

LOGÍSTICA DA EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA REFRIGERADA

Débora Aparecida Pereira Monteiro¹
Miryam Cristina Rodrigues Santana¹
Luciano Soares de Souza²

Introdução

A expansão da logística no mercado vem sendo cada vez mais intensa, as empresas vem atendendo a diminuição de custos, tempo, espaço físico, produção, estocagem, transporte, etc. Considerando, a partir destes pontos a logística é mais do que uma administração geral de qualquer empresa, seja de pequeno, médio ou grande porte. Atualmente, há empresas que possuem o seu ciclo logístico completo e há aquelas que preferem terceirizar os seus serviços, sendo mais comum o serviço de transporte (PORTAL DA EDUCAÇÃO, 2013).

O Brasil precisa investir um trilhão de reais para se equipar ao padrão de países como a Rússia e a Austrália o que nos mostra que ainda estamos muito atrás no quesito de investimentos em infraestrutura de transporte, e essa questão influencia nos resultados da exportação do nosso país (CALEIRO, 2014).

Nos últimos anos o Brasil se tornou o maior exportador de carne bovina do mundo (CORREIO DO BRASIL, 2014). Segundo Resende (2014), dentre os produtos exportados estão a carne bovina congelada e a carne bovina resfriada, que são transportadas em contêineres da unidade abatedora para o porto em caminhões. Nesse trajeto o que mais prejudica o *lead time* são as rodovias e os portos que não se modernizaram e não se desburocratizaram. Esse problema poderia ser sanado com uma maior atenção do governo às rodovias com fortes investimentos, modernização e ampliação de nossos portos e a desburocratização em nossas exportações tornando assim o processo cada vez mais rápido e menos complicado.

1 Acadêmicas do Curso de Tecnologia em Logística da Faculdade de Tecnologia de Lins Prof^o Antônio Seabra – Lins-SP

2 Prof. Dr. da Faculdade de Tecnologia de Lins Prof^o Antônio Seabra – Fatec, Lins-SP.

E-mail: luciano@fateclins.edu.br

A empresa alvo do estudo é a JBS Transportadora, que faz o transporte para exportação dos produtos de carne bovina congelada e resfriada. Para a constituição deste trabalho foi realizada a aplicação de questionário aos gerentes do segmento de contêiner da empresa.

Containerização

De acordo com Moura e Banzato (1997), a containerização tem sido definida como um meio pelo qual as mercadorias são transportadas dentro de contêineres, podendo assim transportar as cargas em diferentes modais. O conceito seria o fato de conseguir transferir toda a carga de uma modalidade de transporte para outra.

O contêiner é um equipamento utilizado no transporte intermodal que tem dispositivos que permitem a sua manipulação, é fabricado em aço que possui baixo custo e resistência alta, entretanto há contêineres constituídos de outros materiais como: de alumínio e de madeira com fibra de vidro, mas que não apresentam vantagens em relação aos de aço. O uso de contêineres tem crescido muito na intermodalidade, pois são de fácil transferência em fretes globais, e ainda combina facilmente com o transporte rodoviário, ferroviário e marítimo. (CHOPRA, 2011)

Com exceção dos dutos o contêiner é uma peça de equipamento que é transferível para todos os outros modais. Está em expansão o uso do contêiner devido ao incremento do comércio internacional. O uso do contêiner evita remanejamentos de alto custo nas transferências intermodal. (BALLOU, 2007)

Segundo Vieira (2002), o uso contêineres proporciona maior rapidez, entrega segura do produto, frete oceânico mais barato e facilidade do transporte porta a porta. Para os embarcadores e receptores reduz a manipulação das mercadorias diminuindo avarias e roubos, reduzindo custos com seguros e de embalagem, assim como diminuição dos custos com carga e descarga. Por parte dos transportadores terrestres, diminui o tempo de espera, aumenta a eficiência do transporte, e o número de reclamações sofre uma queda, em função da diminuição de roubos e avarias.

A vida útil mínima do contêiner é de 8 a 12 anos, dependendo do material utilizado na sua construção e do seu uso, já que o contêiner é um equipamento durável e de uso repetitivo GOEBEL (1997). As companhias marítimas costumam oferecer serviço de frete para o contêiner, ou deve ser alugado por empresas exclusivas (LUDOVICO, 2007). O aluguel cobrado por contêiner é adicionado ao frete durante a viagem. Inclui um prazo, geralmente de cinco dias em cada extremidade para devolução do contêiner ao armador (GOEBEL, 1997).

Tipos de contêineres

- Carga seca (Dry) é bastante utilizado pelo transporte internacional de cargas, utilizado para cargas em geral, tem flexibilidade no acondicionamento, pode ser em caixas, pacotes, produtos em paletes, produtos manufaturados, eletrodomésticos, entre outros.

- Gaiola (Crate): adequado para atender necessidades técnicas e operacionais, permitindo transportar cargas especiais em tanques, para líquidos e gases.
- Contêiner teto aberto (*Open top*) destinado a grãos, peças pesadas, ou indivisíveis, a movimentação é feita de forma vertical, a maioria desses contêineres utilizam coberturas na parte superior.
- Contêiner refrigerado (*Reefer*) equipado com sistema de refrigeração embutido, que funciona por conexão elétrica ou pelo gerador de combustão, utilizado para transportar alimentos que serão transportados resfriados ou congelados (MOURA e BANZATO, 1997).

Carne bovina congelada

O melhor método de conservação da carne é a congelação, pois, as alterações na qualidade de carne são mínimas visto que a atividade microbiana e enzimática é paralisada, bem como a velocidade das reações químicas é recomendável que a carne seja mantida na temperatura de -18°C . (ROCHA, 2011).

A logística da carne bovina congelada tem como principal característica a maior durabilidade do produto e o *transit time* pode ser maior, podendo ser usado modais alternativos de transporte (AGROANALYSIS, 2014).

Carne bovina resfriada

A exportação de carne resfriada é voltada a consumidores de países mais exigentes visto que a sua qualidade é bem superior as demais, atendendo a um nicho superior. Os frigoríficos preferem a exportação de produtos refrigerados devido ao seu alto valor, gerando assim uma receita maior (AGROANALYSIS, 2014). O transporte da carne resfriada é feito em temperaturas utilizadas na refrigeração, que variam de 0°C até $-1,5^{\circ}\text{C}$ (PARDI, et al., 2001).

É um tipo de produto que é escoado no modal rodoviário até os portos. Os frigoríficos para manter um alto padrão na mercadoria escolhem portos mais próximos possível da unidade produtora, para que o produto possa chegar o quanto antes ao porto. Somente em casos que unidade abatedora encontra-se distante do porto faz-se o uso do aparelho chamado *Genset*, o qual mantém a temperatura constante da mercadoria e adequa a manutenção da qualidade do produto durante o transporte do mesmo.

O Grupo JBS enxergou uma necessidade dentro da própria empresa criando assim a transportadora JBS, logo ela tornou-se um dos mais importantes negócios do Grupo.

A frota da transportadora conta com 1.300 veículos divididos em cinco segmentos que são câmara fria, sider, contêiner, couro verde e boiadeiro.

Os produtos exportados pelo segmento contêiner pela JBS TRP, são constituídos de todos os tipos de cortes de carne bovina, couros, enlatados, envoltórios, massa de sabão, leite em pó, margarina, frangos. Conta com uma frota de 450 veículos, sendo 300 em São Paulo e 150 em Santa Catarina com a ajuda de mais de 600 colaboradores.

A frota para o transporte dos contêineres é composta de veículos da marca Volkswagen 25-420, Mercedes Benz e da Volvo FH540 para os rodotrens. Toda a frota da transportadora é renovada a cada três anos

A maior demanda dos contratos de exportação é de carne bovina congelada ou resfriada. Os principais destinos de exportação destes contratos são Venezuela, Rússia, Hong Kong, Europa e outros países menores. Esses produtos têm como principais origens as 40 plantas do grupo que estão espalhadas pelo Brasil.

Os contratos de exportação são passados, primeiramente, para o comercial que analisa via sistema, qual planta tem produto disponível ou disponibilidade para produção do produto solicitado pelo cliente. Em seguida é passado para o setor de Planejamento e Controle de Produção (PCP), que irá informar o prazo para que o produto seja produzido e após esse planejamento o pedido comercial é passado para o setor de *booking*, que aloca no sistema os dados da reserva do navio que é realizado pela disponibilidade de contêineres dos armadores. Possuindo esses dados, o setor comercial passa os contratos para uma equipe da logística que repassa os contratos para a transportadora que devera atender a data de carregamento na unidade e retornar o contêiner para o porto antes do *dead line* da carga.

Diante das infraestruturas observadas nas rodovias que são utilizadas para o transporte da carne bovina, os Estados do Mato Grosso e Rondônia são os que mais apresentam problemas pela qualidade das rodovias, aumentando o risco de acidentes. Já nos Estados de São Paulo, Minas Gerais e Goiás, as rodovias são mais estruturadas, o que facilita o transporte.

Já sobre os portos pode se dizer que estão se modernizando e se organizando para melhorar os atendimentos, porém a maior dificuldade é chegar até eles, pois na maioria das vezes as rodovias estão sobrecarregadas e com grandes filas, entende-se que os portos cresceram, mais as rodovias continuam as mesmas.

A logística é fundamental nos dias de hoje, para o crescimento das empresas. O transporte é uma das funções da logística, e o principal, pois é no transporte que está concentrado os maiores custos, por isso a importância das empresas darem uma atenção maior para este ramo. A escolha dos canais de distribuição também interfere significativamente nos custos finais.

O estudo realizado na JBS Transportadora possibilita concluir que o atendimento de seus clientes quando se trata de exportação de carne bovina congelada e resfriada envolve uma mega operação com técnicas e conhecimento logístico, e aponta que o transporte em rodovias do País ainda é o maior problema em infraestrutura, devido a sua qualidade, e também os acessos aos portos marítimos. Somente com um maior investimento de políticas públicas, podem ser sanados esses problemas das rodovias e portos do Brasil, para que as empresas possam alcançar maior competitividade com os produtos e serviços comparado com os países desenvolvidos.

Referências

- BALLOU, R. H. **Logística empresarial**: transportes, administração de materiais e de distribuição física. São Paulo: Atlas, 2007.
- CALEIRO, J. P. **Brasil precisa de R\$ 1 tri em infraestrutura de transportes**. 2014. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/economia/noticias/r-1-tri-e-quanto-requer-nossa-infraestrutura-de-transporte>>. Acesso em: 13 nov. 2014.
- CHOPRA, S. **Gestão da cadeia de suprimentos**: estratégia, planejamento e operações. 4. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2011.
- CORREIO DO BRASIL. **Brasil assegura posição de maior exportador mundial de carne bovina**. 2014. Disponível em: <<http://correiodobrasil.com.br/ultimas/brasil-assegura-posicao-de-maior-exportador-mundial-de-carne-bovina/729109/>>. Acesso em: 12 nov. 2014.
- GOEBEL, D.; Logística: otimização do transporte e estoques na empresa. **Estudos em Comércio Exterior**. Rio de Janeiro: ECEX/IE/UFRJ, v. I, n. 1, jul./dez. 1996.
- LUDOVICO, N.; **Logística Internacional**: um enfoque em comércio exterior. São Paulo: Saraiva, 2007.
- MOURA, R. A.; BANZATO, J. M. **Embalagem, unitização & containerização**. 2. ed. São Paulo: IMAM, 1997.
- PARDI, M.C. et al. **Ciência, higiene e tecnologia da carne**. Goiânia: Universidade Federal de Goiás, v. I, 1995.
- PORTAL DA EDUCAÇÃO. **Definição de logística**. 2013. Disponível em <<http://www.portaleducacao.com.br/educacao/>> Acesso em: 13 set. 2014.
- RESENDE, P. **Agência CNT de Notícias**. 2014. Disponível em <<http://www.cnt.org.br/>> Acesso em: 03 nov. 2014.
- ROCHA, P. C. A. **Logística & aduana**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.
- RODRIGUES, P. R. A. **Gestão estratégica da armazenagem**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.
- SILVA, R. F. da; CAIXETA-FILHO, J. V.; ZUCCHI, J. D. A logística da carne bovina. Produtos desossados e refrigerados. 2010. **Agroanalysis**: a Revista de Agronegócio da FGV. Disponível em <<http://www.agroanalysis.com.br>> Acesso em: 20 out. 2014
- VIEIRA, G. B. B. **Transporte internacional de cargas**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.