



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE ECONOMIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ECONOMIA

VANESSA MONTEIRO CORREIA

A LOGÍSTICA TERRITORIAL: O CASO DO PÓLO PRODUTOR DE GRÃOS
DO OESTE BAIANO

Salvador, 2013

VANESSA MONTEIRO CORREIA

**A LOGÍSTICA TERRITORIAL: O CASO DO PÓLO PRODUTOR DE GRÃOS
DO OESTE BAIANO**

Trabalho de conclusão de curso apresentado no curso de Economia da Universidade Federal da Bahia como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientador: Prof. M^c Ihering Guedes
Alcoforado

Salvador, 2013

A LOGÍSTICA TERRITORIAL: O CASO DO PÓLO PRODUTOR DE GRÃOS DO OESTE BAIANO

RESUMO

A presente monografia trata das (des)vantagens competitivas do oeste da Bahia, em decorrência das condições de armazenamento e transporte da produção agrícola da região. Através da utilização de indicadores da eficiência do escoamento da produção de grãos desta região, é demonstrada a influência do aspecto logístico e de transporte na competitividade territorial em geral e do oeste da Bahia em particular frente às demais regiões produtoras de grãos no resto do mundo, sob uma ótica global. Procura-se aferir a magnitude do impacto negativo, seja real ou virtual, causado pelas desvantagens competitivas na distribuição de grãos da Bahia para os demais destinos mundiais, mensurando a relevância do aspecto espacial e logístico para uma firma através da conceituação de competitividade e logística. São debatidas, ainda, alternativas, considerando ações integradas entre os agentes privados e governamentais, em prol de incrementar a competitividade da região oeste da Bahia, através da melhoria das condições de logística e escoamento, a fim de aliar as vantagens comparativas preexistentes a vantagens competitivas associadas à logística e ao transporte. Por fim, priorizando as ligações entre os pólos produtores e os portos de escoamento, são avaliadas as diferentes direções às quais tais alternativas podem conduzir, do ponto de vista regional, continental e do produtor de grãos.

Palavras chave: Logística. Oeste Baiano. Vantagens Competitivas. Capital Espacial. Grãos.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Evolução da Produção de Soja	11
Figura 2 - Percentual do PIB investido na área de transporte – 1987/2005	15
Figura 3 - Diferenças de custo de transporte entre Mato Grosso (MT) e Iowa (IA) para Xangai, na China	18
Figura 4 – Destinos mundiais de exportação da soja brasileira	21
Figura 5 - Cadeia Logística Simplificada	30
Figura 6 - Porto de Ilhéus	34
Figura 7 - Porto de Cotegipe	36
Figura 8 - Ferrovia Centro Atlântica	36
Figura 9 - Projeto da Ferrovia de Integração Oeste – Leste (FIOL)	38
Figura 10 - Mapeamento dos projetos da FIOL e da FNS	39
Figura 11 - Imagem projetada do Complexo Portuário e de Serviços Porto Sul	40
Figura 12 - Posicionamento da Bahia com nova malha ferroviária	43

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Participação do Agronegócio nas Exportações Totais da Bahia, 1990/2007	12
Tabela 2 - Área, Produção e Rendimento Médio da Produção de Grãos do Oeste da Bahia – 1990/2008	13
Tabela 3 - Participação percentual do Oeste na produção de grãos (t)– 2008	14
Tabela 4 - Os 15 maiores estados exportadores de soja do Brasil – 2006/2010	17
Tabela 5 - Comparativo do valor médio do frete de soja para o Porto de Hamburgo entre cidades americanas e brasileiras em 2010	19
Tabela 6 - Comparativo do valor médio do frete de soja para o Porto de Xangai entre cidades americanas e brasileiras em 2010	19

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	8
2	A POSIÇÃO DO OESTE BAIANO NO CONTEXTO DA PRODUÇÃO DE GRÃOS	10
2.1	LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA E ECONÔMICA DO OESTE DA BAHIA NO MERCADO DE GRÃOS	10
2.2	AS DESVANTAGENS COMPETITIVAS DO BRASIL E DA REGIÃO EM RELAÇÃO AOS DEMAIS PÓLOS PRODUTORES	14
2.3	MEIOS DE ESCOAMENTO E PRINCIPAIS DESTINOS DOS GRÃOS BAIANOS	20
3	A RELEVÂNCIA DO FATOR ESPACIAL E LOGÍSTICO PARA A COMPETITIVIDADE DAS FIRMAS	22
3.1	DEFINIÇÃO DOS PRINCIPAIS CONCEITOS DE COMPETITIVIDADE E LOGÍSTICA	22
3.1.1	Competitividade	22
3.1.2	Logística	26
3.1.3	Capital Espacial	28
3.2	A GESTÃO LOGÍSTICA COMO MEIO DE INCREMENTO DAS VANTAGENS COMPETITIVAS SOB A ÓTICA DO AGRONEGÓCIO	30
4	AS INICIATIVAS DOS PODERES PÚBLICO E PRIVADO EM PROL DA MELHORIA NA COMPETITIVIDADE LOGÍSTICA DO OESTE BAIANO	33
4.1	PREVISÕES QUANTO AO INCREMENTO DA INFRAESTRUTURA E IMPLEMENTAÇÃO DE NOVAS ESTRUTURAS	33
4.1.1	Programa Estadual de Logística de Transporte - PELTBAHIA	33
4.1.2	Plano Nacional de Logística e Transportes - PNLT	37
4.1.3	Programas de Aceleração do Crescimento – PAC E PAC 2	37
4.2	LIMITAÇÕES AOS PROJETOS DE DESENVOLVIMENTO LOGÍSTICO E DE TRANSPORTE	40
4.3	DIFERENTES POSSIBILIDADES DE INTEGRAÇÃO: LESTE-OESTE X NORTE-SUL. AVALIAÇÃO E VANTAGENS	42

5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	44
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	45
	ANEXOS	48

1 INTRODUÇÃO

Na presente monografia, é demonstrado o panorama atual de inserção da produção de grãos do oeste baiano no mercado internacional, bem como a situação no que tange à logística e transporte deste produto, cuja aceitação no comércio internacional é vasta, motivo pelo qual o mercado desta variedade é bastante competitivo. Tenciona-se, ainda, identificar as iniciativas de melhorias na infraestrutura e logística da região, sejam provenientes dos governos (agentes públicos) ou dos próprios produtores de grãos (agentes privados), em prol de incrementar a competitividade frente às demais regiões produtoras. Tais iniciativas devem consistir na criação de soluções logísticas que beneficiem a região do oeste baiano especificamente, ou seja, não necessariamente subordinadas à logística estadual, posto que existem outras alternativas de integração, a serem observadas nesta comunicação. Tendo em vista a profunda relação existente entre a integração dos portos marítimos com os corredores de comércio e o desenvolvimento da competitividade logística e de transportes de determinada região, são privilegiadas nesta monografia as medidas em prol da conexão entre o oeste baiano e os portos de escoamento.

A região oeste da Bahia possui condições altamente favoráveis para o cultivo de grãos. No entanto, a promissora produção baiana de grãos tem como obstáculos às suas vantagens naturais a dificuldade em se efetuar o escoamento desses produtos, haja vista as más condições de armazenamento e transporte existentes atualmente nesta região. Assim, se tem um encarecimento do produto quando da venda ao exterior, em decorrência do aumento de custos de manutenção e escoamento, tornando o grão baiano menos competitivo no mercado internacional. Desse modo, outras regiões produtoras nas quais as condições edafoclimáticas não são tão adequadas ao plantio, mas que se mostram mais avançadas no momento de armazenamento e transporte, acabam competindo de igual para igual, ou mesmo se tornam mais competitivas que as produtoras do oeste da Bahia.

Além dessa perda de competitividade, esse panorama leva a uma intensa vulnerabilidade do setor agropecuário, de uma maneira geral, às intempéries dos sistemas de transporte. Por estarem sempre nos limites de suas capacidades, os meios de escoamento mais utilizados para o fluxo de grãos, como as rodovias e os portos,

tornam-se constantes fontes de entraves à chegada da mercadoria aos seus destinos. Quaisquer greves, condições climáticas adversas ou ameaças de apagão afetam seriamente a distribuição destas *commodities*, em decorrência da grande dependência de modais superutilizados.

Para alcançar os objetivos propostos nesta monografia, o capítulo primeiro situa o pólo produtor de grãos do oeste da Bahia no panorama mundial dessa variedade, tanto no que tange à posição geográfica quanto no que se refere à relevância econômica da região nesse mercado, oferecendo dados técnicos sobre participação no mercado internacional, preços e indicadores de qualidade, sob a ótica comercial. Em seguida, é abordada a situação atual de logística e transporte, utilizando para tanto os indicadores de eficiência do transporte da produção brasileira até o Porto de Hamburgo, na Alemanha, e o de Xangai, na China, em comparação com os índices obtidos por outras regiões exportadoras para o mesmo destino. Nesse ponto, será destacada a posição relativa do Brasil nesse aspecto. É oferecida ainda uma breve demonstração sobre a localização estratégica do oeste da Bahia, tanto sob a perspectiva de integração regional quanto sob uma ótica de integração continental, a serem desenvolvidas posteriormente.

O segundo capítulo define os principais conceitos de logística e competitividade, no intuito de demonstrar a importância da primeira como incremento da segunda.

No terceiro capítulo, são apontadas iniciativas oriundas dos setores público e privado a fim de melhorar o contexto logístico e de escoamento da produção na região, através do incremento de estruturas preexistentes ou da implementação de novas. Aqui, também são abordados os entraves à implementação de tais iniciativas, em observância às limitações financeiras e institucionais de cada uma dessas medidas. São considerados, ainda, os eventuais conflitos de interesses existentes entre ambos os setores, público e privado, em relação às alternativas de integração regional ou continental, através de uma análise dos fins pretendidos por cada uma das medidas aqui abordadas, verificando qual dos modelos de integração é privilegiado em cada iniciativa.

2 A POSIÇÃO DO OESTE BAIANO NO CONTEXTO DA PRODUÇÃO DE GRÃOS

2.1 LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA E ECONÔMICA DO OESTE DA BAHIA NO MERCADO DE GRÃOS

O estado da Bahia detém diversas características que levam à obtenção de vantagens comparativas produtivas. Além de estar entre os estados fisicamente mais próximos dos continentes africano e europeu e possuir o maior litoral do país, tendo uma extensão de mais de 1.100 km, ainda faz fronteira com oito estados da federação e goza da quinta posição entre os estados mais extensos do país, com estimados 568 milhões de km². Ademais, o maior trecho do rio São Francisco passa pela Bahia, cuja localização geográfica possibilita uma relação mais próxima com todas as regiões do país. Por esses e outros motivos, o estado representa mais da metade do PIB nordestino, sendo o maior exportador da região.

Outras características que tornam a Bahia um estado comparativamente competitivo são o fato de ser cortada pelas duas principais rodovias brasileiras, a BR-101 e a BR-116, e de contar, com as devidas reservas de conservação e eficiência, com os quatro principais modais de transporte, quais sejam: rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo. No que tange a este último, o estado possui aeroportos internacionais e uma grande frequência de vôos, entre domésticos e internacionais.

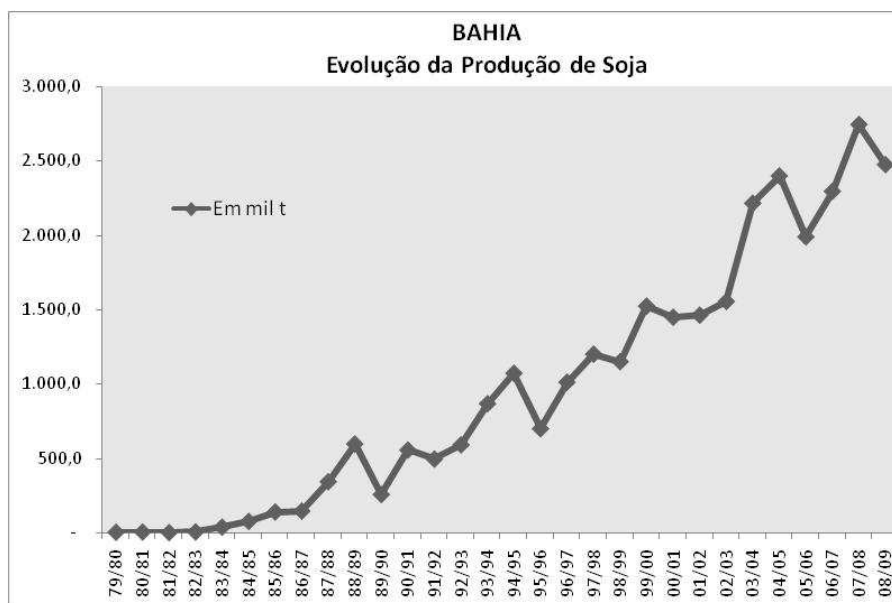
Em termos industriais, o crescimento da indústria de transformação baiana, decorrente do desenvolvimento do pólo automotivo, conta como ponto favorável. O estado possui ainda o maior Pólo Petroquímico do Brasil, bem como foi escolhida como pólo produtor de empresas de considerável relevância mundial, como a Vale, a Petrobrás, a Braskem e a Ford.

No entanto, apesar das condições confortáveis no que tange à produção de variedades agrícolas, sabe-se que o Brasil passa por uma situação desfavorável em seus sistemas de armazenamento, transporte, aduaneiro, portuário e demais campos infraestruturais e relativos à legislação voltada à circulação de mercadorias, commodities agrícolas em particular, tanto para o mercado interno quanto para a exportação. Um exemplo desses descompassos é o fato de, apesar das suas dimensões continentais, o Brasil subutilizar o modal ferroviário, sobrecarregando as suas estradas. Por esses motivos, a existência de

gargalos logísticos e a iminência de apagões nessa esfera preocupam não só os setores diretamente relacionados à logística e circulação de mercadorias, como também a população conectada às mídias, que proporcionam uma visibilidade cada vez maior ao tema. O meio político, igualmente, passa a dar foco às necessidades de incrementar os mecanismos de armazenamento e escoamento produtivo brasileiro. O que mais preocupa, nesse campo, é a perda de competitividade da produção nacional em decorrência de questões logísticas, mesmo havendo vantagens comparativas.

Quando se trata da produção agrícola baiana, a soja aparece em evidência em meio às variedades produzidas no estado. Além de ser o principal grão cultivado na Bahia, com grande peso nas exportações agrícolas do estado, tendo gerado, apenas no período de janeiro a março de 2009, o equivalente a US\$ 98,4 milhões (SEAGRI/SPA, 2009), ainda é uma cultura cuja produção está em franca e constante expansão, como se verifica do gráfico abaixo relacionado (FIGURA 1), demonstrando a evolução da produção de soja, em milhares de toneladas, no período de 1979 a 2009.

Figura 1 - Evolução da Produção de Soja



Fonte: CONAB Elaboração: SEAGRI/SPA (2009)

Segundo se observa dos dados informados pela Secretaria de Agricultura, Irrigação e Reforma Agrária (SEAGRI), referentes a 2007 (TABELA 1), dentre a pauta de exportações do estado da Bahia, que engloba produtos da indústria química e petroquímica, metalurgia, petróleo e derivados, automotivos e agronegócio, naquele

ano a participação agrícola correspondeu a 30% dos US\$ 7,4 bilhões exportados pelo estado (SEAGRI/SPA, 2007).

Tabela 1 - Participação do Agronegócio nas Exportações Totais da Bahia, 1990/2007

ANO	BAHIA		%
	Exportações Totais	Exportações Agronegócio	
1990	1.453.388	491.927	34
1991	1.300.910	387.723	30
1992	1.491.273	444.526	30
1993	1.450.354	522.686	36
1994	1.720.587	653.110	38
1995	1.919.192	646.768	34
1996	1.846.130	552.516	30
1997	1.867.606	645.943	35
1998	1.829.457	711.163	39
1999	1.581.146	565.069	36
2000	1.942.968	705.980	36
2001	2.199.651	690.156	31
2002	2.410.037	753.341	31
2003	3.258.772	956.954	29
2004	4.062.916	1.246.561	31
2005	5.987.044	1.555.153	26
2006	5.771.981	1.803.559	31
2007	7.408.729	2.212.425	30

Fonte: ALICE/MAPA Elaboração: SEAGRI/SPA (2007)

Destas informações se pode inferir o peso que a cultura da soja tem não só na agricultura baiana, mas em sua economia, de maneira geral.

Na região Nordeste, a Bahia é o estado de maior área cultivada e maior produtividade, de acordo com dados de 2004:

Dos três estados que cultivam a soja na região Nordeste (BA, MA e PI), a Bahia é aquele que possui maior área cultivada e maior produtividade. Segundo dados do Anuário Brasileiro da Soja, citados por Santos et al. (2004), na safra 2003/2004 foram cultivados 21.243.700 hectares de soja no Brasil, com uma produção total de 49.781.600 toneladas. Deste total, a Bahia participou com uma área de cultivo de 821.500 hectares e uma produção total de 2.218.100 toneladas, obtendo uma produtividade média de 2.700 kg/ha, sendo uma das maiores do País. (CASTRO, PEREIRA REIS, RIBEIRO LIMA, p. 1147).

O oeste da Bahia goza de grandes espaços cultiváveis em área de cerrado, com relevo essencialmente plano, de modo que a mecanização é facilitada, numa extensão que gira em torno dos 14 milhões de hectares.

Existe, ainda, um processo de constante expansão do agronegócio no oeste baiano. Segundo apontado por Santana et al (2010), com base em dados do SEAGRI, desde a década de 90 houve um crescimento de mais de três vezes na área plantada com grãos nesta região. Maior ainda foi o aumento na produção, na ordem de dezesseis vezes aquela praticada no início dos anos 90. Diante disso, se pode inferir um incremento de quase 500% na produtividade por área cultivada, conforme se infere da tabela a seguir:

Tabela 2 - Área, Produção e Rendimento Médio da Produção de Grãos do Oeste da Bahia – 1990/2008

Anos	Área (ha)	Produção (t)	Rendimento Médio (Kg/ha)
1990	456.265	279.827	613
1991	359.547	741.752	2.063
1992	510.306	793.735	1.555
1993	597.864	1.158.327	1.937
1994	609.520	1.413.038	2.318
1995	688.240	1.724.482	2.506
1996	616.071	1.295.162	2.102
1997	693.078	1.851.750	2.672
1998	749.901	1.804.144	2.406
1999	832.902	1.961.251	2.355
2000	932.941	2.663.463	2.855
2001	1.005.916	2.472.840	2.458
2002	1.062.304	2.338.461	2.201
2003	1.173.410	2.807.552	2.393
2004	1.277.565	4.267.317	3.340
2005	1.336.411	4.306.787	3.223
2006	1.331.817	3.461.400	2.599
2007	1.396.605	4.496.230	3.219
2008	1.517.977	5.324.209	3.507
Evolução	233 %	1803 %	472 %

Fonte: IBGE/SIDRA (2009)

O mesmo artigo oportunamente aponta a importância do cultivo de grãos no panorama produtivo da Bahia. É no oeste do estado, com destaque para as cidades de Barreiras, Luís Eduardo Magalhães, São Desidério, Correntina, Riachão das Neves, Formosa do Rio Preto, Jaborandi, Coribe e Cocos, que se produz grande parte da soja baiana, apesar da totalidade da produção desse grão não ser de grande representatividade no contexto nacional, girando em torno de apenas 4% da produção brasileira. O algodão cultivado nessa região, por outro lado, tem uma participação considerável não só no estado, cuja

produção dessa variedade é proveniente em grande parte (90%) do oeste, como supera 25% da produção nacional:

Tabela 3 - Participação percentual do Oeste na produção de grãos (t)– 2008

Produto	Oeste	Bahia	%	Nordeste	%	Brasil	%
Algodão	1.136.075	1.167.947	97,3	1.279.608	88,8	3.983.181	28,5
Arroz	40.220	42.466	94,7	1.163.411	3,5	12.061.465	0,3
Feijão	57.703	318.522	18,1	1.000.035	5,8	3.461.194	1,7
Mamona	2.391	96.620	2,5	108.331	2,2	122.140	2,0
Milho	1.295.995	1.884.042	68,8	4.426.576	29,3	58.933.347	2,2
Soja	2.742.722	2.747.634	99,8	4.831.654	56,8	59.242.480	4,6
Sorgo	49.103	104.057	47,2	141.496	34,7	2.004.005	2,5
Total	5.324.209	6.361.288	83,7	12.951.111	41,1	139.807.812	3,8

Fonte: IBGE/SIDRA (2009)

Cabe ressaltar que esses avanços, apesar de significativos, não representam todo o potencial produtivo da região oeste, como se percebe quando se considera que ainda há muito espaço cultivável não aproveitado. Segundo dados referentes ao último biênio (RASIA, 2011), a área agricultável do oeste baiano supera os 5,5 milhões de hectares, o que por si só indica as possibilidades de expansão da região.

Com essa conjuntura espacial e condições edafoclimáticas, a Bahia consegue figurar como o estado que obtém maior rentabilidade com a variedade soja (SEAGRI, 2007), em virtude do baixo custo de produção e proximidade dos meios de escoamento principal, os portos. Portanto, se o estado consegue extrair de commodities como a soja e o algodão resultados positivos, mesmo diante da precariedade infraestrutural observada na região, é natural deduzir que sem tais limitações o oeste baiano obteria um desenvolvimento de patamares consideráveis.

2.2 AS DESVANTAGENS COMPETITIVAS DO BRASIL E DA REGIÃO EM RELAÇÃO AOS DEMAIS PÓLOS PRODUTORES

Abordem-se, então, os indicadores que apontam a nítida desvantagem baiana no que tange à logística e ao escoamento de sua produção para os mercados de destino. As eventuais facilidades na produção são prejudicadas pelos problemas de circulação de mercadorias, que atingem não só a região ora estudada, mas o Brasil como um todo, com poucas ressalvas. A histórica falta de investimento em infraestrutura conduziu o

país à formação dos já referidos gargalos logísticos, que se mostraram um obstáculo poderoso à evolução da competitividade brasileira.

Não obstante os setores produtivos se manterem em incessante esforço de modernização do sistema logístico, a fim de minimizar custos e encurtar prazos, os problemas estruturais há muito enraizados na conjuntura brasileira acabam por travancar o desenvolvimento econômico do país, por resultarem em infraestrutura e serviços precários e em uma matriz de transporte deficiente e precária.

Não foram poucos os motivos que levaram a esse panorama. Fiscalização e regulação ineficientes, prioridades mal definidas pelos governantes e altos custos de capital estão entre os fatores que levaram a uma utilização exacerbada, e conseqüente dependência, do modal rodoviário. Se formou, assim, um cenário de sobrecarga nas rodovias brasileiras, trazendo consigo poluição ambiental e altos índices de assaltos nas estradas (BRESSER-PEREIRA, 2006). Os baixos níveis de investimento em transportes praticados por sucessivos governos brasileiros, como demonstrado no gráfico abaixo, indicam que pouca importância tem sido dada nesse sentido.

Figura 2 - Percentual do PIB investido na área de transporte – 1987/2005



Fonte: CNI (2006)

Como resultado disso, observamos uma flagrante desvantagem do Brasil nesse campo, quando comparado a países com semelhanças territoriais e econômicas, segundo se observa dos dados a seguir:

Entre 1975 e 2003, os investimentos em infra-estrutura de transporte caíram de um patamar de 1,80% do PIB para 0,15%. Em consequência, o Brasil possui hoje uma oferta de infra-estrutura de transporte insuficiente para suas necessidades, e bem inferior a de outros países de dimensões territoriais similares. Utilizando como medida de oferta a densidade das malhas de transportes, ou seja, quilômetros de vias por quilômetros quadrados de área territorial, verifica-se que o índice brasileiro de 26,4 é bastante inferior ao da China, com 38,3, do México, com 57,2, e dos EUA, com 447. Ou seja, a disponibilidade de infra-estrutura de transporte no Brasil equivale a 69% daquela encontrada na China, 46% do México, e 6% dos EUA. (BRESSER-PEREIRA, 2006)

Tal inferioridade é justificada pela utilização prioritária de um modal caro e prejudicial ao meio ambiente. De acordo com dados de 2009 (GONÇALVES; MARTINS, 2009), a malha rodoviária responde pelo escoamento de cerca de 60% de toda a produção brasileira. Em segundo lugar vem as ferrovias, transportando 21% dessa produção, seguidas pelo modal aquaviário, com 14%. Os 5% restantes se distribuem entre os sistemas dutoviário e aéreo.

Ao se estabelecer um paralelo com outros países, como os Estados Unidos da América, onde mais de 70% do transporte de cargas não é feito através de rodovias, se percebe as discrepâncias com a sistemática brasileira. Na China, maior expoente de crescimento econômico da atualidade, o percentual de produtos que escoam por meio da malha rodoviária é de apenas 8% (ibid., 2009).

Ainda segundo Gonçalves e Martins (2009), as ferrovias são subutilizadas no país, com nível de integração ineficiente com as rodovias, o que afeta especialmente o agronegócio brasileiro, pelo fato de este lidar com um mercado internacional altamente competitivo, grandes distâncias e volumes de cargas de baixo valor específico.

Dito isto, cabe a análise desse desempenho logístico, tanto o brasileiro como o baiano, no que tange à agropecuária.

Tabela 4 - Os 15 maiores estados exportadores de soja do Brasil – 2006/2010

State	2006	2007	2008	2009	2010	Rank
	———metric ton———					
Mato Grosso	9,920,599	6,822,137	8,661,067	10,647,884	8,654,800	1
Paraná	2,891,525	3,729,772	4,395,927	4,631,059	6,280,500	2
Rio Grande Do Sul	3,281,005	5,503,371	3,516,357	4,858,823	4,683,900	3
Goiás	2,800,224	2,192,407	2,311,912	2,308,431	2,203,900	4
Bahia	448,706	708,876	951,041	1,529,468	1,632,100	5
Mato Grosso Do Sul	1,182,096	1,065,860	1,006,343	781,844	1,367,500	6
Maranhão	1,021,543	841,944	921,861	921,349	1,040,800	7
São Paulo	939,202	630,970	761,981	640,583	773,100	8
Minas Gerais	1,179,189	379,804	370,795	780,983	677,800	9
Tocantins	633,956	434,541	551,883	557,836	677,100	10
Santa Catarina	206,735	1,057,247	424,549	259,734	375,400	12
Rondônia	250,120	229,107	312,364	314,403	357,100	11
Pará	81,853	67,484	129,640	124,508	167,800	14
Piauí	24,429	9,132	131,996	150,295	119,000	13
Distrito Federal	57,873	30,115	38,843	47,384	33,200	15
Others	38,918	31,008	12,931	8,113	1,200	
Total	24,957,973	23,733,775	24,499,490	28,562,697	29,045,200	

Fonte: SECEX/CONAB (2010)

Gozando de uma posição tão relevante nesse vasto e competitivo mercado, é de se esperar que haja, por parte dos produtores baianos, a preocupação constante com as condições de produção e, principalmente, de escoamento, considerando as já retratadas dificuldades nesse meio.

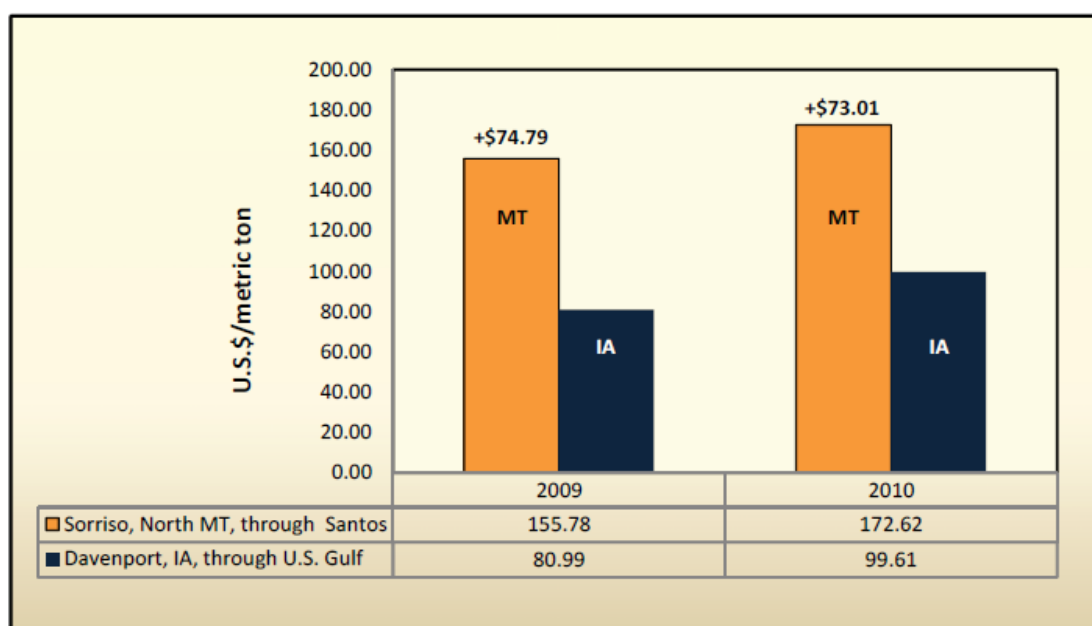
Para identificar de maneira mais objetiva a situação das exportações da soja brasileira em comparação a outros pólos produtores, é primordial fazer referência ao Porto de Hamburgo, na Alemanha. Ele se localiza num ponto geograficamente estratégico, como ponto de trânsito entre a Escandinávia e os países do Leste da Europa. Além disso, nele transita todo tipo de mercadorias. O Porto de Hamburgo é o maior da Alemanha e um dos portos principais para cargas transportadas em contêiner e a granel nas transações entre o Brasil e a Europa. Oferece as menores distâncias de e para todos os centros econômicos da Alemanha e do norte e leste da Europa, ao tempo em que é bem servido, ainda, de linhas férreas para escoamento dos produtos que nele chegam.

Saliente-se, pois, que o custo de exportação de soja do Brasil e dos Estados Unidos para o Porto de Hamburgo, na Alemanha, de acordo com um estudo comparativo feito pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), indica que a participação do transporte no custo total da soja embarcada (rodoviário, marítimo e fluvial) é de 31% no porto de Paranaguá, mas cai para 20% via Minneapolis, nos Estados Unidos (DIAS, 2012). Isso indica uma grande perda de vantagem competitiva do produto brasileiro no momento do transporte.

O Porto de Xangai, por sua vez, é o maior porto do mundo em termos de fluxo de cargas. É de grande importância, não só pelo seu tamanho e pelo fato de contar com o maior rio da Ásia (Rio Yangtsé), mas também por ser responsável pelo escoamento da extremamente maciça produção chinesa e pela recepção do enorme volume de produtos importados por este país.

Ante o exposto acima, vejamos algumas tabelas que evidenciam a diferença de custos de transporte entre os portos brasileiros que mais exportam soja e os portos internacionais, tendo como destinos os portos de Hamburgo e Shanghai.

Figura 3 - Diferenças de custo de transporte entre Mato Grosso (MT) e Iowa (IA) para Xangai, na China



Fonte: Soybean Transportation Guide: Brazil (2010)

Conforme se observa, existe uma flagrante diferença de custos, desfavorável ao produto brasileiro.

Tabela 5 – Comparativo do valor médio do frete de soja para o Porto de Hamburgo entre cidades americanas e brasileiras em 2010

	Minneapolis, Minnesota (US)	Davenport, Iowa (US)	Mato Grosso (via Porto de Santos)	Mato Grosso (via Porto de Paranaguá)
Caminhão	9,45	9,45	116,78	110,94
Trilhos	10,86	23,84	-	-
Barca	27,74	21,94	-	-
Oceano	26,49	26,49	33,63	35,08
Custos totais de Transporte	72,36	63,83	150,4	146,03
Preço sem frete	353,9	362,78	318,15	318,15
Custo após desembarque	426,26	426,62	468,55	464,18
Participação do frete no custo (%)	17	15	32,6	31,9

Fonte: Soybean Transportation Guide: Brazil (2010). US\$/mt.

Tabela 6 – Comparativo do valor médio do frete de soja para o Porto de Xangai entre cidades americanas e brasileiras em 2010

	Minneapolis, Minnesota (US)	Davenport, Iowa (US)	Mato Grosso (via Porto de Santos)	Mato Grosso (via Porto de Paranaguá)
Caminhão	9,45	9,45	116,78	110,94
Trilhos	34,74	10,86	-	-
Barca	27,74	21,94	-	-
Oceano	62,26	62,26	55,84	58,92
Custos totais de Transporte	108,13	99,61	172,62	169,86
Preço sem frete	355,37	364,16	318,15	318,15
Custo após desembarque	463,51	463,77	490,77	488,01
Participação do frete no custo (%)	23,3	21,5	38,6	35,3

Fonte: Soybean Transportation Guide: Brazil (2010). US\$/mt.

Diante da análise das tabelas acima, tornam-se claros alguns fatos. Um deles é que, comprovando o quanto já debatido acima, a multimodalidade é benéfica para o escoamento da produção, haja vista que diminui os custos totais com transporte. Se

observa que, enquanto as cidades americanas de Minneapolis e Davenport se utilizam de trens e barcas para fazer o transporte de grãos, barateando o transporte, a produção originada do Mato Grosso (que aqui serve como paralelo para comparações com o oeste baiano, dada a proximidade geográfica) depende predominantemente dos caminhões para o seu escoamento. A outra conclusão é a de que são nítidas as vantagens comparativas brasileiras no que tange à produção de soja: o custo do produto, sem frete, é claramente inferior ao americano (US\$ 318,15/mt no Mato Grosso, enquanto em Davenport a tonelada custa US\$ 364,16). No entanto, essas vantagens se perdem nos altos custos com o frete das mercadorias, levando a um custo final superior do produto brasileiro.

Os indicadores de custo de transporte acima utilizados, tanto para a Europa, aqui representada pelo Porto de Hamburgo, quanto para a Ásia, utilizando como parâmetro o Porto de Xangai, traduzem em números os prejuízos trazidos ao desenvolvimento do mercado de grãos brasileiros, e por conseguinte baianos, pela precariedade e pouca variedade do sistema de logística e transporte no país.

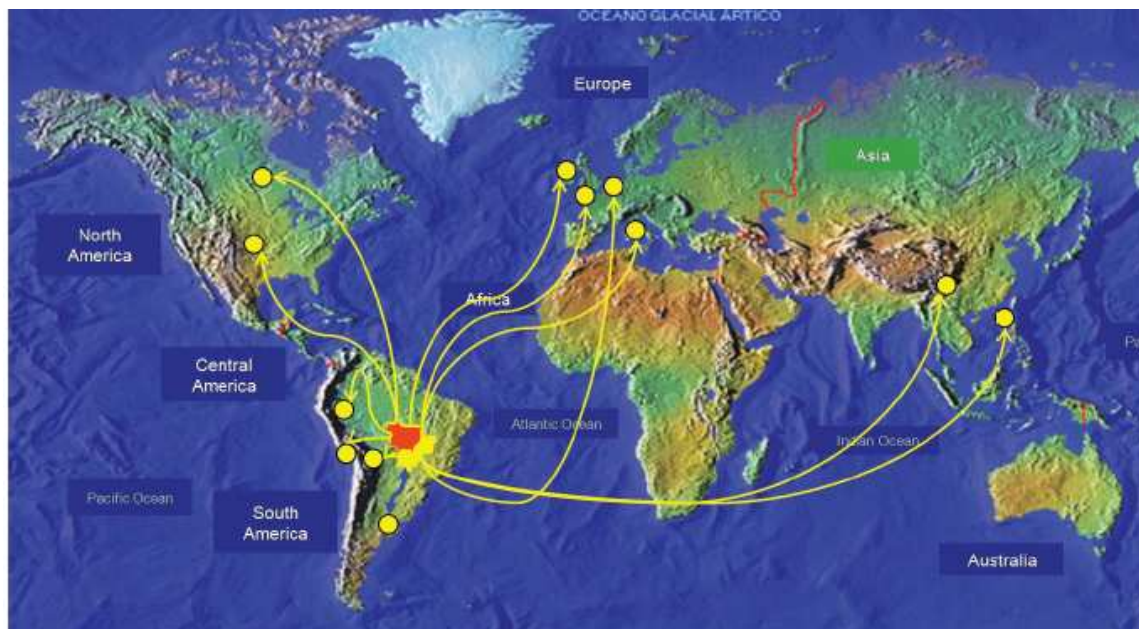
2.3 MEIOS DE ESCOAMENTO E PRINCIPAIS DESTINOS DOS GRÃOS BAIANOS

O oeste baiano é, tradicionalmente, polo exportador de soja e algodão, tendo cerca 50% da produção destinada ao mercado internacional. Em se tratando da soja, por exemplo, a produção anual excede em 40% o consumo no mercado doméstico. Isso significa que os constantes incrementos na produtividade geram excedente exportável. Internamente, a soja é utilizada na fabricação de alimentos como mortadelas e salsichas. A maior parte, no entanto (80%) é utilizada na fabricação de rações, respondendo por 25% a 30% da ração de aves e suínos (DEPEC, 2013).

Dentre os maiores importadores da soja brasileira, a China configura o principal destino desta variedade, tendo recebido 70,9% das exportações nacionais do grão nos nove primeiros meses de 2012 (RURAL BR AGRICULTURA, 2012). Este volume considerável é decorrente do fato de que muitos países não são capazes de produzir a soja necessária para seu próprio consumo. A União Europeia, por exemplo, precisa importar 94% do seu consumo interno. Já a China, além de importar 70% do seu consumo interno (DEPEC, 2013), é produtora de farelo e óleo de soja, ou seja, o país

importa a variedade em forma de grão e, após processá-la, exporta para países como o Japão. A Indonésia também figura como uma grande importadora do algodão baiano.

Figura 4 – Destinos mundiais de exportação da soja brasileira



Fonte: Soybean Transportation Guide: Brazil (2010)

Conforme constatado acima, a produção de grãos origina boa parte de sua produção para o exterior. Por onde, então, é feito o escoamento destas *commodities*?

A produção do estado da Bahia pode ser escoada pela BR-430 e pela BR-415, que chegam até o porto de Ilhéus, na Bahia. A BR-135 liga o estado da Bahia ao porto de Itaqui no Maranhão. A maior parte é destinada para Salvador, mas uma parcela é exportada pelo Porto de Santos (GALVANI, 2007). Anteriormente, grandes empresas do segmento escoavam sua produção de soja pelo Porto de Ilhéus. No entanto, com o advento do Porto de Cotegipe, localizado na Baía de Aratu, o produto passou a ser embarcado neste porto, situado a uma distância 200 quilômetros inferior à do Porto de Ilhéus. O Porto de Cotegipe faz parte de uma importante estratégia logística, pois por ele é escoada uma parte significativa dos grãos produzidos na fronteira agrícola no oeste da Bahia.

3 A RELEVÂNCIA DO FATOR ESPACIAL E LOGÍSTICO PARA A COMPETITIVIDADE DAS FIRMAS

3.1 DEFINIÇÃO DOS PRINCIPAIS CONCEITOS DE COMPETITIVIDADE E LOGÍSTICA

Antes de se tentar estabelecer a importância do fator espacial e da logística para a competitividade da cultura de grãos no oeste da Bahia, faz-se necessário, primeiramente, responder alguns questionamentos necessários para que se chegue a quaisquer definições conceituais. É primordial compreender o que é competitividade e o que torna uma firma mais competitiva do que a outra, bem como absorver os conceitos de logística mais utilizados na literatura relacionada. Definições de outros termos também serão apresentadas, quando úteis para a compreensão daqueles aqui abordados.

3.1.1 Competitividade

Quando se fala em competitividade, o senso comum tende a traduzir tal termo como a existência de características que tornem alguém ou algo – as firmas, as indústrias, os países – mais aptos a competir por uma posição no campo em que atuam, mais combativos e com alguma espécie de vantagem sobre a concorrência.

No âmbito das firmas, existem elementos em relação aos quais as empresas podem se destacar positivamente, colocando-se numa posição mais favorável relativamente às demais firmas e obtendo, por conseguinte, vantagens competitivas. Tais elementos são referidos na seguinte definição de competitividade:

A competitividade é vista como a capacidade da organização para gerar excelência empresarial em todas as esferas de sua atividade. A organização competitiva pode lidar com a situação de mudança de forma mais eficaz com alto desempenho através das capacidades de seus atores e processos. As competências a nível de pessoas, processos e tecnologia, guiados por estratégias inovadoras, fornecem um valor único para os clientes que fazem a organização altamente competitiva. (DR. AJITABH, 2008) (tradução nossa).¹

¹ The competitiveness is viewed as the capability of the organization to generate business excellence in all spheres of its activity. A competitive organization can cope with the changing situation more effectively with high performance through the capabilities of its actors and processes. The competencies at the level of people, process and technology, guided by innovative strategies, provide unique value to the customers making the organization highly competitive. (DR. AJITABH, 2008)

Assim, para Dr. Ajitabh (2008), a inovação e a capacidade de adaptação são aspectos que diferenciam a firma e agregam valor a seus processos, criando produtos e serviços para seus clientes que atendam ou excedam as suas necessidades e satisfação. A alta competitividade é, pois, segundo esta análise, constatada pela clientela.

Conceituação semelhante é fornecida por Hitt, Ireland e Hoskisson (2011), para quem “A competitividade estratégica é alcançada quando uma firma formula e implementa com sucesso uma estratégia criadora de valor”², ou seja, o planejamento estratégico a fim de tornar os processos de produção de bens ou oferecimento de serviços mais eficientes, eficazes e menos dispendiosas é intrínseca ao aumento da competitividade das empresas. O dinamismo da economia e do relacionamento entre os clientes e a firma requer, ainda, que a mesma esteja em constante aprimoramento de suas vantagens competitivas, para prolongá-las tanto quanto possível, já que as concorrentes buscam alcançar aquelas que têm as estratégias mais hábeis. Deduz-se, pois, que ser uma firma competitiva também implica saber administrar e multiplicar os benefícios da sua estratégia bem sucedida, maximizando as vantagens obtidas através dela, antes que as demais empresas consigam reproduzir seus métodos.

A empresa tem uma vantagem competitiva quando implementa uma estratégia que crie valor superior para os clientes e que os seus concorrentes não sejam capazes de duplicar ou achem muito caro para imitar. Uma organização pode estar confiante de que sua estratégia resultou em uma ou mais úteis vantagens competitivas somente após esforços dos concorrentes para duplicar a sua estratégia terem cessado ou falhado. Além disso, as empresas devem entender que nenhuma vantagem competitiva é permanente. A velocidade com que os concorrentes são capazes de adquirir as habilidades necessárias para duplicar os benefícios de uma estratégia criadora de valor de uma firma determina quanto tempo a vantagem competitiva vai durar. (HITT, IRELAND e HOSKISSON, 2011, p.) (tradução nossa)³

O que se pode concluir é que a competitividade e a estratégia estão intimamente ligadas; a primeira deriva da adoção bem sucedida da segunda. Quando bem elaborada, a estratégia origina reflexos os quais podem ter um impacto positivo grandemente significativo para a firma. Para que se elabore uma estratégia com tal poder benéfico,

² Strategic competitiveness is achieved when a firm successfully formulates and implements a value-creating strategy. (HITT, IRELAND e HOSKISSON, 2011)

³ A firm has a competitive advantage when it implements a strategy that creates superior value for customers and that its competitors are unable to duplicate or find too costly to imitate. An organization can be confident that its strategy has resulted in one or more useful competitive advantages only after competitors' efforts to duplicate its strategy have ceased or failed. In addition, firms must understand that no competitive advantage is permanent. The speed with which competitors are able to acquire the skills needed to duplicate the benefits of a firm value-creating strategy determines how long the competitive advantage will last. (HITT, IRELAND e HOSKISSON, 2011)

que na prática se traduz em obter retornos acima da média, é preciso que a firma tenha uma gestão voltada para este objetivo, a chamada gestão estratégica, que engloba a assunção de compromissos, a tomada de decisões e a realização de ações necessárias para que a firma se destaque no mercado. Trata-se, aqui, de um processo de escolha do que fazer e do que não fazer para obter a competitividade estratégica. Para tanto, conforme apontam Hitt *et al* (2011), é primordial que a empresa conheça o contexto no qual está inserida, identificando as características do ambiente externo, bem como analise sua atmosfera interna, observando as suas qualidades organizacionais e os pontos nos quais o desempenho deixa a desejar. Dessa forma será possível, segundo os autores supracitados, distinguir “os seus recursos, capacidades e competências essenciais - as fontes de seus ‘insumos estratégicos’”⁴.

Mas o que são as chamadas competências essenciais, as quais, quando bem aproveitadas, levam a firma a despontar diante das concorrentes? De acordo com Claude Levy-Leboyer (1997), “Competências são repertórios de comportamentos que algumas pessoas e/ou organizações dominam, o que as faz se destacar de outras em contextos específicos”, o que deve ocorrer no momento em que as mesmas são identificadas e desenvolvidas. As competências essenciais, ou *core competences*, são recursos intangíveis que podem se referir a qualquer momento da produção ou prestação de serviços, devendo ser difíceis de serem copiadas pelos concorrentes, configurar fatores de diferenciação da firma entre os clientes e ser elementos facilitadores de adaptação da empresa em momentos de inovação organizacional.

Tendo exposto, na ótica da firma, o modo como o conhecimento das próprias competências conduz a empresa à elaboração de estratégias competitivas adequadas às suas aspirações de crescimento, pode-se ampliar essas conceituações para uma visão mais ampla. Dr. Ajitabh (2008) aponta a existência de três diferentes níveis de competitividade: firma, indústria e país. Todos eles estão interligados, do plano micro para o macroeconômico; isso significa que um conjunto de firmas competitivas torna a indústria da qual fazem parte competitiva. Da mesma forma, um país pode ser dito competitivo quando suas indústrias assim o são consideradas. Isto, no entanto, não

⁴ The strategic management process is the full set of commitments, decisions, and actions required for a firm to achieve strategic competitiveness and earn above-average returns. The firm's first step in the process is to analyze its external environment and internal organization to determine its resources, capabilities, and core competencies - the sources of its "strategic inputs".(HITT, IRELAND e HOSKISSON, 2011)

significa que o grau de competitividade é definido apenas de baixo para cima (das firmas para as indústrias e delas para os países). Para que, no nível microeconômico, a competitividade das firmas e indústrias possa aflorar, é necessário que o ambiente econômico possibilite e, mais ainda, favoreça este desenvolvimento.

(...) a competitividade internacional é construída a partir da competitividade das empresas que operam nas economias nacionais e exportam a partir de suas fronteiras. De forma complementar, estratégias empresariais seguem padrões específicos, sugerindo que as características do sistema econômico afetam os fatores de competitividade e influenciam o desempenho empresarial. (COUTINHO, FERRAZ, 1994 apud MOTTA, PIMENTA, TAVARES, 2006)

No âmbito nacional, segundo se verifica, a preocupação individual das firmas em desenvolver uma gestão estratégica, a fim de aprimorar constantemente sua competitividade, traz benefícios não apenas para a firma em si, mas também à nação como um todo.

Saindo do âmbito da competitividade organizacional, deve-se direcionar a conceituação para a competitividade no agronegócio. O *agribusiness*, especificamente no que tange ao comércio de *commodities*, caracteriza-se por uma pequena, ou inexistente, diferenciação entre os produtos. Essencialmente, a mercadoria é homogênea, de modo que neste mercado é difícil basear a competitividade através de produtos de mais qualidade, ou de características diferenciadas, exatamente pela natureza semelhante dos produtos oferecidos. Daí se deduz a importância, para o agronegócio, da economia de escala e do favorecimento das condições edafoclimáticas para reduzir o preço do processo produtivo e ganhar mercado.

Em decorrência disso, a competitividade no agronegócio é uma matéria especialmente delicada. Os produtores dependem de fatores externos, como a macrologística, para ver definido seu poder de inserção no mercado.

A competitividade das empresas agroindustriais também é fortemente condicionada por fatores externos às empresas. Afinal, as transações não se dão apenas intrafirma, mas se apóiam em elementos externos a ela, como as condições relacionadas com a infra-estrutura física (estradas, ferrovias, portos) as de caráter econômico (política creditícia, tributária, salarial e cambial). (FILHO, FILHO, 1998)

Assim, estabelecidas as vantagens comparativas relacionadas ao contexto climático onde se dá a produção, as empresas do agronegócio necessitam das ações

governamentais no sentido de melhorar os meios de logística e escoamento na região onde operam. Tem-se, assim, um setor cuja competitividade é mais dependente dos fatores exógenos, e, portanto, muito mais vulnerável quando inserido num país carente de uma infraestrutura adequada.

3.1.2 Logística

Tendo sido destrinchados os principais conceitos que envolvem a competitividade, é momento de tecer considerações acerca do sentido de logística.

A logística é uma etapa fundamental do processo de oferecimento de produtos e serviços. Seja para o produtor, seja para o consumidor, e, por conseguinte, para a economia de uma forma geral, ela é vital para que o produto/serviço chegue ao seu destino da maneira o mais eficaz possível. No entanto, existe um desconhecimento sobre este tema e uma desvalorização do fator logístico dentro do sistema produtivo. Ele tende a ser mais lembrado quando não funciona adequadamente, podendo causar prejuízos de várias ordens e em diversos pontos da cadeia de produção.

A globalização trouxe ainda mais relevância para a logística. Com os mercados cada vez mais interligados, pode-se conquistar clientela em todas as partes do mundo; a dispersão geográfica entre fornecedores e clientes, assim, vem se aprofundando mais e mais. Para uma interação dinâmica entre a oferta e a demanda, atendendo-se adequadamente aos mercados através da superação de eventuais distâncias e entraves de transporte, é necessário que haja planejamento logístico e o posicionamento desta fase do ciclo produtivo onde ela realmente pertence: no topo das prioridades do produtor/fornecedor.

A logística é o fio condutor dos produtos e serviços ao seu destino mais importante, o consumidor. Ela é o elo entre o ofertante e o demandante; se o fio for longo demais, ou frágil, ou deveras sinuoso, põe em risco todas as etapas anteriores, por mais bem sucedido que tenha sido o produtor em completá-las. Isso porque o maior interessado, o cliente, não poderá atestar esta qualidade, já que o fornecedor fracassou em fazer chegar o produto até ele.

Ademais, embora tal fase tenha sido enfatizada, não é apenas a etapa final da produção (armazenamento e entrega) que fica comprometida quando há falhas no planejamento logístico. Já no seu início pode haver intempéries, se os erros logísticos se referirem ao armazenamento e transporte de matéria-prima. O excesso de insumos estocados pode levar a perdas de material, assim como a falta pode levar ao suprimento precário da demanda; o transporte ineficiente pode conduzir a um descompasso temporal entre a oferta e a procura, bem como a um aumento de custos de produção.

Vejam, então, uma das definições de logística existentes na literatura:

De uma forma sintética, podemos dizer que a logística é o processo de gestão dos fluxos e produtos, de serviços e da informação associada entre fornecedores e clientes (finais ou intermediários) ou vice-versa, levando aos clientes, onde quer que estejam, os produtos e serviços de que necessitam nas melhores condições. (MOURA, 2006)

Observa-se que o processo logístico envolve não somente o modo mais apropriado de armazenar a produção e os meios de transporte mais rápidos para ligar o fornecedor ao cliente; ele engloba, ainda, a comunicação constante entre os diversos agentes da cadeia produtiva e, importante salientar, o planejamento temporal, a fim de coordenar também o fluxo das mercadorias.

O sistema logístico abrange o fluxo total de materiais desde o início do sistema produtivo, com a aquisição e gestão de insumos, até a entrega ao destinatário final, o consumidor. Essa variedade de elementos componentes da gestão logística, a chamada logística integrada, é descrita pela *Association Française des Logisticiens d'Entreprises*:

A logística abarca, pois, todas as operações que condicionam o movimento dos produtos, tais como: localização das fábricas e entrepostos, abastecimentos, gestão física de produtos em curso de fabrico, embalagem, formação e gestão de estoques, manutenção e preparação das encomendas, transportes e circuitos de entregas. (TIXIER, apud MOURA, 2006)

Cada uma das etapas supracitadas tem relevância inquestionável no ciclo produtivo; a logística, tendo participação em todas elas, mostra-se um fator primordial a ser considerado pelos fornecedores.

A gestão logística traz em seu bojo, como metas, a diminuição de custos, o aumento da produtividade, a agregação de valor ao produto/serviço e a criação de vantagem competitiva, quando gerida com mais eficiência por um produtor do que por outro. Por isso há, dentro da definição de logística, diversos desmembramentos, já que cada área da logística diz respeito a uma etapa da produção. Tem-se, assim, a logística de aprovisionamento, de produção e de distribuição, e dentro destas áreas pode haver outras subdivisões, dada a amplitude dos processos abarcados pela estratégia logística.

Assim como a competitividade, a logística também existe no âmbito micro e macroeconômico. Roldão *et al* (2004) apud Moura (2006) aduzem que a micrologística refere-se às operações individuais de uma firma ou atividade; a mesologística envolve os procedimentos logísticos de determinada região e a macrologística, como se deduz, é relativa a um alcance mais global da gestão logística. A macrologística trata da concepção estratégica espacial da atividade econômica e de suas infra-estruturas de apoio. Por conta disso, o produtor deve ter consciência do território no qual está inserido, para que seu planejamento se adeque às características da região em que atua, tanto na etapa de produção quanto na de entrega. É o que se define por logística territorial, na qual a estratégia é pensada levando-se em conta o contexto territorial do qual o produtor faz parte.

3.1.3 Capital Espacial

Patrick Rérat e Loretta Lees, em seu artigo “Spatial capital, gentrification and mobility: evidence from Swiss core cities” (2010), mais precisamente no tópico “Spatial capital and mobility”, apresenta conceitos que, não obstante terem sido desenvolvidos focando o indivíduo, são de grande valia para o entendimento da importância das vantagens competitivas, quando postos sob a perspectiva de um produtor de mercadorias.

Citando as definições de Bourdieu (1984-1993), os autores do artigo em questão defendem que existem tipos variados de capital, e que eles é que posicionam o indivíduo na sociedade, e não sua classe social por si só. Daí se originam três conceitos: os de capital econômico, capital cultural e capital social. Capital econômico seria aquele oriundo de ativos e rendimentos financeiros, bem como o capital cultural seria definido não só pela educação e conhecimento, como também pelos valores estéticos e

morais. Por fim, o capital social se caracterizaria pelas redes sociais e relações estabelecidas. Tais variedades de capital se relacionariam, segundo Bourdieu, em uma espécie de arena social a partir da qual seria possível analisar a sociedade como um todo.

Isto posto, se chega a uma questão: como estabelecer uma ponte entre as considerações acima relacionadas e o estudo aqui tratado? Essa conexão é obtida quando, a partir das definições ora elencadas, se introduz um novo conceito: o de capital espacial.

Essa nova concepção, resultado de recentes pesquisas, situa a importância da mobilidade para o posicionamento do indivíduo na sociedade, com argumentos que também servem para indicar porque o capital espacial é um diferencial fundamental para as firmas. Rérat e Lees, citando Flamm e Kaufmann (2006) e Kaufmann (2004), estabelecem três elementos que comporiam o capital espacial: acesso, competência e apropriação. O acesso consistiria nos meios de transporte e comunicação disponíveis em dado momento, em determinado local. A competência seria a capacidade de superar as eventuais distâncias através de habilidades físicas, adquiridas ou organizacionais – o know how. Já a apropriação se referiria ao planejamento, valores e motivações, ou seja, a elementos que possibilitassem uma melhoria na relação com o meio, inclusive incrementando o acesso e a competência.

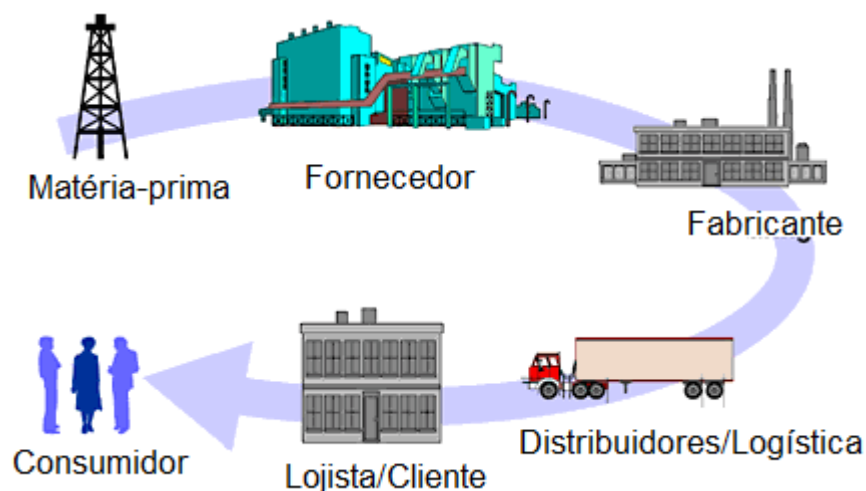
O fator mobilidade é tão relevante porque o capital espacial possui características em comum com outros tipos de capital: a maneira como os elementos que o compõem se dividem na sociedade são determinantes do quanto beneficiados os agentes serão pelo seu capital espacial, gerando distinção entre os indivíduos – ou, no nosso caso, firmas. Este capital pode ainda ser acumulado, transformado ou trocado, ao tempo em que também não depende de outras formas de capital: ele possui suas próprias variáveis, que vão desde a posição geográfica até o poder aquisitivo do agente em questão.

Dessa análise apresentada por Rérat e Lees, se pode extrair que, tão importante quanto o capital econômico e a cultura organizacional, o capital espacial é quesito determinante do grau de competitividade da empresa no mercado, de modo que ela deve buscar aprimorar os elementos que determinam esse tipo de capital, a fim de obter uma diferenciação mercadológica.

3.2 A GESTÃO LOGÍSTICA COMO MEIO DE INCREMENTO DAS VANTAGENS COMPETITIVAS SOB A ÓTICA DO AGRONEGÓCIO

Conforme abordado anteriormente, temos que a logística pode ser analisada na esfera micro ou macroeconômica. No caso do agronegócio, ramo estudado no presente trabalho monográfico, ambos os campos são de grande interesse; no entanto, levando-se em consideração o panorama do cultivo e consumo da soja internacionalmente, o âmbito macroeconômico será privilegiado. Ainda assim, a micrologística não será negligenciada, até mesmo porque ela é uma das etapas para o estudo e compreensão de como se dá a macrologística no caso dos grãos no Oeste baiano.

Figura 5 - Cadeia Logística Simplificada



Fonte: GEOMUNDO

A logística é fortemente afetada pela infraestrutura econômica. Batista (2005) indica os fatores endógenos e exógenos que influenciam o aspecto logístico. Os endógenos, oriundos da organização interna da firma, são a logística, a inteligência tributária e a estratégia comercial. Já os fatores exógenos seriam a infraestrutura econômica, a estrutura tributária e o mercado, considerando a concorrência. Dessa forma, para se alcançar a excelência logística, o fornecedor deve buscar constantemente a otimização logística, tributária e comercial, fatores que dependem de si, ao tempo em que se mantém ciente do que ocorre exogenamente, ou seja, a evolução das estruturas tributária, econômica e mercadológica. Esses são os preceitos da SCM – *Supply Chain Management*, ou Gestão da Cadeia Logística.

Especificamente para o contexto do agronegócio, a cadeia produtiva pode ser vista da seguinte maneira:

(...) para matérias primas agroalimentares e derivados, cadeia produtiva pode ser visualizada como a ligação e inter-relação de vários elementos segundo uma lógica para ofertar ao mercado *commodities* agrícolas *in natura* ou processadas. *Commodities* são ativos negociados sob forma de mercadorias em bolsa de valores, como por exemplo: café, soja, açúcar e boi. (SILVA, 2007).

Considere-se, ainda, que no caso do agronegócio a logística se divide em três setores, de acordo com Pereira *et al* (2007): logística de suprimentos, logística das operações de apoio à produção agropecuária e logística de distribuição. Cada um deles é particularmente relevante para garantir que a gestão logística, no fim das contas, promova o melhor custo-benefício possível.

A logística de suprimentos consiste na maneira pela qual os insumos e os serviços fluem até as empresas componentes de cada cadeia produtiva. O adequado planejamento nesta fase é crucial, haja vista que “os insumos agropecuários têm pesos muito elevados na composição dos custos de produção (...) e alguns deles têm seu preço de transporte mais elevado que seu próprio preço de aquisição” (Pereira *et al*, 2007).

A logística das operações de apoio à produção agropecuária, por sua vez, envolve a administração dos estoques necessários para cada ciclo produtivo, cuidando para que não haja excesso ou falta de matéria-prima, armazenamento inadequado e afins.

Por fim, a logística de distribuição, que é a mais visada neste estudo, refere-se ao tratamento pós-colheita dado à produção. No agronegócio, ela é especialmente importante em se tratando de *commodities* agrícolas, já que estas, via de regra, têm um grau de perecibilidade maior em relação aos produtos industrializados. Não se fala aqui apenas em celeridade na entrega, mas do mesmo modo em condições adequadas de transporte, refrigeração e outras necessárias para que o produto chegue ao seu destino com suas qualidades preservadas. O armazenamento dessas *commodities* depois de colhidas também é peça chave dentro do ciclo de produção e escoamento, já que é característica diferencial do agronegócio depender da sazonalidade das lavouras. Finalmente, a modalidade de transporte escolhida para a distribuição – ou, sendo o caso, as múltiplas modalidades – pode ser a diferença entre retornos acima da média e ganhos dentro dos padrões do mercado.

Destarte, altos custos operacionais logísticos implicam uma queda na renda do produtor, os preços internos e as exportações, diminuindo a participação do fornecedor no mercado. No plano macro, o que diminui é a participação do país no mercado mundial.

A importância de se ter um sistema logístico eficiente, no caso específico do agronegócio brasileiro, é que, quando altos, os gastos operacionais acabam por minar as vantagens competitivas obtidas no momento da produção. Isso significa que, quando da aquisição de matéria-prima, plantio e colheita, o Brasil obtém baixos custos, o que conduz a uma maior competitividade, dada a possibilidade de serem praticados preços menores que os do mercado. No entanto, em decorrência das deficiências no momento do armazenamento e escoamento da produção, é agregado aos dispêndios na produção o chamado 'custo Brasil', que é exatamente o termo utilizado no país para resumir os entraves burocráticos e infraestruturais que encarecem o investimento e o desenvolvimento no Brasil, comprometendo a eficiência produtiva nacional.

Superadas essas limitações, considerando as vantagens já existentes no cultivo de grãos no Oeste baiano, o preço fixado para nossas *commodities* no mercado interno e, especialmente, no externo, sofreria uma redução significativa, levando o grão brasileiro a ocupar posições de excelência em termos de competitividade.

4 AS INICIATIVAS DOS PODERES PÚBLICO E PRIVADO EM PROL DA MELHORIA NA COMPETITIVIDADE LOGÍSTICA DO OESTE BAIANO

4.1 PREVISÕES QUANTO AO INCREMENTO DA INFRAESTRUTURA E IMPLEMENTAÇÃO DE NOVAS ESTRUTURAS

Nas últimas duas décadas, a Bahia passou por significativas mudanças em seu panorama industrial. Houve o surgimento ou intensificação na atividade de diversos segmentos industriais. Pode-se citar a indústria automotiva, a eletroeletrônica, as indústrias de calçados, papel e celulose (cujas operações estenderam-se ao interior do estado), a revitalização do Pólo Petroquímico de Camaçari, a evolução do agronegócio, o *boom* na construção civil. Todos estes avanços demandam um sistema logístico cada vez maior, mais complexo e eficiente.

Ao mesmo tempo, verificou-se uma falta flagrante de investimentos nos modais de transporte de cargas na Bahia. Um exemplo é a precariedade da malha ferroviária, em virtude das poucas exigências feitas aos concessionários, no que tange a modernizações e melhorias, após a privatização das linhas. Fatos como esses levaram o estado à iminência de um apagão logístico, gerando a necessidade de mudanças radicais nesse sentido. Tal necessidade, conforme veremos abaixo, não passou despercebida pelo Poder Público.

Podemos citar como principais símbolos dos esforços no sentido de incrementar a estrutura e o planejamento do sistema logístico brasileiro os três seguintes programas: o Programa Estadual de Logística de Transporte (PeltBahia), apresentado em 2004, o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), lançado em 2007, e os Programas de Aceleração do Crescimento 1 e 2 (PAC e PAC 2), criados em 2007 e 2010, respectivamente. Das medidas constantes nestes programas, abordaremos aqui apenas aquelas que de algum modo influenciariam o panorama logístico e de transportes no Oeste baiano, afetando especificamente o mercado de grãos.

4.1.1 Programa Estadual de Logística de Transporte - PELTBAHIA

O PeltBahia, o pioneiro entre os programas, instituído pelo decreto nº 9.155, de 04 de agosto de 2004, tratou-se de um planejamento que apontou os principais gargalos

logísticos do estado, os entraves envolvendo a malha de transportes e sugestões de projetos que podiam solucionar algumas dessas barreiras. Os recursos proviriam do Estado, da Federação e de agentes privados. O plano trazia intervenções tais quais: a Via Expressa Portuária, a recuperação de importantes rodovias, a Ferrovia Oeste-Leste, plataformas logísticas de Juazeiro, Feira de Santana e Vitória da Conquista, novos aeroportos em cidades estratégicas do interior, a requalificação do aeroporto internacional de Salvador como um operador logístico, reestruturação dos Portos de Salvador e Região Metropolitana, o Porto Sul em Ilhéus, o complexo naval na região de São Roque do Paraguaçu que abarcassem estaleiros, o rodoanel de Feira de Santana, a hidrovía do São Francisco, a Ponte Salvador – Itaparica, entre outros.

O Plano, que visou à aplicação de investimentos nos 20 a 25 anos seguintes à sua implantação, intentava tirar da matriz rodoviária o peso de ser responsável pela movimentação de 92% da carga do estado (GALVANI, 2004), promovendo um melhor aproveitamento dos modais ferroviário, hidroviário e de cabotagem, bem como uma maior integração entre eles, diminuindo os custos para o produtor baiano e aumentando a sua competitividade.

Figura 6 - Porto de Ilhéus



Fonte: Blog Só Em Ilhéus

Foram analisadas pelo PeltBahia, ainda, as condições dos portos baianos para os quais as cargas se destinavam; a constatação foi de que o Porto de Ilhéus, apesar de ser o maior exportador de cacau do Brasil, não suportaria atender à demanda projetada para um futuro próximo, considerando o grau de expansão da economia agrícola do estado. Além disso, em virtude de não haver ligações ferroviárias para o porto e a impossibilidade de aprofundamento do canal, haja vista ter sido instalado na foz de um rio, projetos de expansão do mesmo restariam prejudicados. Surgiram, então, duas novas possibilidades: a ampliação do Porto de Cotegipe, na baía de Aratu, e a instalação do Porto Sul, no sentido Ilhéus – Itacaré.

No que tange ao oeste baiano, o PeltBahia trazia em seu bojo planos de implantação de uma ferrovia ligando o estado do Tocantins até a cidade de Brumado, a fim de diminuir os custos logísticos da movimentação da crescente produção agrícola da região, principalmente soja, milho, algodão. Para agilizar o escoamento, o novo corredor ferroviário englobava também a requalificação do trecho ferroviário que conectava Brumado até o complexo portuário existente na Baía-de-Todos-os-Santos. Essa obra, no entanto, sofreu reformulações em virtude dos novos planos envolvendo o Porto Sul, conforme será explicado mais adiante.

O Porto de Cotegipe, terminal privado existente desde 2006, recebeu incentivos fiscais a fim de, depois de ampliado, atender a parte da demanda dos produtores de grãos. Uma vez que antes apenas recebia navios trazendo grãos da Argentina, o porto passou a servir de meio de escoamento dos grãos provenientes do oeste baiano para o exterior, incrementando o potencial logístico do estado.

Existem vantagens, para a região de cultivo de grãos, no escoamento via Porto de Cotegipe. O fato de ser mais próximo do oeste da Bahia, bem como de gozar de maior capacidade de armazenagem e possibilitar que os caminhões que trouxeram os grãos voltem ao oeste levando fertilizantes são os mais destacáveis. Há, ainda, benesses de ordem técnica: maior calado, maior produtividade e menos burocracia, por se tratar de um terminal privado.

Figura 7 - Porto de Cotegipe



Fonte: Notícias do Oeste

Já existe uma linha ferroviária cruzando a Bahia, a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que se conecta ao Porto de Aratu (vide abaixo). No entanto, apesar de haver previsão de um entroncamento desta com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), na altura do município de Brumado, tudo aponta para a impossibilidade de integração entre as duas ferrovias, já que as mesmas têm bitolas diferentes. Este fato diminui as possibilidades de escoamento da produção do oeste baiano por Salvador.

Figura 8 - Ferrovia Centro Atlântica.



Fonte: ANTT

4.1.2 Plano Nacional de Logística e Transportes - PNLT

O Plano Nacional de Logística e Transportes contemplou uma série de investimentos na infraestrutura brasileira. No que se refere à Bahia, foram previstas obras em diversos segmentos, quais sejam, rodovias, ferrovias, portos e hidrovias, como pode ser verificado no Anexo A da presente monografia.

O objetivo do plano, que foi elaborado pelo Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (CENTRAN) – organismo ligado ao Ministério da Defesa – em conjunto com o Ministério dos Transportes, é reequilibrar a matriz de transporte no Brasil, dando ênfase às ferrovias. A intenção é que, até 2023, a participação do modal ferroviário cresça de 25% para 32%, que o aquaviário se eleve de 13% para 29%, que o dutoviário vá de 3,6% a 5% e o aéreo de 0,4% para 1%. Se atingidas essas metas, a participação do modal rodoviário, principalmente no transporte de cargas, cairia de 58% para 33% no país.

Conforme se depreende da análise dos portfólios de investimento do PNLT (Anexo A) e do PAC (Anexo B), existe uma complementaridade na aplicação dos recursos de ambos os planos. Muitas das diretrizes do PAC foram definidas a partir do que constava no PNLT, de modo que este último é considerado um indicativo dos principais pontos a serem resolvidos pelo Programa de Aceleração do Crescimento. No entanto, há críticas ao Plano Nacional de Logística e Transportes, no sentido de que as medidas dificilmente saem da fase de planejamento, não obstante suas discussões iniciais se terem dado desde 2006.

4.1.3 Programas de Aceleração do Crescimento – PAC E PAC 2

O Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, instituído pelo Decreto nº 6.025, de 22/01/2007, indicou cinco blocos de atuação, sendo o mais importante o que propunha medidas de infraestrutura, incluindo a infraestrutura social, como habitação, saneamento e transporte em massa.

O Anexo B deste trabalho demonstra alguns dos focos de investimento do PAC na região Nordeste do Brasil. O que será prioritariamente abordado aqui, no entanto, diz

respeito às obras da Ferrovia de Integração Oeste – Leste (FIOL) e da Ferrovia Norte – Sul (FNS).

A Ferrovia de Integração Oeste – Leste visa dinamizar o escoamento da produção do Estado da Bahia, em especial o de minérios e grãos oriundos do oeste. Ela proporcionará a ligação entre esta região e o litoral do estado, conectando-a ao sistema portuário de Ilhéus, que se encontra em processo de desenvolvimento. Haverá uma integração entre a FIOL (EF 334) e a Ferrovia Norte – Sul (EF 151), no município de Figueirópolis (TO), ampliando a gama de possibilidades de escoamento para os portos situados no norte brasileiro.

Figura 9 - Projeto da Ferrovia de Integração Oeste – Leste (FIOL)



Fonte: Ministério dos Transportes

A FIOL vai cruzar todo o território baiano, atravessando 32 municípios. São mais de mil e quinhentos quilômetros de extensão, ligando Ilhéus (BA) a Figueirópolis (TO). As previsões quanto à importância da ferrovia são otimistas:

O estudo de previsão de demanda realizado pela Valec, empresa pública ligada ao Ministério de Transportes e responsável pela obra de construção da ferrovia, aponta que os principais produtos transportados serão ferro, soja, farelo, milho, álcool e algodão. Outros produtos passarão a ter sua exploração viável quando puderem contar com essa via de escoamento. (...) A facilidade e baixo preço do transporte sobre trilhos deve se apresentar como um poderoso estímulo. As respostas mais imediatas são o aumento da produção agrícola e de minério de ferro em toda a área de influência da

ferrovia e o conseqüente desenvolvimento econômico das cidades próximas. (RODOVIAS E VIAS, 2010)

Já a Ferrovia Norte – Sul (FNS), também em fase de ampliação, terá 2.760 quilômetros de extensão quando da conclusão das obras, de acordo com o Ministério dos Transportes. Seu traçado final levará a uma ligação entre as cidades de Açailândia (MA) - Palmas (TO) - Anápolis (GO) - Estrela d'Oeste (SP). Há planos de extensão da ferrovia de Açailândia até o município de Barcarena, situado no Piauí, e de Estrela d'Oeste até Panorama (SP), seguida de um prolongamento da ferrovia até Rio Grande/RS. Assim como no caso da FIOL, a concessão da Ferrovia Norte – Sul pertence à VALEC.

Atualmente, a FNS, no trecho de 215 quilômetros entre Estreito e Açailândia, se conecta à Estrada de Ferro Carajás. Em decorrência desta ligação, os produtos que utilizarem a Ferrovia Norte – Sul podem ser escoados através do Porto de Itaqui, localizado em São Luís do Maranhão.

Figura 10 - Mapeamento dos projetos da FIOL e da FNS



Fonte: Jornal O Expresso

Por fim, o Complexo Portuário e de Serviços Porto Sul tem a finalidade de escoar minério de ferro, clínquer, soja, etanol, fertilizantes e outros grânéis sólidos. Localizado no distrito ilheense de Aritaguá, a oeste da BA-001 (Rodovia Ilhéus/Itacaré), com a localidade da Ponta da Tulha ao norte e o Porto do Malhado ao sul, o Porto Sul é uma obra de R\$ 3,5 bilhões e que se somará ao investimento na Ferrovia Oeste Leste. Este empreendimento já desperta grande interesse em empresas atuantes na exportação/importação das áreas fins do porto (grãos, etanol e minerais).

De acordo com o Governo da Bahia, o Porto Público está previsto para operar com uma capacidade nominal de exportação de 75 milhões de toneladas por ano e de importação de 5 milhões de toneladas. Além deste complexo, estão previstos ainda um Terminal de Uso Privativo (TUP), uma Zona de Apoio Logístico (ZAL) e uma Área de Proteção Ambiental (APA). Um retroporto (local de movimentação de cargas), uma rodovia e um aeroporto internacional estão presentes no projeto do complexo.

Desde o início do projeto, o Porto Sul é descrito como o ponto final da Ferrovia de Integração Oeste-Leste, de forma que se destina a direcionar para os portos de destino os produtos escoados através da FIOL.

Figura 11 - Imagem projetada do Complexo Portuário e de Serviços Porto Sul



Fonte: O Sarrafo

4.2 LIMITAÇÕES AOS PROJETOS DE DESENVOLVIMENTO LOGÍSTICO E DE TRANSPORTE

Dentre as limitações que vêm interferindo nos projetos descritos supra, podem-se destacar os entraves ambientais, as controvérsias políticas e o descompasso no planejamento das obras.

O Programa de Aceleração do Crescimento, por exemplo, foi alvo de denúncias referentes à sua utilização para fins eleitoreiros, haja vista que a inauguração de diversas obras se deu em período de campanhas eleitorais. Além disso, capitais brasileiras geridas por representantes do mesmo partido do governo federal estariam sendo beneficiadas quando da percepção dos recursos. A presente monografia não se propõe a analisar o mérito de tais acusações.

A lentidão na consecução dos projetos, deficiência habitual nos empreendimentos brasileiros, é outro elemento preocupante especificamente no que tange à Ferrovia de Integração Oeste – Leste, única obra do PAC 2 em atraso (REVISTA FERROVIÁRIA, 2012). Tal retardamento seria decorrente de pendência de licenças junto ao IBAMA e necessidade de esclarecimentos ao Tribunal de Contas da União (TCU). Estes últimos, em virtude de indícios de superfaturamento e projetos deficientes ou desatualizados.

No que tange ao Complexo Portuário e de Serviços Porto Sul, os principais impedimentos giraram em torno da obtenção de licenças ambientais e manifestações contrárias de alguns setores da sociedade de Ilhéus, que julgaram que a instalação do complexo seria um desvio das atividades próprias da região (economia do cacau e do chocolate, turismo, pesca), assim como um risco para o meio ambiente. Estes entraves levaram a um aprofundamento das discussões com os moradores da área afetada, bem como ao deslocamento do local inicial de instalação do Porto Sul: antes previsto para figurar na Ponta da Tulha, o projeto avançou cinco quilômetros na direção de Ilhéus, aportando definitivamente em Aritaguá, próximo à margem esquerda do Rio Almada.

Outro fator que pode ser muito prejudicial ao desenvolvimento logístico dos projetos ora abordados é o descompasso entre as obras do Porto Sul e as da Ferrovia de Integração Oeste-Leste. A FIOIOL necessita de um porto destino, para o escoamento da carga que circulará através dela. No entanto, apesar deste empreendimento estar previsto para dezembro de 2015, o porto ao qual a carga se destinaria, o Complexo Portuário e de Serviços Porto Sul, só deverá estar pronto em junho de 2018 (JORNAL DA MÍDIA, 2013). Durante este intervalo, supõe-se que a FIOIOL permaneceria num nível de utilização muito aquém do aproveitado, ou mesmo totalmente inutilizada. Para este problema, a solução apresentada pelo governo da Bahia seria de, após sua conclusão, destinar as cargas ao Porto de Malhado, também em Ilhéus, via rodovia.

4.3 DIFERENTES POSSIBILIDADES DE INTEGRAÇÃO: LESTE-OESTE X NORTE-SUL. AVALIAÇÃO E VANTAGENS

Para a Bahia, os projetos de desenvolvimento logístico representam a possibilidade de se desvencilhar da economia da região Nordeste e se consolidar uma integração com os outros estados da região Centro – Oeste, com foco produtivo semelhante ao baiano, bem como estreitar as relações com o mercado internacional.

No estado, já existem meios de integração com outros estados do Brasil. A BR-116, maior rodovia totalmente pavimentada do país, promove uma ligação da Bahia com outros estados do Nordeste, bem como com o Sudeste e Sul do país. O advento desta rodovia proporcionou progresso para toda a região sudoeste da Bahia. Atualmente, a BR-116 é o principal meio de escoamento do estado, crucial para a distribuição das safras de feijão, milho, hortícolas da região de Irecê e café do sudoeste. No entanto, como toda a malha rodoviária baiana, já se encontra sobrecarregada pela utilização excessiva. Além disso, o oeste da Bahia permanecia carente de uma ligação vertical com outros estados.

Projetos de conexão horizontal no estado, por sua vez, já existiram e não foram levados adiante. O Porto de Campinho, localizado em Maraú, seria o principal expoente desse desenvolvimento, cujas aspirações eram de estabelecer uma ligação Oeste – Leste entre estados brasileiros (Bahia, Minas, Goiás, Mato Grosso) e países da América Latina (Bolívia, Chile e Peru). No entanto, este projeto tencionava realizar essa conexão através do modal rodoviário, que conforme já debatido neste trabalho tem sido utilizado em excesso. Ademais, as últimas discussões deste plano remontam à década de 80, de forma que a economia baiana já sofreu diversas mudanças até o momento.

Há que se considerar, ainda, o constante desenvolvimento baiano e sua integração com a economia internacional:

O fomento ao comércio exterior, como vetor de indução do crescimento econômico na Bahia, vem sendo realizado pelo Governo do Estado mediante um posicionamento estratégico que procura ampliar os principais mercados com os quais a Bahia mantém relações comerciais, que são a União Européia, Nafta e o Mercosul, além dos mercados emergentes localizados na América Latina, China, Leste Europeu, Oriente Médio e África. (SEPLAN, 2009)

Foi abordado anteriormente o peso das exportações para o agronegócio no oeste baiano. Assim, observa-se que a tendência desta região é o distanciamento de outros polos produtivos na Bahia com características distintas, e uma integração global crescente.

Figura 12 - Posicionamento da Bahia com nova malha ferroviária



Fonte: VALEC

Depreende-se, pois, que as possibilidades de integração Norte – Sul proporcionadas pelo entroncamento entre a Ferrovia de Integração Oeste – Leste e a Ferrovia Norte – Sul estão em conformidade com o modelo de desenvolvimento do estado da Bahia, cada vez mais voltado ao comércio exterior. A integração Oeste – Leste será proporcionada, de modo que cada uma das modalidades disponíveis futuramente vai atender aos casos em que sejam mais aplicáveis. No entanto, uma conexão voltada para o norte, ocasionando uma integração com os portos situados nesta região do Brasil, como o de Itaqui, em São Luís, aproxima o produto do oeste baiano de uma parcela considerável do seu mercado consumidor, localizado na Ásia e Europa, diminuindo o tempo de espera pelas mercadorias e, por conseguinte, os custos, ao tempo em que aumenta a competitividade dos produtores da região.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através desta monografia, puderam-se verificar os conceitos mais utilizados de competitividade, logística e capital espacial, e o quanto estes elementos são relevantes para o sucesso de uma firma ou, no contexto ora estudado, para o desenvolvimento do agronegócio no oeste baiano, especificamente do cultivo de grãos.

A precariedade do sistema de transportes na Bahia, e no Brasil como um todo, dificulta o escoamento das *commodities* baianas, encarecendo o produto final e diminuindo a competitividade do produtor do estado, acrescentando aos custos habituais de produção o chamado Custo Brasil. Este custo acaba sendo a transição de uma mercadoria altamente competitiva para uma *commodity* de valor superior ao oferecido por países com menos vantagens comparativas, como é o caso dos Estados Unidos.

As alternativas propostas por recentes planos governamentais, com aplicação de médio e longo prazo, tendem a ser um divisor de águas para a economia baiana e brasileira, revolucionando a infraestrutura nacional e promovendo uma melhoria significativa nas condições de participação de mercado dos produtos brasileiros. Tendo em vista a gama de possibilidades que se vem abrindo diante da produção de grãos no oeste baiano, as expectativas são extremamente positivas.

É necessário, pois, que sejam contrabalanceados os interesses do polo produtor de grãos no oeste baiano, do estado da Bahia como um todo e do continente sul-americano, para que se extraia, dessa forma, o melhor saldo possível dessa revolução infraestrutural a que se propõe o governo brasileiro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AJITABH. **Global Competitiveness**. New Delhi: Excel Books, 2008. 221 p.
- BAHIA. Secretaria de Agricultura, Irrigação e Reforma Agrária, Superintendência de Política do Agronegócio. **Estimativa da safra 2008/2009 por cultura**. Salvador, 2009, 15 p.
- BAHIA. Secretaria de Agricultura, Irrigação e Reforma Agrária, Superintendência de Política do Agronegócio. **Agronegócio baiano - Informe conjuntural**. Salvador, 2007, 30 p.
- BATISTA, Eliezer. **A Logística do Agronegócio de Hoje e Seu Futuro** – Uma Visão Global do Brasil. Disponível em < <http://www.itaubba.com.br/portugues/palestras/pdf/logistica.pdf> >. Acesso em: 15 fev. 2013.
- BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Economia brasileira na encruzilhada**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006, 292 p.
- CASTILLO, Ricardo. Agronegócio e Logística em Áreas de Cerrado: expressão da agricultura científica globalizada. **Revista da ANPEGE**. v. 3, p. 33 - 43, 2007.
- CASTRO, Sílvio Henrique de; REIS, Ricardo Pereira; LIMA, André Luís Ribeiro. Custos de produção da soja cultivada sob sistema de plantio direto: estudo de multicasos no oeste da Bahia. **Ciênc. Agrotec**. Lavras, v. 30, n. 6, p. 1146-1153, nov./dez., 2006.
- CHINA é a maior importadora da soja brasileira. **Rural BR Agricultura**. 05 nov. 2012. Disponível em < <http://agricultura.ruralbr.com.br/noticia/2012/11/china-e-a-maior-importadora-da-soja-brasileira-3940956.html> >. Acesso em: 15 nov. 2012.
- COUTINHO, L.; FERRAZ, J.C. **Estudo da competitividade da indústria brasileira**. Campinas: Papirus, 1994. 510p.
- DIAS, Carlos. Gargalos começam na porta das indústrias. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 17 set. 2012. Disponível em: <http://www.abdib.org.br/imagens_abdib_na_midia/abdib_midia_4966.jpg>. Acesso em: 10 mar. 2013.
- FERRAZ, Zelma Maria de Lima. A produção de grãos na Região Oeste da Bahia. **Bahia Agrícola**, v.6, n.3, p. 3 – 10, nov. 2004.
- FERROVIA Oeste-Leste e Porto Sul, na Bahia, causam rombo espetacular de R\$ 2 bilhões. **Jornal da Mídia**. 09 jan. 2013. Disponível em < <http://www.jornaldamidia.com.br/2013/01/09/ferrovia-oesteleste-e-porto-sul-na-bahia-causam-rombo-espetacular-de-r-2-bilhoes/> >. Acesso em. 20 jan. 2013.
- FILHO, Nelson Siffert; FILHO, Paulo Faveret. **O Sistema Agroindustrial de Carnes: Competitividade e Estruturas de Governança**. Campinas: BNDES, 1998. 31p.

GONÇALVES, José Manoel Ferreira; MARTINS, Gilberto. **Raio X da produção, investimento e participação dos modais de transportes**. Disponível em <
<http://logisticatotal.com.br/files/articles/1ab014ee36f8d2a502a0118509923184.pdf>>.
 Acesso em: 15 fev. 2013.

HALL, Peter, COMTOIS, Claude, MCCALLA, Robert, SLACK, Brian. **Integrating Seaports And Trade Corridors**. Canada: Ashgate Publishing Ltd., 2011. 310 p.

HITT, Michael A. IRELAND, R. Duane. HOSKISSON, Robert E. **Strategic Management: Competitiveness & Globalization Concepts and Cases**. Canada: South Western Educational Publishing, 2011. 443 p.

IMPULSO na agricultura do Oeste da Bahia. **Raízes: Informativo do Grupo Galvani**. São Paulo, v.4, n. 28, out. nov. 2007.

INTEGRAR a Bahia com a economia global e internacional. Disponível em <
http://www.seplan.ba.gov.br/sgc/arquivos/20100618_090829_15%20Integra%C3%A7%C3%A3o.pdf>. Acesso em: 13 jan. 2013.

LEVY-LEBOYER, Claude. **Gestión de las Competências**. Barcelona: Gestión 2000, 1997. 161 p.

MASCARENHAS, José de Freitas. **Desenvolvimento da Infra-Estrutura de Transportes: Perspectivas e Desafios**. Disponível em <
<https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CDMQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.cni.org.br%2Fportal%2Fflumis%2Fportal%2Ffile%2FfileDownload.jsp%3FfileId%3D8A9015D01445CD8E01144C71606B7803&ei=cXMqUbO8OYWk8QSwqoCwDw&usq=AFQjCNGsx3k8HW44hh41AoFmftWiYPsxA&sig2=K7dZhrHSmbfh6vbvzfS4IQ&bvm=bv.42768644,d.eWU>>.
 Acesso em: 15 fev. 2013.

MOTTA, Paulo Roberto. PIMENTA, Roberto. TAVARES, Elaine. **Novas idéias em administração**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006. 272 p.

MOURA, Benjamim. **Logística: Conceitos e Tendências**. Lisboa: Ed. Centro Atlântico, 2006. 352 p.

PAC 2: atraso na FIOOL preocupa governo. **Revista Ferroviária**. 08 mar. 2012.
 Disponível em
 <
<http://www.revistaferroviaria.com.br/index.asp?InCdNewsletter=6599&InCdUsuario=24479&InCdMateria=15186&InCdEditoria=1>>. Acesso em: 13 jan. 2013.

PEREIRA, Débora Washimi et al. **Logística de Transportes no Agronegócio**. São Paulo: Unisaesiano, 2007. 11 p.

PROGRAMA de logística da Bahia. **Raízes: Informativo do Grupo Galvani**. São Paulo, v.2, n.10, out. 2004.

RASIA, Alex. **Cenário e perspectivas para a cultura do milho no Oeste da Bahia**. Brasília, 2011. 24 p.

RODOVIAS E VIAS. DISPONÍVEL EM < <http://www2.rodoviasevias.com.br/revista/materias.php?id=509&rvc=25> >. Acesso em: 13 jan. 2013.

ROLDÃO, Victor Sequeira; RIBEIRO, Joaquim Silva. **Organização da produção e das operações:** da concepção do produto à organização do trabalho. Lisboa: Monitor, 2004. 288 p.

SALIN, Delmy L.. **Soybean Transportation Guide:** Brazil 2010. Disponível em < <http://www.ams.usda.gov/AMSV1.0/getfile?dDocName=STELPRDC5092186> >. Acesso em: 22 jun. 2012.

SILVA, Luís César da. **Agronegócio:** Logística e Organização de Cadeias Produtivas. Disponível em < http://www.agais.com/manuscript/ms0107_agronegocio.pdf >. Acesso em: 12 jan. 2013.

SOJA. Disponível em < http://www.economiaemdia.com.br/static_files/EconomiaEmDia/Arquivos/infset_soja.pdf >. Acesso em: 12 dez. 2012.

SOUZA, Larissa Larocca de. **A Logística da Soja na Fronteira Agrícola Norte e Nordeste.** Disponível em < <http://log.esalq.usp.br/home/uploadfiles/arquivo3939.PDF> >. Acesso em: 12 fev. 2013.

ANEXO A – PORTIFÓLIO PNLT

RODO - Nordeste-Meridional	
Empreendimento	Investimento Previsto
L-101 Norte: Barra de Santo Antônio - Maceió. 29,2 km.	240.000,00
AL-101 Norte: Barra de Camaragibe - Porto de Pedras. 22 km.	25.000,00
AL-101 Sul: Maceió - Barra de São Miguel. 25,8 km. Duplicação.	138.000,00
AL-220: São Miguel dos Campos (BR-101) - AL-220 (Arapiraca). 68 km. Duplicação.	340.000,00
BR-316 - AL-210: Implantação da BR-424: Chã Preta - Viçosa - Cajueiro - Pindoba. 41,70 km.	53.000,00
BR-316: Mata Grande/AL - Inajá/PE. 50 km.	65.000,00
BR-316: Rotatória PRF - Entroncamento Av. Jucá Sampaio. Contorno Rodoviário. Duplicação. Ponte e Viadutos. 15,5 km.	215.000,00
Penedo - Piranhas. Contorno Rodoviário. (São Brás, Porto Real do Colégio, Traipu, Pão de Açúcar). 175 km.	205.000,00
Penedo/AL - Neópolis/SE. Ponte sobre o Rio São Francisco. 1 km.	80.000,00
BA-001: Canavieiras/BA - Belmonte/BA	37.400,00
BA-001: Caravelas/BA - Nova Viçosa/BA	31.200,00
BA-001: Trancoso/BA - Prado/BA	240.000,00
BR-020: Barreiras/BA e Divisa BA/PI	93.000,00
BR-020: Entroncamento BR-020/BR-135 (Barreiras/BA) - Divisa BA/PI	163.760,00
BR-030: Campinho/BA - Cocos/BA	118.300,00
BR-101: Porto Seguro/BA - Divisa BA/SE	250.000,00
BR-101: Porto Seguro/BA a Divisa BA/ES	583.722,00
BR-116/BR-324: Melhorias no Entroncamento	13.600,00
BR-116: Feira de Santana/BA - Divisa de BA/PE	539.748,00
BR-122: Juazeiro/BA - Seabra/BA - Caetité/BA - Divisa BA/MG	213.580,00
BR-135: Correntina/BA e Coribe/BA, 31 Km	30.000,00
BR-160: Ibotirama/BA e Bom Jesus da Lapa/BA	155.988,00
BR-235: Divisa BA/PI a Divisa BA/SE	451.850,00
BR-242: Barreiras. Contorno Rodoviário incluindo ponte de 130m. (8 km)	20.550,00
BR-242: Divisa TO/BA - entroncamento BR-242/BA-460	110.124,00
BR-242: Entroncamento BR-242/BA-460 e o entroncamento BR-242/BA-160 - Recuperação	543.438,00
BR-242: Entroncamento da BR-242/BA-160 e Castro Alves/BA - Recuperação	840.600,00
BR-242: Trecho BA-116 (Paragaçu - Salvador). 150 km.	5.000.000,00
BR-242: Trecho BA-460 - Divisa BA/TO. 49 km.	100.000,00
BR-251: Buerarema/BA - Ilhéus/BA	30.000,00
BR-251: Buerarema/BA à Divisa BA/MG (BR-251/BR-101)	100.000,00
BR-324: Feira de Santana - Contorno	69.910,00
BR-324: Salvador/BA - Aeroporto ao Viaduto da BR-324	20.000,00
BR-324: Trecho Jacobina - Divisa BA/PI. 290,6 km.	581.200,00
BR-324: Umburanas/BA e Entroncamento da BR-324/BA-210 (Sento Sé/BA)	229.257,00
BR-330: Anel Rodoviário do Estado/Município de Ipiaú/BA	10.000,00
BR-367/BR-101: Porto Seguro/BA - Entroncamento	42.000,00
BR-415: Ilhéus/BA - Pontal/BA - Nova Ponte	27.600,00

Salvador/BA - Camaçari - Ferrovia Juazeiro/BA - Alagoinhas/BA - Aratú/BA - Salvador/BA e Acesso ao Porto de Juazeiro, (Linha Centro) com 570 km R\$ 1.461.043.000,00, sendo 60% no PNL 2008/2011 e 40% no PNL 2012/2015	1.461.043
Santo Amaro da Purificação: Contorno Ferroviário	77.000
Teixeira de Freitas/BA e Porto da Barra do Riacho/ES, (PORTOCEL), 315 Km (Ferrovia Litorânea Norte) FCA (Valores referentes ao trecho na BA)	389.587
Aracaju: Laranjeiras - Itaporanga D'Ajuda. Contorno Ferroviário. 25 km.	210.000
Aracaju: Rosário do Catete - Porto de Sergipe. Ferrovia de Acesso. 24 km.	180.000
São Cristóvão/SE - Laranjeiras/SE, 40 Km - Trem Regional	37.070
TOTAL	9.698.179,30

HIDRO - Nordeste-Meridional	
Empreendimento	Investimento Previsto
Rio São Francisco: Entre Carinhanha/BA e Pilão Arcado/BA - Revitalização	121.000,00
Rios Grande e Corrente: Melhoramento da Navegabilidade - Bahia	50.166,00
TOTAL	171.166,00

ANEXO B – PORTIFÓLIO PAC

RODO - Nordeste Meridional	
Empreendimento	Total GEPAC autorizado
BR- 101 Div. SE/BA - Entr. BR-324 (Feira de Santana)	363.000.000,00
BR-235 Div SE/BA - BA/PE (Juazeiro) - Div PE/BA - Div BA/PI	995.000.000,00
BR- 116 Div PE/BA - Feira de Santana	556.000.000,00
BR- 135 Subtrecho Divisa BA/MG - Itacarambi	137.000.000,00
BR-324 Via Expressa ao Porto de Salvador (viadutos e acessos)	339.300.000,00
BR-135 São Desidério - Div PI/BA - Div BA/MG	550.800.000,00
BR-415 Ilhéus - Itabuna	270.000.000,00
BR-242 Travessia urbana de Luís Eduardo Magalhães	54.000.000,00
BR-242 Contorno de Barreiras (Incluindo ponte com 130m)	21.000.000,00
BR-407 Travessia urbana de Juazeiro	90.000.000,00
BR-135 MG - Montes Claros - Ent. BR-040	557.200.000,00
* BR- 235 Div BA/PI - Guaribas - Caracol - Bom Jesus	52.500.000,00
** BR- 242 Entr BA-460 - Div BA/TO	14.700.000,00
TOTAL	4.000.500.000,00
* Valor Estimado em 50%	
** Valor Estimado em 15%	

FERRO - Nordeste Meridional	
Empreendimento	Total GEPAC autorizado
Trecho da Ferrovia de Integração Oeste Leste - Construção Ilhéus/Ba - Caetité/Ba	2.310.000.000,00
Trecho da Ferrovia de Integração Oeste Leste - Construção Caetité/Ba - Barreiras/Ba	1.917.000.000,00
Variante Ferroviária Camaçari - Aratu - Ba	154.000.000,00
TOTAL	4.381.000.000,00

Programa de Investimentos Privados Novo Modelo da FERRO - Nordeste Meridional	
Empreendimento	Total GEPAC autorizado
* BH-Aratu	2.568.800.000,00
Aratu - propria Cabo	2.800.000.000,00
TOTAL	5.368.800.000,00
* Valor Estimado em 38%	

HIDRO - Nordeste Meridional	
Empreendimento	Total GEPAC autorizado
*Corredor do Rio São Francisco	79.400.000,00
TOTAL	79.400.000,00
10.200.000,00 empenhado)	