos e outros. Segundo Martins (2001), busca também conhecer e analisar conteúdo científico sobre determinado tempo.

Lakatos e Marconi (2003), a pesquisa bibliográfica não é mera repetição do que já foi dito ou escrito sobre certo assunto, mas propicia o exame de um tema sob novo enfoque ou abordagem, chegando a conclusões inovadoras. Os dados coletados foram definidos nos períodos de 2016 a 2021, além de pesquisa em livros relacionados ao tema que fundamentaram essa pesquisa. Quando a pesquisa não se restringe a esses tipos de documentos, mas utiliza livros, periódicos, enciclopédias, ensaios críticos, dicionários etc., tem caráter bibliográfico (Oliveira, 2007).

Portanto com critério de escolha estabelecido, foram selecionados cinco artigos entre cento e quatorze encontrados, um periódico científico entre noventa e quatro e uma revista que em seu conteúdo possui envolvimento com o projeto de abertura do corredor Bioceânico, sendo estes pesquisadores da Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana. A pesquisa é fundamentada em analisar o processo de abertura de uma rota de integração latino-americana e todas as possibilidades de progresso, fragilidade e desafios que transpassam a viabilidade e construção da Rota Bioceânica, relacionando Mato Grosso do Sul, Paraguai, Argentina e Chile.

O período da pesquisa ocorreu entre agosto de 2021 a maio de 2022. Optou-se por desenvolver uma pesquisa com abordagem qualitativa de cunho predominantemente descritivo o que implica, segundo Richardson (2011), os estudos que adotam uma metodologia qualitativa descrevem a complexidade de determinado problema, analisam a intervenção de certas invariáveis, compreendem e classificam processo dinâmicos vividos por grupos sociais.

Diante das pesquisas citadas discorreremos sobre os dados obtidos, e sua análise.

4 Resultados e discussões

Foi analisado em cinco artigos, um periódico e uma revista relacionados ao tema Rota Bioceânica onde foi visto inicialmente as trajetórias das tentativas de efetividade da Rota Bioceânica que tem ultrapassado décadas. Desde 1990 os políticos chilenos e brasileiros já discutiam a necessidade de um caminho que interligassem através dos portos chilenos com outros países sul-americanos como intermediário de ligação com os portos asiáticos. Essa grandiosidade destina-se a abertura da Rota Bioceânica que acaba trazendo um grande debate com diferentes áreas como meio ambiente, economia, direito, gestão, logística, desenvolvimento local e impacto sociais.

Com essa oportunidade de um “caminho” que atravessa a América do Sul, vindo sendo um dos projetos mais importantes para o desenvolvimento de Mato Grosso do Sul, fazendo com que encurte o caminho para as exportações e importações do Estado até a Ásia e América do Norte.

No contexto dos dados coletados ficaram evidente o caso específico do transporte, com o aumento da demanda, a partir da construção do corredor, ocorreria a necessidade de uma regulamentação diferente, menos burocrática a respeito principalmente ao transporte rodoviário.

A Rota pode trazer oportunidade com a mudança de perspectiva local, principalmente em função dos investimentos em infraestrutura de toda área de fronteira que compreende Porto Murtinho e Carmelo Peralta, assim valorizando o interesse coletivo de toda comunidade na qual

passara a extensão da Rota, impondo um incentivo a internacionalização das pequenas e médias empresas desses territórios que serão impactados pela Rota.

Com a efetividade da Rota Bioceânica e a construção da ponte binacional, haverá novas oportunidades comerciais principalmente para as cidades em toda sua extensão. Entre os assuntos pesquisados ficou claro que será necessário o desenvolvimento de um plano estratégico que permitam a superação dos riscos naturais a construção e operacionalização da Rota, isto em relação ao impacto cultural e social que será provocado, pois pelos caminhos da Rota habitam diversos povos e etnias com modo de vida e culturas próprias.

A questão do transporte logístico fica fortemente evidenciada em relação a redução de custo e tempo de transporte de carga, é importante mencionar sobre o custo do ponto de vista de custo estratégico, sendo fundamental para o desenvolvimento econômico produtivo da Rota, e para essa evolução e progresso está claro o aumento da utilização do modal de transporte rodoviário, e na melhoria ou implementação de novas rodovias.

Em todo contexto revisado a Rota Bioceânica não é uma mera malha viária que irá ligar o Oceano Atlântico ao Pacífico, e não se prestara unicamente a reduzir tempo de custos dos produtos, mas também a promoção de uma Rota de desenvolvimento em toda sua extensão, além de ser uma abertura de um acesso rodoviário moderno e eficiente. Tendo como base nas literaturas pesquisadas, os resultados estão resumidos no Quadro 01.

Quadro 01 - Categorias e procedimentos de análise

AUTOR	ANO	TÍTULO	TÉCNICA	TIPO	RESUMO	CONCLUSÃO
Magali Lúzio Ferreira et al.	2019	Brasil, Paraguai, Argentina e Chile - Rota Bioceânica: relações culturais no território vivido.	Pesquisa documental e bibliográfica.	Qualitativa	O estudo analisa as culturas materiais e imateriais que permeiam este espaço e seus entrelaçamentos na conexão entre Centro-Oeste brasileiro e o Pacífico.	Com a projeção de Corredor Rodoviário Bioceânico é fato o desenvolvimento de um mercado econômico não só para a região, mais por meios de planos possibilitem atender aos estados da região, na mesma medida que se deslançam as interações econômicas.
Fransérgio Sampatte Santos Matos et al.	2021	A logística do Agronegócio no Estado de Mato Grosso do Sul sob a perspectiva do corredor Bioceânico.	Pesquisa documental e bibliográfica.	Qualitativa	A logística tem participação significativa nos custos de produção, a utilização deste corredor poderá trazer ao agronegócio do estado a redução deste custo para que a atividade possa aumentar a produtividade maximizando assim os resultados e aumento a competitividade do país.	Analizou viável o corredor havendo necessidade de os projetos de infraestrutura serem executados pelos países envolvidos, outro fator importante para o desenvolvimento do projeto é a questão alfandegária entre os países.
Thiago Andrade Asato.	2021	A Rota Bioceânica como Campo de possibilidades para o	Pesquisa documental e bibliográfica.	Qualitativa	Esta pesquisa é uma maneira de informar a sociedade sobre a existência de caminhos para o desenvolvimento	O foco da pesquisa pautou-se nos aspectos multidimensionais do desenvolvimento, no processo de abertura de

		desenvolvimento da Atividade turística.			local, um novo caminho, que deve potencializar o transporte multimodal vai gerar muitas implicações ao desenvolvimento local.	uma rota de integração latino-americana e todas as possibilidades desenvolvimentistas, vulnerabilidades e desafios que permeiam a viabilidade da construção da Rota.
Paulo César da Silva Cruz Fialho.	2021	Rota Bioceânica: integração econômica, produtiva e logística.	Pesquisa documental e bibliográfica.	Qualitativa	Sua efetivação conectará o Centro-Oeste brasileiro aos portos do norte chileno, transformando Campo Grande - MS em importante hub de distribuição para o Brasil, Paraguai, Argentina e commodities mundial.	A Rota Bioceânica será um fator de integração aos demais territórios, naturalmente crescerá a articulação entre as estruturas governamentais, o que fortalecerá o desenvolvimento de parcerias internacionais, formação de redes universitárias, maior intercâmbio cultural regional.
Fabiane de Oliveira Moreti Cabrera.	2020	Implementação da Rota Bioceânica no Estado de Mato Grosso do Sul - uma análise sobre a dinâmica econômica e suas implicações.	Pesquisa documental e bibliográfica.	Qualitativa	A implementação de um corredor Bioceânico no estado de MS constituiu-se como uma possibilidade de desenvolvimento econômico, sobretudo devido despotar economicamente como um grande produtor de grãos e proteína de origem animal.	O discurso predominante do Estado alega que a rota traria incontáveis benefícios para o estado de Mato Grosso do Sul, tornando seus produtos mais competitivos no exterior, alavancando a economia estadual, principalmente com a melhoria infraestrutura nos transportes, mais empresas, sobretudo do ramo industrial poderiam se instalar no estado, gerando novos empregos.
Karina Carvalho Rodrigues et al.	2017	A importância do transporte na logística empresarial.	Pesquisa documental e bibliográfica.	Qualitativa	Este artigo aborda a importância do transporte na logística empresarial, o transporte é responsável por grande dos custos logísticos da empresa, e uma boa gestão do sistema de transporte da empresa pode reduzir custos e diminuir o preço final do produto, assim aumentar a competitividade da empresa no mercado, onde consumidores estão cada vez mais exigentes e tornar seu diferencial competitivo.	Além de ter um produto de qualidade, bom atendimento e preço baixo, a confiabilidade na entrega pode vir a ser o grande diferencial. Para isso é necessário que a empresa tenha uma política de transporte eficiente, uma vez que o transporte é responsável por grande parte dos custos logísticos da empresa.

Ruberval Franco Maciel; Nelagley Marques.	2016	UNIRILA – Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana.	Revista. Pesquisa Documental e Bibliográfica.	Qualitativa	A Rila, também chamada Rota Bioceânica, é um dos projetos mais importantes para o desenvolvimento de MS, já que tem o objetivo de encurtar caminhos para as exportações e importações do Estado até a Ásia e América do Norte. A oportunidade de um “caminho “que atravessa do Sul, uniu não apenas empresários e governos, mas também a universidades da Argentina, Brasil, Chile e Paraguai.	A nova Rota não beneficiará apenas a economia, mas o desenvolvimento das cidades e consequentemente dos povos. O acesso mais fácil entre Mato Grosso do Sul e o comércio asiático mostra maior integração com os países do eixo onde passa o corredor, intensificando as transações com a Ásia, com um custo menor de mercado, ou seja, nossos produtos chegarão de forma mais competitiva ao mercado consumidor.
---	------	--	---	-------------	--	---

Fonte: Elaborado pelos autores.

5 Considerações finais

Esse trabalho teve como objetivo geral analisar pesquisas sobre as vantagens em relação a logística e transporte rodoviário através da Rota Bioceânica, podendo assim tornar os produtos mais competitivos no mercado. A Rota Bioceânica é um corredor que pretende interligar quatro países, Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, possibilitando o acesso aos portos de Iquique e Antofagasta (Chile).

A construção da Rota Bioceânica pode ser considerada importante alternativa logística para proporcionar competitividade e economia no escoamento da produção brasileira pelo Oceano Pacífico, além de encurtar distância e tempo para exportações e importações entre mercados potenciais na Ásia, Oceania e Costa Oeste dos Estados Unidos. A Rota criará fluxos de comércio e investimento além de promover o desenvolvimento das cadeias produtivas e crescimento econômico.

As limitações de dados específicos das pesquisas, foi o que pouco se discutiram sobre as políticas públicas em relação aos desafios da integração entre as aduanas dos países por onde a Rota irá percorrer, o que poderá ser um entrave para o desenvolvimento logístico e para garantir competitividade dos produtos.

Assim sugere-se que pesquisas futuras colaborem com abordagem relacionada a reformulação da legislação aduaneiras nos quatro países cortados pela Rota Bioceânica.

REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE, E. S. (Org.). **Que país é esse? Pensando o Brasil contemporâneo**. São Paulo: Globo, 2005. 372 p.p.283-307.
- ANTT - **Agência Nacional de Transportes Terrestres. Cargas: Transporte Ferroviário**. Disponível em: Acesso em: 12 nov. 2021.
- ASATO, T. A. **A Rota Bioceânica como campo de possibilidades para o desenvolvimento da atividade turística**. 2021. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Local) - Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2021.
- ASSUMPÇÃO, R. M. **Exportação e Importação conceitos e procedimentos básicos**. Curitiba: Ibpx, 2007.
- AZEVEDO, F. **Análise da competitividade brasileira na exportação de soja 2018**. Trabalho de Conclusão de Curso – Universidade Pitágoras Unopar, Ijuí, RS, 2018.
- BALLOU, R. H. **Logística Empresarial: transportes, administração de materiais, distribuição física**. São Paulo: Atlas, 1993.
- _____. **Logística Empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. Tradução de Hugo T. Y. Yoshizaki. 1. ed. 26. reimpr. São Paulo: Atlas, 2012.
- BARAT, J. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1978.
- _____. **Logística e transporte no processo de Globalização: oportunidades para o Brasil**. São Paulo: UNESP: IEEI, 2007.
- BATALHA, M. O.; et al. **Gestão Agroindustrial**. Aliás: São Paulo, 1997.
- BOURLEGAT, C. A. L. Eixos de integração e desenvolvimento, Rota de Integração Latino-Americana e turismo: território de Mato Grosso do Sul e franjas fronteiriças. **Revista Interações**, Campo Grande, MS, v.20, n. especial, p. 107-123, 2019.
- BOWERSOX, D. J.; CLOSS, David J. **Logística Empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento**. São Paulo: Atlas, 2001.
- BRAUN, M.B.S; SHIKIDA, P. F. A. **Uma análise da balança comercial agrícola brasileira à guisa de sua evolução histórica recente**. 2004.
- CABRERA, F. O. M. **Implementação da Rota Bioceânica no Estado de Mato Grosso do Sul: uma análise sobre a dinâmica econômica e suas implicações**. Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros Seção Três Lagoas, vol. 1, nº 31, 2020.
- CAIXETA-FILHO, J. V. **Introdução: a competitividade do transporte no agribusiness brasileiro**.
- _____.; GAMEIRO, A. G. **Transporte e logística em sistemas agroindustriais**. São Paulo: Atlas, 2001. 218 p. p. 11-20.
- CAMPEÃO, P.; MACIEL, W.R.E.; SANCHES, A.C. Mercado Internacional de Commodities. Uma Análise da Participação do Brasil no Mercado Mundial de Soja entre 2008 e 2019. **Desenvolvimento em Questão**, v. 18. n. 51, p. 76-92, 2020.

CASTIGLIONI, J. A. M.; PIGOZZO, Linomar. **Transporte e Distribuição**. 1. Ed. São Paulo: Érica, 2014.

CASTILLO, R. **Exportar alimentos é a saída para o Brasil?** O caso do complexo da soja.

CHURCH, J.; WARE, R. **Industrial Organization: a Strategic Approach**. San Francisco: McGraw- -Hill, 2000.

CORONEL, D. A. et al. **Exportações do complexo brasileiro de soja vantagens comparativas reveladas e orientação regional**. Revista de Política Agrícola, v. XVII, p. 20-32, out./dez. 2008.

_____. **Análise da competitividade das exportações do complexo soja brasileiro de 1995 a 2006: uma abordagem de market-share**. Revista de Economia Contemporânea, Rio de Janeiro, v. 13, n. 12, p. 281-307, 2009.

COSTA, N. L. et al. **Desenvolvimento tecnológico, produtividade do trabalho e expansão da cadeia produtiva da soja na Amazônia Legal**. In: SANTANA, A. C. (org.). **Mercado, cadeias produtivas e desenvolvimento rural na Amazônia**. 1. ed. Belém, PA: Ufra, 2014. p. 81-112. V. 1.

DETONI, M.M.M.L. **A Evolução da Indústria de Prestação de Serviços Logísticos no Brasil: Uma Análise de Mercado**, 2003,191f. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003.

FEDERIZZI, L. C. **A soja como fator de competitividade no Mercosul: histórico, produção e perspectivas futuras**. 2005. Disponível em:
<http://www.fee.tche.br/sitefee/download/jornadas/2/e13-10.pdf>. Acesso em: 2 out. 2023.

FERRAZ, J. C.; KUPFER, D.; HAGUENAUER, L. **Made in Brazil: desafios competitivos para a indústria**. Rio de Janeiro: Campus, 1995.

FERREIRA, M. L. et al. **Brasil, Paraguai, Argentina e Chile / Rota Bioceânica: relações culturais no território vivido**. Interações Revista Internacional de Desenvolvimento Social, vol.: 20, nº especial, p. 69-89, abr. 2019.

FIALHO, P. C. S. C. **ROTA BIOCEÂNICA. Encontro Internacional de Gestão, desenvolvimento e Inovação**, (EIGEDIN), 2021, 5.1.

FLEURY, P. F. **Conceito de logística integrada e supplychain management**. In: FLEURY, P. F.; WANKE, P.; FIGUEIREDO, K. F. (Org.). **Logística Empresarial: a perspectiva brasileira**. 1. ed. 15. reimp. São Paulo: Atlas, 2012. cap. 2. p. 27-38.

GASQUES, J. G. et al. **Competitividade de grãos e de cadeias selecionadas do agrobusiness**. Brasília: Ipea, 1998. Disponível em:
http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=3802. Acesso em: 2 out.de 2021.

GOLDBERG, P. K.; KNETTER, M. M. **Measuring the intensity of competition in exports markets**. *Journal of International Economics*, v. 47, p. 27-60, 1999.

GOMES. C. F. S.; RIBEIRO. P. C. C. **Gestão da cadeia de suprimentos integrada á tecnologia da informação**. 1. reimp. São Paulo: Cengage Learning, 2011.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. As relações bilaterais Brasil – **China: a ascensão da China no sistema mundial e os desafios para o Brasil**. Comunicados do Ipea, 2011.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de Metodologia Científica**. São Paulo, SP: Atlas 2003.

LANDES, W.; POSNER, R. Market power in antitrust cases. **Harvard Law Review**, n. 94, v. 5, p. 937-996, 1981.

LANZANA, A. et al. **Gestão de Negócios Internacionais**. Editora Saraiva, 2000. ,

LOPEZ, J. M. C. Exportação brasileira: a real participação das empresas. **Edições Aduaneiras**, 2005.

MACIEL, R F. et al. Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana. **UNIRILA** p. 05-30, 2019.

MAPA - MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO **Intercâmbio Comercial do Agronegócio: principais mercados de destino**. Brasília: MAPA/SPC, 2011. Disponível em. Acesso em: 22 out. 2023.

MATOS, F. S. S. et al. A logística do agronegócio no estado de Mato Grosso do Sul sob a perspectiva do corredor bioceânico. **South American Development Society Journal**, Vol.:07, Nº.: 21, p. 81-93, dez. 2021.

MENDES, J. T. G.; PADILHA JR., J. B. **Agronegócio: uma abordagem econômica**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.

MONIÉ, F. Dinâmicas produtivas, logística e desenvolvimento territorial. In COSTA, Pierre; VIDEIRA, S. L.; FAJARDO, S. (Org.). (RE) **leituras da Geografia Econômica**. Rio de Janeiro: Letra Capital Editora, 2011, 193p. p. 145-167.

NAZÁRIO, P. **Administração do transporte**. In: FLEURY, P. F.; WANKE, P.; FIGUEIREDO, K. F. (Org.). **Logística Empresarial: a perspectiva brasileira**. 1. ed. 15. reimp. São Paulo: Atlas, 2012. cap. 4. pag. 125-132.

NEGRI, F. **O perfil dos exportadores industriais brasileiros para a China**. Texto para Discussão, n.1091, Brasília, maio 2005. Disponível em:<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1091.pdf>. Acesso em: 2 nov. 2023.

NOVAES, A. G. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação**. 1 ed. Rio de Janeiro: Campus, 2001.

NUKUI, D.; MIRANDA, S. **O potencial do Mercado Asiático para as Exportações do Complexo Agroindustrial Brasileiro**. 2004. Disponível em < <https://sede.embrapa.br/o-potencial-do-mercado-asiatico-para-exportacoes-do-complexo-agroindustrial-brasileiro/>> Acesso em: 2 out. 2023.

OLIVEIRA, M. M. **Como fazer pesquisa qualitativa**. Petrópolis, Vozes, 2007.

PADULA, R.; FIORI, J. L. Brasil: geopolítica e “abertura para o pacífico”. **Revista de Economia Política**, vol. 36, nº 3 (144), pp. 536-556, 2016.

PEREIRA, L. A. G. **Planejamento e desenvolvimento: Logística de transportes e exportações na mesorregião norte de Minas Gerais**. 2010. 172 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Social) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, UNIMONTES, Montes Claros, 2010.

PEREIRA, Mirlei Fachini Vicente. A inserção subordinada do Brasil na divisão internacional do trabalho: consequências territoriais e perspectivas em tempos de globalização. **Soc. nat. (Online)** vol.22 no.2 Uberlândia. 2010.

PIMENTA, P. **Conferência Rota Bioceânica apresenta discussões sobre oportunidades econômicas e científicas**. Disponível em: < <https://www.ufms.br/conferencia-rota-bioceanica-apresenta-discussoes-sobre-oportunidades-economicas-e-cientificas/>> Acesso em 01 nov. 2023.

PORTOGENTE. **Logística de transporte** – 2016. Disponível em: < <https://portogente.com.br/portopedia/73441-logistica-de-transportes>>. Acesso em: 22 nov. 2023.

POZO, H. **Administração de recursos materiais e patrimoniais: uma abordagem logística**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

QUEIROZ, André Felipe et al. Entendendo a importância do controle gerencial para a performance econômica na agricultura familiar. **Organizações Rurais & Agroindustriais**, v. 25, p. e2002-e2002, 2023.

QUEIROZ, André Felipe; ESPEJO, MMDSB. Management control practices in agribusiness: state of the art and research possibilities. **Revista Custos e Agronegócio**, 2021.

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa Social: métodos e técnicas**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

RODRIGUES, K. C. et al. A importância do Transporte na Logística Empresarial. **Revista Acadêmica Conecta FASF**, vol. 1, p. 193-207, 2017.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e a logística internacional**. 1. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

SEGALIS, G.; FRANÇA, R.; ATSUMI, S. Y. K. **Fundamentos de importação e exportação**. Rio de Janeiro: FGV, 2012.

SILVEIRA, M. R. Geografia da circulação, **transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas**. In SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. 624 p.p.21-68.

VIEIRA, P. A.; BUAINAIN, A. M.; FIGUEIREDO, Eliana Valeria Covolan. O Brasil alimentará a China ou a China engolirá o Brasil? **Revista Tempo do Mundo**, V. 2, N. 1, 2016.

ZEMOLIN, E. M. **Análise da evolução da competitividade e da inserção externa do complexo soja brasileiro**. 2013. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.