



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



DESAFIOS LOGÍSTICOS PARA O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE CAFÉ NO SUL DE MINAS GERAIS

Ana Flávia Dutra Campos
adutracampos@yahoo.com
UNIS/MG

Reginaldo da Silva Souza
reginaldo-vga@hotmail.com
UNIS-MG

Pedro dos Santos Portual Jr
pedrorotaract@hotmail.com
UNIS-MG

Gustavo Flausino de Oliveira
gustavoflausino@interaduaneira.com.br
Unis/MG

Genivaldo da Silva Souza
gesouza88@hotmail.com
UNIS/MG

Resumo: As operações logísticas têm papel fundamental no crescimento e desenvolvimento de qualquer nação. Hoje o Brasil dispõe de muitos benefícios para realizar exportações como, por exemplo, os incentivos fiscais que reduzem alguns impostos a uma alíquota zero. Porém a disponibilidade de modais de transporte é um grande entrave às exportações, uma vez que não são suficientes para escoar a produção do país devido à sua precariedade e escassez de investimentos. Este artigo analisa as principais dificuldades enfrentadas pelos exportadores de café da região Sul de Minas Gerais para o escoamento da sua produção. O referencial teórico pesquisado para a elaboração do trabalho foi baseado nos dados de comercialização de café no Brasil e no Sul de Minas, tipos de modais e suas características, infraestrutura da logística brasileira e da região do Sul de Minas. Através de uma pesquisa de campo realizada em algumas empresas exportadoras de café da região Sul de MG foi possível um melhor entendimento sobre a real situação em que se encontra o agronegócio brasileiro e quais seriam as opções de mudança para o cenário atual.

Palavras Chave: Exportações de Cafés - Desafios logísticos - Sul de Minas Gerais - -



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



1. INTRODUÇÃO

As empresas brasileiras enfrentam grandes desafios para manterem a competitividade no mercado externo, visto que, a infraestrutura logística brasileira ainda não é suficiente e totalmente adequada para todas as operações realizadas no país.

Ainda que existam planos e grandes avanços na infraestrutura brasileira, os estados produtores de *commodities* encontram grandes dificuldades para escoar sua produção até os principais portos do país. O Sul de Minas Gerais, onde se concentra a maior área de café exportado pelo país, necessita cada vez mais de uma maior disponibilidade de modais e consequentemente melhores condições de tráfego para os mesmos.

Hoje em dia são inúmeras as dificuldades encontradas pelas empresas para realizar a exportação dos seus produtos. Apesar de muitas, essas se repetem e se mostram cada vez mais presentes na precariedade das rodovias por onde é escoada a maioria da produção do país, também é questionado o porquê do não uso das ferrovias uma vez que essa iria “aliviar” o congestionamento nas estradas e melhorar as condições do custo de frete. A preferência pelas rodovias acarreta em outras dificuldades como o alto valor cobrado pelos pedágios e o crescente aumento no preço dos combustíveis.

Dessa forma, o presente trabalho busca responder à seguinte questão: Quais os principais desafios para o escoamento da produção de café no Sul de Minas?

O objetivo da pesquisa é analisar quais são os entraves encontrados pelas empresas exportadoras de café na região Sul de MG para escoar sua produção. Outro ponto importante é identificar possíveis propostas para chegar a solução desse problema.

Por meio de uma pesquisa de campo realizada em empresas exportadoras de café da cidade de Varginha, localizada no Sul de Minas Gerais, os pontos fracos da logística brasileira foram claramente expostos nos questionários respondidos pelas empresas exportadoras onde foi possível concluir que o país precisa investir cada vez mais em infraestrutura para obter um maior retorno na venda dos seus produtos e *commodities*.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 MERCADO DE CAFÉ NO BRASIL

O Brasil cultiva apenas duas espécies de café, o café arábica e o robusta. De acordo com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas-SEBRAE (2010), o arábica é o tipo mais produzido e exportado pelo Brasil. A produção deste café se concentra em Minas Gerais (MG) e São Paulo (SP) e a do conilon (robusta) no Espírito Santo (ES) e em Rondônia (RO). O estado mineiro é considerado o maior produtor nacional de arábica e responde por 51,3% da produção brasileira de café. O Espírito Santo é o segundo maior produtor de café do país e o maior estado produtor do café robusta. Na última safra, foi responsável por 22,1% da produção nacional.

Segundo o portal COOXUPE (2014), no acumulado de 2013, o volume de café exportado pelo Brasil apresentou uma alta de 10,2% em relação ao ano anterior, totalizando 31.224.918 sacas. A receita gerada com esses embarques chegou a US\$ 5,150 bilhões. Apesar de ser considerado positivo, o número é inferior ao registrado em 2012, quando o resultado foi de US\$ 6,364 bilhões. Os dados são do balanço das exportações, divulgado pelo Conselho dos Exportadores de Café do Brasil-CECAFE (2014). De acordo com Guilherme Braga (2014), diretor-geral do CeCafé “os dados indicam que a exportação brasileira de café em 2013 está se recuperando em termos de volume, se comparada ao ano anterior. Esse resultado positivo mostra que o país volta aos patamares de exportação acima dos 30 milhões de sacas por ano”.



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
— 10ª EDIÇÃO —
© Inovação de Recursos e Desenvolvimento



Ainda de acordo com o portal COOXUPE (2014), segundo dados do relatório do CeCafé, os embarques de café foram realizados principalmente pelo porto de Santos, de onde saiu 75,7% do produto exportado (23.632.116 sacas), pelo porto do Rio de Janeiro, que embarcou 17,8% do total (5.564.819 sacas) e pelo porto de Vitória, que escoou 1,7% do total (524.373 sacas). O relatório aponta ainda que considerando os mercados compradores, a Europa respondeu pela importação de 54% do total embarcado do produto brasileiro (aumento de 9% em comparação a 2012), enquanto América do Norte foi responsável pela compra de 22% do total de sacas exportadas (alta de 15%), a Ásia por 18% (incremento de 12%) e a América do Sul por 3% (redução de 15%).

2.2 MERCADO DE CAFÉ NO SUL DE MINAS

Segundo Queiroz (2013), em Minas Gerais está concentrada a maior área de café plantada com 1.241,12 mil hectares, predominando a espécie arábica com 97,7%. A área total estadual representa 52,49% da área cultivada com café no país, fazendo o estado ser considerado o primeiro no *ranking* nacional.

De acordo com a Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Minas Gerais-FAEMG (2013), as exportações do agronegócio de Minas Gerais, entre Janeiro e Setembro de 2013, totalizaram US\$ 5,56 bilhões, valor que ficou 2,58% abaixo dos US\$ 5,7 bilhões faturados em igual intervalo em 2012. A queda no faturamento do café, foi um dos fatores que contribuiu para a redução das exportações. A principal queda nas exportações foi registrada nos embarques de café.

Ainda de acordo com a FAEMG (2013), foram enviados ao exterior 781,3 mil toneladas do produto, o que significou uma elevação de 19,26%. Ao contrário do volume, os preços baixos impactaram diretamente no faturamento, que ficou em US\$ 2,26 bilhões, queda de 16,66%, quando comparado com os US\$ 2,7 bilhões faturados no ano anterior.

2.3 MODAIS DE TRANSPORTE E SUAS CARACTERÍSTICAS

Para Keedi (2010), o transporte é uma das variáveis mais importantes do comércio exterior, visto que não existe venda e compra de mercadorias sem ele. É impossível a transferência da mercadoria de um ponto a outro sem o uso de pelo menos um dos modais de transportes existentes, e não há como ser competitivo sem a melhor utilização deles, separados ou em conjunto.

São cinco os modais de transporte: o rodoviário, o aquaviário, o ferroviário, o aeroviário e o dutoviário. O que os diferencia são características como velocidade, capacidade, agilidade, custos, entre outros. São essas características que definirão a escolha logística do transporte.

De acordo com Razzolini (2009), para efeitos de comparação o modal que apresenta maior agilidade (velocidade) é o modal aéreo, já em relação à confiabilidade ou consistência o dutoviário é o modal que mais se enquadra nessa característica. Em termos de maior capacidade em um único veículo o modal aquaviário (navios) é o mais apropriado e o de menor capacidade é o dutoviário. O segundo maior em capacidade é o ferroviário pelo fato de poder aumentar sua capacidade montando composições com vários vagões. O aeroviário também possui grande capacidade, pois atualmente existem aeronaves com grande capacidade de carga. Já o modal rodoviário tem baixa capacidade de movimentação de cargas devido o transporte ser realizado por um único caminhão. Quando a comparação é disponibilidade o modal rodoviário está em primeiro lugar.

No Brasil, os modais mais utilizados são o rodoviário, o marítimo e o aéreo.

De acordo com o Ministério dos Transportes-MT (2014), o modal rodoviário é o principal meio de transporte utilizado no Brasil. Na maioria dos casos possui preço do frete superior ao modal hidroviário e ao ferroviário, se tornando adequado para o transporte de mercadorias de alto valor ou perecíveis, produtos acabados ou semi-acabados. Ainda de acordo com o MT (2014), o modal marítimo é o meio de transporte aquaviário realizado por meio de embarcações para viagens de longa distância. Devido a sua grande capacidade de carga é considerado o principal transporte nas comercializações internacionais.

Para Razzolini (2009), o modal aéreo é o meio de transporte mais rápido, por isso é recomendado para transportar mercadorias de alto valor agregado, pequenos volumes e encomendas urgentes. Como o marítimo, é adequado para viagens de longas distâncias e internacionais.

Quando comparada a utilização dos modais no Brasil a outros países pode-se observar como a matriz de transporte do nosso país é desbalanceada.

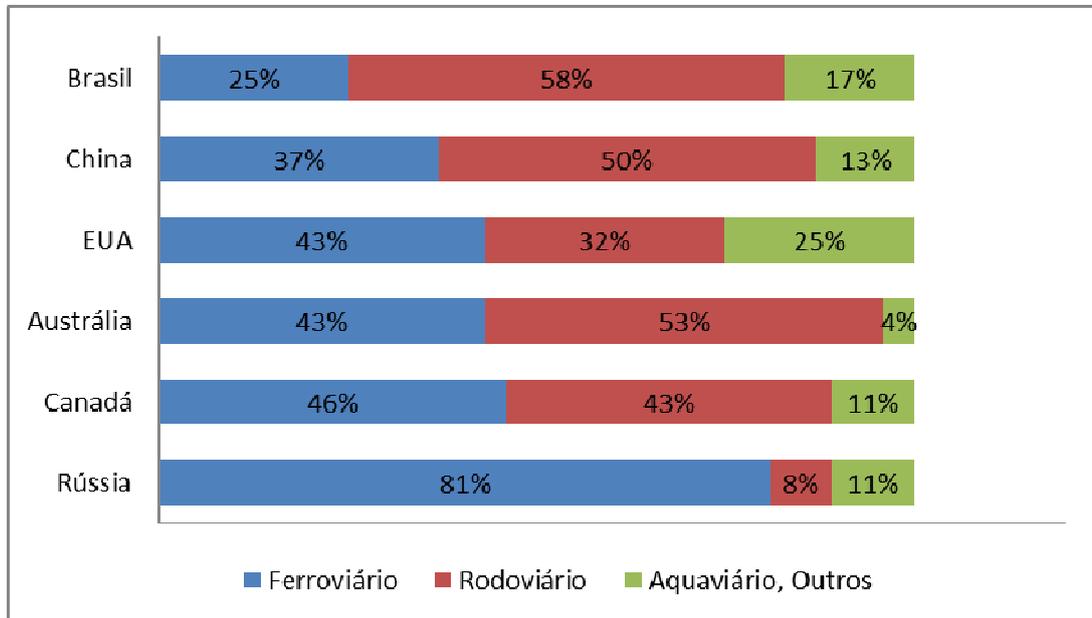


Figura 1 – Comparação entre distribuição de modais

Fonte: Elaborado pelos autores, adaptado de Ministério dos Transportes (2012).

A distribuição modal de transportes no Brasil de hoje pode ser observada na figura 2 sendo os percentuais de participação de cada modal estimados em função das quantidades de toneladas-quilômetro-úteis (TKUs) de cada modal.

O gráfico possibilita uma visão ampla do desequilíbrio entre os diferentes modais, o que aponta a necessidade de readequações para o crescimento da competitividade e do desenvolvimento sustentável do país.

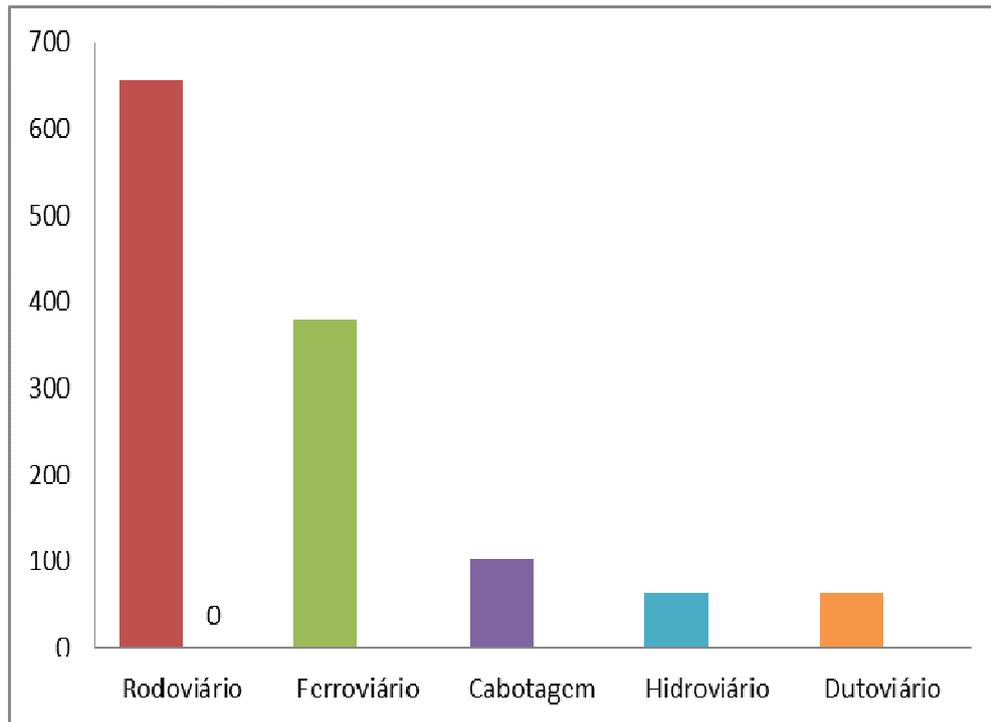


Figura 2 – Distribuição modal da matriz brasileira de transportes de cargas
Fonte: Elaborado pelos autores, adaptado de Ministério dos Transportes (2012).

A perspectiva para o ano de 2025 é uma reestruturação da matriz de transportes, com maior participação do modal ferroviário e do aquaviário de acordo com o levantamento realizado pelo MT (2012).

2.4 CARACTERÍSTICAS DA LOGÍSTICA BRASILEIRA

A logística é parte integrante, se não a principal variável de eficiência para o comércio exterior. Tempo, prazo de entrega, assistência técnica e pronta-entrega são itens importantes da variável. Deve-se entender a logística, não somente como transporte, mas, sim, desde a comunicação até a entrega do produto ao cliente (ALABY, 2013).

O sistema logístico brasileiro orientou-se no sentido leste-oeste, ou seja, da costa (portos) para o interior do continente, visando abastecer o País com produtos importados. Agora, quando o Estado necessita de um sistema logístico oposto, no sentido oeste-leste, do interior em direção aos portos, a fim de sustentar o movimento exportador, percebem-se as deficiências existentes na infraestrutura logística, sendo que não se faz muito no intuito de melhorá-la. A exportação brasileira já contribuiu significativamente para o saldo da balança comercial e, certamente, contribuiria muito mais caso a precária infraestrutura não onerasse os custos dos exportadores (o chamado custo Brasil) em todos os elos da cadeia produtiva (RAZZOLINI, 2009).

Os serviços de transportes constituem-se em fator crucial para o desenvolvimento econômico de uma nação, o que torna indispensável o provimento de uma rede muito bem estruturada de transportes. A oferta insuficiente de diferentes modais de transporte, com predomínio do rodoviário no escoamento da produção, e as longas distâncias percorridas, elevam os valores dos fretes, reduzindo os ganhos brasileiros de produtividade e impactando na competitividade dos preços no mercado externo (BASSO; VASCONCELOS, 2008).



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
— TEM 2015 —
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



Como forma de atrair capital externo foram claramente priorizadas a pavimentação e construção de rodovias, para que assim houvesse demanda interna e incentivasse o desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil (BASSO; VASCONCELOS, 2008).

Para Razzolini (2009), a opção clara pelo transporte rodoviário, relegando as ferrovias a uma segundo plano, fez com que ocorresse uma estagnação no setor ferroviário. Um dos problemas encontrados na malha rodoviária é o fato de que apenas 12,18% dela estão pavimentadas. Além disso, mesmo nas rodovias mais estruturadas, a manutenção constitui uma dificuldade muito séria, resultando na má conservação da maioria.

2.5 A LOGÍSTICA NO SUL DE MINAS

A região Sul de Minas Gerais está localizada geograficamente em um ponto estratégico, sendo corredor de passagem da produção deslocada entre as demais regiões do país, bem como pela proximidade dos maiores centros consumidores do Brasil. O Sul de Minas é composto por 153 municípios e dividido em 11 microrregiões.

A região contribui com o país na geração de divisas como fator moderador da balança comercial pois, nesse centro de produção, manufatura e comércio, estão situadas 8 unidades, sedes ou filiais das maiores processadoras e exportadoras de café do Brasil (FERNANDES, 2004).

Localizada na cidade de Varginha a Estação Aduaneira do Interior – EADI ou Porto Seco do Sul de Minas foi o primeiro porto seco criado no Brasil e é o único na região Sul de Minas. Com acesso aos principais portos e aeroportos do Brasil, o terminal fica a 300 km de São Paulo e Belo Horizonte, 380 Km do Rio de Janeiro e Santos e a 325 Km do Aeroporto Viracopos, em Campinas, áreas responsáveis pela geração de 65% do PIB brasileiro (PORTO SECO SUL DE MINAS, 2013).

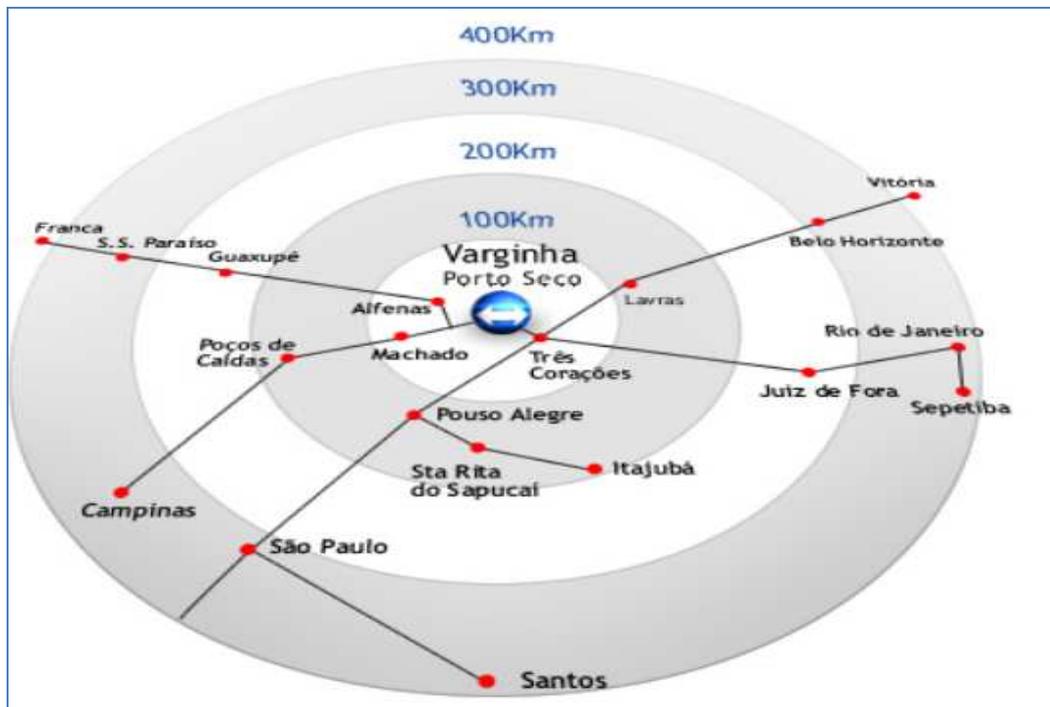


Figura 03 – Localização do Porto Seco Sul de Minas
Fonte: Porto Seco Sul de Minas (2013)



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



Os percursos mais usados para o escoamento da produção do Sul de Minas são com destino aos portos marítimos de Santos, Rio de Janeiro e Guarujá. Os caminhos escolhidos normalmente são pelas rotas mais curtas, o que nem sempre é bom, pois, pode haver a interferência dos pedágios, más condições de tráfego devido a grande movimentação de carros e caminhões e a precariedade das estradas (FERNANDES, 2004).

3. ASPECTOS METODOLÓGICOS

Para Gil (1999), a pesquisa tem um caráter pragmático, é um processo formal e sistemático de desenvolvimento do método científico. O objetivo fundamental da pesquisa é descobrir respostas para problemas mediante o emprego de procedimentos científicos.

Para alcançar os objetivos pretendidos, o trabalho foi realizado em duas etapas. Em primeiro lugar, fez-se um estudo bibliográfico em obras, sites, livros, revistas e publicações sobre os temas principais que norteiam o projeto. A pesquisa bibliográfica segundo Gil (1999) se realiza a partir do registro disponível, decorrentes de pesquisas anteriores. Tem como objetivo desvendar, recolher e analisar informações sobre determinado fato, assunto, ideia e até um problema para o qual se procura uma resposta ou uma hipótese que se quer experimentar. O referencial teórico baseou-se nos dados de comercialização de café no Brasil e no Sul de Minas, tipos de modais e suas características, infraestrutura da logística brasileira e da região do Sul de Minas.

Em segundo lugar, foi realizada uma pesquisa de campo através de um levantamento, com análise de caráter qualitativo, em seis empresas exportadoras de café localizadas na cidade de Varginha – MG, escolhidas por acessibilidade, onde foram explorados os principais pontos de dificuldades encontrados por elas no escoamento da produção de café até os principais portos e aeroportos do país. De acordo com Gil (1999), o levantamento é a interrogação direta das pessoas cujo assunto se deseja conhecer. É feito por meio de solicitações de informações a um grupo significativo de pessoas acerca do problema estudado para que mediante análise quantitativa obtenha conclusões correspondentes aos dados coletados.

Dessa forma, o presente trabalho caracteriza-se como uma pesquisa descritiva onde se observa, registra, analisa e ordenam dados, sem manipulá-los, isto é, sem interferência do pesquisador. Procura classificar, explicar e interpretar fatos que ocorrem, usando técnicas específicas, dentre as quais se destacam a entrevista, o formulário, o questionário, o teste e observação (ALMEIDA, 1996).

4. ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS DADOS

O artigo buscou avaliar os principais entraves encontrados pelos exportadores de café na região Sul de Minas Gerais para escoarem sua produção até os portos e aeroportos do país. Para o levantamento dos dados, foi realizada uma pesquisa de campo por meio de questionários com perguntas abertas que permitem a análise qualitativa com a finalidade de se entender os desafios logísticos para o escoamento da safra de café da região analisada.

Foram escolhidas seis empresas do ramo cafeeiro situadas em Varginha MG, sendo que o critério utilizado para a definição da empresa foi o critério de acessibilidade. Os nomes das empresas não serão identificados, para tanto elas serão denominadas de: Empresa A, Empresa B, Empresa C, Empresa D e Empresa E.

Com base na pesquisa desenvolvida, ficou claro que o Porto de Santos é o principal porto utilizado para o escoamento da produção de café do Sul de Minas, para tanto as empresa



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



utilizam essencialmente o transporte rodoviário para interligar ao transporte marítimo. Apenas uma empresa utiliza o transporte aéreo para realizar o transporte internacional e duas empresas afirmam utilizar o transporte rodoviário para realizar o transporte internacional para países da América do Sul.

Na figura 6 pode-se observar a divisão dos portos e aeroportos utilizados pelas empresas nas exportações pesquisadas nas exportações de café realizadas no Sul de Minas.

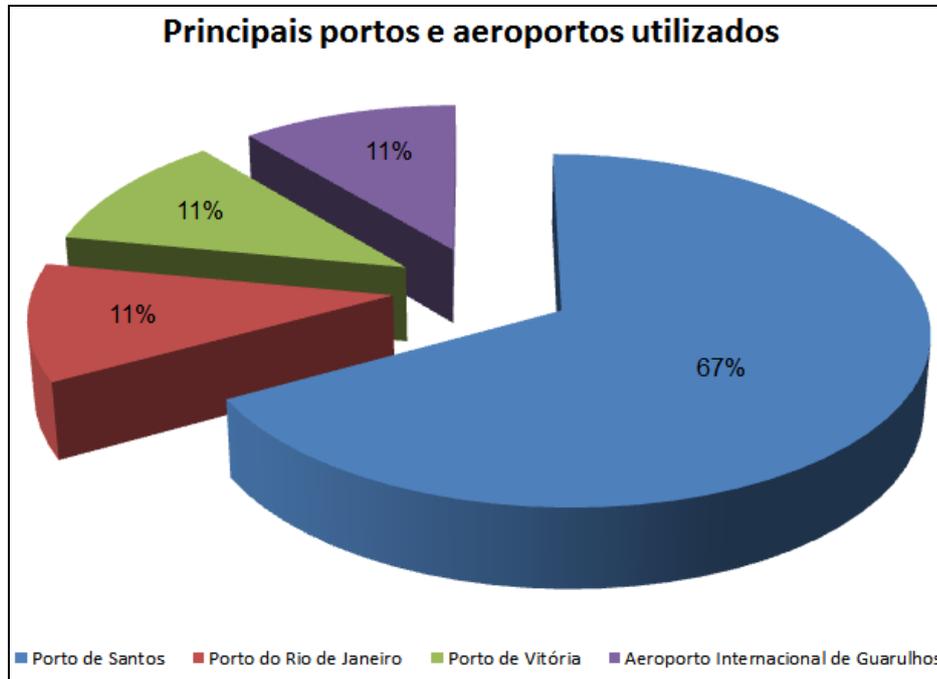


Figura 04 – Principais portos/aeroportos utilizados para a exportação
Fonte: Elaborado pelos autores, dados da pesquisa.

Quando questionado se os modais disponíveis na nossa região atendem às necessidades das empresas, 100% delas responderam que sim, mas não deixaram de citar o que o transporte rodoviário poderia melhorar. A Empresa C acredita que o baixo nível de investimento em infraestrutura nos modais marítimo e rodoviário geram problemas como ineficiências e custos adicionais no processo de escoamento da produção. A empresa acredita ainda que a burocracia brasileira encontrada no despacho aduaneiro é algo que dificulta o processo de exportação. A Empresa E cita as más condições nas rodovias como a maior dificuldade de todo o processo. Segundo ela deveriam ser criadas linhas exclusivas para o escoamento da produção evitando assim problemas como o congestionamento nas estradas. Para a Empresa A, a disponibilização do modal ferroviário na região do Sul de Minas Gerais em muito ajudaria, uma vez que este modal produz benefícios econômicos como, por exemplo, menores custos de operação e frete. Para o transporte são necessárias embalagens para um melhor acondicionamento da mercadoria dentro dos containers. Dentre as embalagens citadas pelas empresas as que aparecem com maior frequência são *big bag*, sacaria de juta e *bulk*.

Segundo as empresas pesquisadas, existem muitos aspectos que precisam ser melhorados, dentre eles, os mais citados foram o investimento em rodovias e ferrovias, criação de Portos Secos, a melhoria do processo de despacho aduaneiro de exportações e novas políticas mais dinâmicas que viabilizem as exportações.

Ao serem questionadas sobre o impacto de possíveis melhorias na infraestrutura brasileira e suas respectivas exportações todas as empresas acreditam que com as possíveis melhorias na infraestrutura contribuiriam para o aumento da competitividade dos produtos



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



exportados por elas e por consequência para o desenvolvimento econômico do País. Os custos com transportes reduziriam e haveria maior agilidade no escoamento da produção. As empresas deixam evidente que para otimizar o processo de exportação o que país necessita é de mais investimento na infraestrutura logística. De acordo com a Empresa D “é bom salientar que no momento atual, muita coisa já progrediu, visto que antigamente a logística era pior que a dos dias atuais.” Ainda de acordo com a empresa muito ainda precisa ser feito para que o Brasil possa se manter como uma das principais economias do mundo.

O quadro abaixo resume o que mais prejudica o transporte de café na região e o que mudaria caso houvesse melhorias na logística brasileira:

Tabela 1 – Pontos negativos e melhorias na logística

PONTOS NEGATIVOS DA LOGÍSTICA BRASILEIRA	CONSEQUÊNCIA DE POSSÍVEIS MELHORIAS
Más condições nas rodovias	Diminuição de custos com transporte
Precariedade nos modais de transporte	Agilidade no escoamento da produção
Alto custo do frete	Aumento da vantagem competitiva
Gargalo formado nos portos	Aumento das vendas
Falta de infraestrutura nos terminais portuários	Crescimento econômico do país

Fonte: Elaborado pelos autores, dados da pesquisa.

Apesar de toda a precariedade na infraestrutura logística do país, o Brasil é considerado o maior exportador mundial de café. De acordo com a Associação Brasileira da Indústria de Café-ABIC (2009), os principais importadores de café do Brasil são a Alemanha, os Estados Unidos, Itália, Japão e Bélgica.

A tabela abaixo mostra os 11 principais destinos das exportações de café das empresas entrevistadas:

Tabela 2 – Principais destinos das exportações realizadas

PAÍSES	FREQUÊNCIA	%
Alemanha	4	13,33%
Bélgica	2	6,67%
China	2	6,67%
Coréia do Sul	2	6,67%
Estados Unidos	6	20,00%
França	1	3,33%
Holanda	3	10,00%
Itália	2	6,67%
Japão	3	10,00%
Reino Unido	3	10,00%
Suécia	2	6,67%
Total	30	100%

Fonte: Elaborado pelos autores, dados da pesquisa.

De acordo com as empresas da região que foram entrevistadas a maior parte da sua produção é vendida para os Estados Unidos, representando 20% das vendas, seguido da Alemanha com 13,33%.



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
— TEM 2015 —
© Iniciação de Recursos e Desenvolvimento



5. CONCLUSÕES

O café, por muitos anos considerado o produto base da economia brasileira, tem sua maior produção localizada em Minas Gerais. A região Sul de Minas Gerais se tornou o mais importante centro de produção de café do Brasil devido a fatores como clima e solo apropriados para o cultivo da planta. Apesar de o estado não possuir uma logística de transporte que favoreça o escoamento da produção, a região Sul de Minas Gerais está estrategicamente localizada no centro das três maiores capitais do país e dos portos de Santos e Rio de Janeiro.

Através da análise realizada pode-se concluir que o desenvolvimento de um país está intimamente ligado à disponibilidade de infraestrutura, de tal forma que a infraestrutura de transportes tem um impacto decisivo para a sustentabilidade desse processo.

Diante disso a pesquisa apontou que é de suma importância a melhoria da infraestrutura logística para o aumento da competitividade das empresas brasileiras no mercado internacional. Cabe ao poder público investir em todos os modais, mas principalmente no rodoviário, que é o principal meio de transporte do café e da maioria das mercadorias que são produzidas no país, para que o transporte seja feito com maior segurança e agilidade.

O estudo realizado apresentou limitações quanto à organização e análise das informações obtidas nos questionários devido aos diferentes dados que foram fornecidos por empresas distintas, apesar de estas estarem no mesmo segmento de mercado. Para uma pesquisa mais aprofundada o ideal seria realizar novas pesquisas abordando um maior número de empresas da região com o intuito de identificar as dificuldades que mais se repetem no estado quando se fala em transporte de café.

REFERÊNCIAS

- ABIC. **Análise setorial, Brasil: maior exportador mundial de café.** 2009. Disponível em: <<http://www.abic.com.br/publique/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?sid=24>>. Acesso em: 02 out 2014.
- AGRICULTURA RURAL BR. **Volume das exportações de café no Brasil no primeiro semestre de 2013 cresceram 13,3%.** 2013. Disponível em: <<http://agricultura.ruralbr.com.br/noticia/2013/09/volume-das-exportacoes-de-cafe-do-brasil-no-primeiro-semester-de-2013-cresceram-13-3-4260489.html>>. Acesso em: 29 mar. 2014.
- ALABY, Michel Abdo. **Importância da Logística para o comércio exterior.** 2013. Disponível em: <http://www.sebraepb.com.br:8080/bte/download/Gest%C3%A3o%5CLog%C3%ADstica/454_1_Arquivos_logcomex.pdf> . Acesso em: 28 mar. 2014.
- ALMEIDA, Maria Lúcia Pacheco de. **Como elaborar monografias.** 4. ed. rev. e atual. Belém: Cejup, 1996.
- APEX BRASIL. **Perfil exportador do estado de Minas Gerais.** 2013. Disponível em: <http://www2.apexbrasil.com.br/media/estudo/MinasGerais2013_20131209170725.pdf>. Acesso em: 01 abr. 2014
- BASSO, Leonardo; VASCONCELOS, Guilherme Martinelli. **Sistemas de transporte brasileiro: origem, estado atual e desafios.** 2008. Disponível em: <<http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/jovenspesquisadores/article/view/917>>. Acesso em: 01 abr. 2014
- BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano Nacional de Logística e Transporte.** 2012. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/public/arquivo/arq1347652549.pptx>>. Acesso em: 01 out 2014.
- BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Projeto de Reavaliação de Estimativas e Metas do PNLT.** 2012. Disponível em: <www.transportes.gov.br/public/arquivo/arq1352743917.pdf>. Acesso em: 30 set 2014.
- BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Banco de Informações e Mapa de Transportes-BIT.** 2014. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/01-inicial/index.html>>. Acesso em: 01 out 2014.



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



COOXUPE. **Brasil atinge 31.224.918 sacas de café exportadas em 2013, diz Cecafé.** 2014. Disponível em: <<https://www.cooxupe.com.br/index.php/noticias/86-agronegocio/1777-brasil-atinge-31224918-sacas-de-cafe-exportadas-em-2013-diz-cecafe.html>>. Acesso em: 30 mar. 2014.

FAEMG. **Queda no preço do café derruba valor exportado.** 2013. Disponível em: <<http://www.senarminas.org.br/News.aspx?Code=4264&Portal=1&PortalNews=1&ParentCode=139&ParentPath=None&ContentVersion=R>>. Acesso em: 01 abr. 2014

FERNANDES, Márcio. **Logística do escoamento do café do Sul de Minas Gerais.** 2004. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/7514/000546480.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 12 abr. 2014.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** São Paulo: Atlas, 1999.

KEEDI, Samir. **ABC do Comércio Exterior.** São Paulo: Aduaneiras, 2010.

PORTO SECO SUL DE MINAS. **Localização.** 2014. Disponível em: <<http://www.portosecosuldeminas.com.br/ps/portugues/localizacao.asp>>. Acesso em: 19 abr. 2014.

QUEIROZ, Jorge. **Conjuntura Semana do Café.** 2013. Disponível em: <http://www.conab.gov.br/OlalaCMS/uploads/arquivos/13_09_17_17_23_28_cafe09a13092013.pdf>. Acesso em: 29 mar. 2014.

RAZZOLINI FILHO, Edelvino. **Transportes e Modais: com suporte de TI e SI.** 2. ed. Curitiba: Ibpex, 2009.

SEBRAE. **Principais características do café no Brasil.** 2013. Disponível em: <http://www.sebrae.com.br/setor/cafe/o-setor/producao/cadeia-produtiva/120-000-439-principais-caracteristicas-do-cafe-no-brasil/BIA_120000439>. Acesso em: 29 mar. 2014.

SEFA. **Minas Gerais resultado fiscal de 2013.** Disponível em: <<http://www.agenciaminas.mg.gov.br/media/uploads/2014/01/29/entrevista-secretario-29-01-2014final.pdf>>. Acesso em: 01 abr. 2014.



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



APÊNDICE

Apêndice A – Roteiro para entrevista com importador

- 1) Quais as operações de comércio exterior realizadas pela sua empresa?
 - () Importação
 - () Exportação
 - () Drawback
 - () Entrepasto Aduaneiro
 - () Admissão temporária
 - () Exportação temporária
 - () Outros _____

- 2) Quais os portos/aeroportos/pontos de fronteira utilizados para as operações de desembaraço aduaneiro importação/exportação?

- 3) Quais as principais etapas para realização de uma operação de importação?

- 4) Quais as principais dificuldades encontradas pela empresa para realização das operações de importação? Qual(ais) justificativa(s)?

- 5) O excesso de burocracia na zona primária para a obtenção do DTA dificulta o uso das zonas secundárias?

- 6) Quais os impactos da oscilação do câmbio nas operações de importação da empresa?

- 7) Quais os possíveis impactos de melhorias na infraestrutura logística brasileira para a competitividade da sua empresa?

- 8) O que o governo precisa fazer para melhorar a competitividade das empresas que operam com o comércio exterior?