



**DIAGNÓSTICO LOGÍSTICO
DE MATO GROSSO DO SUL
2020-2035**

**RELATÓRIO PARCIAL DO DIAGNÓSTICO DA
SITUAÇÃO ATUAL**

**VOLUME II – METODOLOGIA COM DIAGNÓSTICO
DA DEMANDA E DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA**

**TOMO III: PERFIL DOS EMBARCADORES E
TRANSPORTADORES DO MATO GROSSO DO SUL**

SETEMBRO / 2021

SETEMBRO/2021



Edifício Parque Cidade Corporate - Torre C
SCS Quadra 9, Lote C, 7º e 8º andares
Brasília/DF - 70308-200
ontl@epl.gov.br / negocios@epl.gov.br /
institucional@epl.gov.br
© 2021

SEMAGRO
Secretaria de Estado de Meio Ambiente,
Desenvolvimento Econômico,
Produção e Agricultura Familiar



**GOVERNO
DO ESTADO**
Mato Grosso do Sul

Contrato nº 003/2021 – SEMAGRO
Número Cadastral 14.682/2021
Processo nº 71/000.366/2020



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

Governador

REINALDO AZAMBUJA

Secretário de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar

JAIME ELIAS VERRUCK

Assessor de Logística

LUCIO LAGEMANN

Coordenadora de Compras

RAMONA QUEIROZ DE SOUZA

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A. - EPL

Diretor-Presidente

ARTHUR LUIS PINHO DE LIMA

Diretor de Planejamento

RAFAEL ANTÔNIO CREN BENINI

Diretor de Gestão

MARCELO GUERREIRO CALDAS

Gerente de Inteligência e Negócios

JOÃO PAULO BITTAR HAMÚ NOGUEIRA

Coordenação do Observatório

Gerente do Projeto

LILIAN CAMPOS SOARES

Líder Técnico do Projeto

CÍCERO RODRIGUES DE MELO FILHO

Equipe Técnica

ALEXANDRE MORENO RICHWIN FERREIRA

ARARIGLENO ALMEIDA FERNANDES

EDUARDO DORNELAS MUNHOZ

FLAVIA MARTINS DE FARIAS

FREDERICO JORGE GOMES DE SOUSA

IANA BELLI REIS SILVA

JOANA MARIA HABBEMA SOLEDADE

TÁCIO TEIXEIRA DE BRITO

THAYS DE OLIVEIRA COELHO

TIAGO MIGUEL M. QUIRINO DE ARAÚJO

VENINA DE SOUZA OLIVEIRA

Gerente de Relações Institucionais e Cidadania

PATRICIA GOMES DA CUNHA (Substituta)

Diagramação

THIAGO DE OLIVEIRA BORGES

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	5
LISTA DE TABELAS	6
SIGLAS	7
INTRODUÇÃO	8
CARACTERIZAÇÃO DAS EMPRESAS ATUANTES NO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL.....	9
APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS	11
Aplicação da pesquisa	11
Análise espacial da área de atuação dos respondentes da pesquisa	11
Dados Gerais	11
Aspectos relacionados ao Transporte	14
Elementos importantes para tomada de decisão	16
Produtos perigosos	20
Aspectos legislativos	21
Custos e fretes	21
DEFINIÇÃO DO PERFIL DOS EMBARCADORES E TRANSPORTADORES.....	23
REFERÊNCIAS	26
ANEXO.....	27
MAPA COM AS REGIÕES DOS ESTABELECIMENTOS AGROPECUÁRIOS DA PESQUISA	27
MAPA COM AS REGIÕES DOS ESTABELECIMENTOS DE SERVIÇOS E DE TRANSPORTES AUXILIARES DA PESQUISA	28
MAPA COM AS REGIÕES DOS ESTABELECIMENTOS INDUSTRIAIS E DE SERVIÇOS DA PESQUISA.....	29

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Distribuição espacial nos municípios de Mato Grosso do Sul das empresas respondentes	11
Figura 2: Enquadramento das empresas respondentes da pesquisa	12
Figura 3: Área de atuação das empresas respondentes da pesquisa.....	12
Figura 4: Volume anual movimentado	13
Figura 5: Faturamento anual	13
Figura 6: Valor de um lote típico	13
Figura 7: Tempo médio de viagem	14
Figura 8: Modo de transporte mais utilizado	15
Figura 9: Utilização de rodovias com pedágios	15
Figura 10: Elementos para escolha do modo de transporte	16
Figura 11: Elementos para tomada de decisão na escolha da transportadora.....	17
Figura 12: Elementos para escolha da rota utilizada.....	18
Figura 13: Elementos para escolha em trafegar em uma rodovia com pedágio.....	19
Figura 14: Movimentação de cargas que exigem acondicionamento especial.....	20
Figura 15: Dificuldades para transportar produtos que exigem acondicionamento especial.....	20
Figura 16: A Lei do Caminhoneiro nº 12.619/2012 afetou seus custos operacionais?	21
Figura 17: A constante variação do preço do diesel afetou suas operações em relação ao frete?	21
Figura 18: Custo médio de transporte (frete total) de um lote típico.....	22
Figura 19: Principais aspectos que impactam a escolha do embarcador.....	23
Figura 20: Principais aspectos que impactam a escolha do modo de transporte.....	24
Figura 21: Principais aspectos considerados ao escolher passar por uma rodovia com pedágio.....	24
Figura 22: Localização dos estabelecimentos agropecuários de Mato Grosso do Sul	27
Figura 23: Localização dos estabelecimentos de serviços e de transportes auxiliares abrangidos pela pesquisa	28
Figura 24: Localização dos estabelecimentos industriais e de serviços de Mato Grosso do Sul.....	29



LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Quantitativo de estabelecimentos industriais e de serviço no Mato Grosso do Sul	9
Tabela 2: Macros setores dos estabelecimentos industriais e de serviço no Mato Grosso do Sul	10
Tabela 3: Rotas selecionadas e seus tempos de transporte.....	15

SIGLAS

Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ).

Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE).

Coordenação do Observatório da Empresa de Planejamento e Logística (CONIL).

Empresa de Planejamento e Logística (EPL).

Escritório de Parcerias Estratégicas de Mato Grosso do Sul (EPE/MS).

Estado de Mato Grosso do Sul (MS).

Gerência de Inteligência e Negócios da Empresa de Planejamento e Logística (GEINE).

Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL).

Plano Nacional de Logística (PNL).

Produto Interno Bruto (PIB).

Secretaria de Estado de Fazenda de Mato Grosso do Sul (SEFAZ/MS).

Secretaria de Estado de Infraestrutura de Mato Grosso do Sul (SEINFRA/MS).

Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico de Mato Grosso do Sul (SEMADE/MS).

Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar de Mato Grosso do Sul (SEMAGRO/MS).

Tonelada (ton).

INTRODUÇÃO

Essa etapa do Diagnóstico Logístico do Mato Grosso do Sul teve como objetivo documentar a avaliação do sistema logístico atual do estado, de forma a considerar as expectativas em relação a estudos anteriores, assim como outras ações necessárias que porventura tenham surgido. A etapa do Diagnóstico da Situação Atual incluiu, dentre outros, os seguintes aspectos:

- Descrição e avaliação da oferta de infraestrutura logística e de transporte;
- Análise da oferta e demanda por dos serviços de transporte do estado para as principais cadeias logísticas;
- Perfil geral dos embarcados e transportadores do estado;
- Análise das zonas de crescimento estaduais;
- Avaliação dos efeitos de emprego e renda do estado;
- Análise dos principais marcos regulatório e institucional referente ao setor de logística;
- Estudo dos zoneamentos ambientais e de comunidades tradicionais;
- Levantamento dos projetos existentes no âmbito estadual e federal relacionados a transportes e logística; e
- Perspectivas para o desenvolvimento estadual e novas fronteiras de crescimento.

O “Relatório Parcial do Diagnóstico da Situação Atual” foi consolidado no material intitulado de “Volume 2: Metodologia com diagnóstico da demanda e da infraestrutura logística do estado de Mato Grosso do Sul” e que está segmentado em partes (ou tomos), conforme sequência abaixo:

- TOMO I: CARACTERIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA ATUAL DE LOGÍSTICA E DE TRANSPORTE DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL;
- TOMO II: OFERTA E DEMANDA POR SERVIÇOS DE TRANSPORTE PARA AS PRINCIPAIS CADEIAS LOGÍSTICAS;
- TOMO III: CONSULTA AOS EMBARCADORES E AO SETOR PRIVADO;
- TOMO IV: ANÁLISE DAS ZONAS DE CRESCIMENTO ESTADUAIS E DOS EFEITOS DE EMPREGO E RENDA;
- TOMO V: ANÁLISE DOS MARCOS LEGAIS;
- TOMO VI: ANÁLISE DOS ZONEAMENTOS AMBIENTAIS E DE COMUNIDADES TRADICIONAIS;
- TOMO VII: PERSPECTIVAS PARA O DESENVOLVIMENTO ESTADUAL E NOVAS FRONTEIRAS DE CRESCIMENTO.

O presente documento é referente ao **TOMO III: CONSULTA AOS EMBARCADORES E AO SETOR PRIVADO**. Para que seja possível fazer uma plena caracterização do comportamento da atividade de transporte de cargas no estado do Mato Grosso do Sul, esse projeto realizou uma pesquisa online com embarcadores e transportadores do estado. Os questionários realizados continham perguntas acerca da escolha do modo de transporte, escolha da transportadora e principais problemas encontrados na infraestrutura estadual. A pesquisa durou 53 dias corridos e acumulou um total de cem respondentes.

A partir da análise das respostas da pesquisa, é possível determinar parâmetros importantes do modelo econômico de transporte, tal como o custo generalizado de transporte.

CARACTERIZAÇÃO DAS EMPRESAS ATUANTES NO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

Para a elaboração da base de dados de entrevistados da Pesquisa com Embarcadores/Transportadores do estado de Mato Grosso do Sul, foram extraídas as empresas de pequeno, médio e grande porte do estado, consideradas empresas embarcadoras (empresas que demandam serviço de transporte de cargas) e/ou empresas transportadoras (empresas que realizam o serviço de transporte).

Para os estabelecimentos agropecuários, foram utilizados dados do cadastro de CNPJ com códigos da CNAE principal válidos e referentes a produtos agrícolas ou animais vivos. Para setores industriais e serviços, foram utilizados dados da Secretaria de Fazenda do estado.

Foram encontrados 1.230 estabelecimentos válidos e associados a atividades agropecuárias em 2020. A capital, Campo Grande, é o principal município em número de registros de estabelecimentos, totalizando 138. Ribas do Rio Pardo, Três Lagoas, Dourados e Água Clara são outras localidades que também apresentam destaques. O mapa da Figura 22 do Anexo representa as regiões conforme o volume de estabelecimentos registrados.

Deve-se perceber que existe um descompasso entre as principais zonas produtoras e as cidades com maiores números de estabelecimentos registrados. Isso se deve ao fato de que estabelecimentos agropecuários contabilizados nessa análise não se restringem a fazendas, mas também a esmagadoras, beneficiadoras, estabelecimentos especializados em reprodução animal, cooperativas agrícolas, dentre outras instalações que podem se localizar fora das zonas produtivas.

Com relação aos estabelecimentos industriais e de serviços, a tabela abaixo apresenta o quantitativo de estabelecimentos industriais e de serviço no Mato Grosso do Sul, conforme dados da Secretaria de Fazenda do estado. É interessante notar que mesmo com a crise fitossanitária em 2020, o número de estabelecimentos industriais e de serviço cresceu no estado.

Setor	2019	2020
Indústria	7.977	8.798
Serviços	13.642	15.595
Total	21.619	24.393

Tabela 1: Quantitativo de estabelecimentos industriais e de serviço no Mato Grosso do Sul
Fonte: BDEWeb/SEMADE/MS, elaboração: EPL.

Estabelecimentos industriais normalmente apresentam grande demanda por atividades de transporte, fato que justifica a implantação desses locais em áreas de grande acessibilidade a infraestruturas. Estabelecimentos de setores de serviços também demandam transporte, mas em escala menor e, normalmente, de forma mais capilar. A tabela a seguir detalha os principais macros setores do estado.

Setores	2019	2020
Abate de animais e carnes	40	44
Açúcares	20	23
Celulose e produtos de papel	69	77
Etanol	23	24
Extração de minerais metálicos	5	5

Farelos e óleos vegetais	164	182
Serviços de transporte e auxiliares	4.540	4.914
Outros da indústria ou serviços	16.758	19.124
Total	21.619	24.393

Tabela 2: Macros setores dos estabelecimentos industriais e de serviço no Mato Grosso do Sul

Fonte: BDEWeb/SEMADE/MS, elaboração: EPL.

Novamente, Campo Grande se apresenta como o município com maior concentração tanto de estabelecimentos industriais quanto de serviços de transporte, conforme é possível ver nos mapas das Figura 23 e Figura 24 do Anexo.

A partir dessa lista, foram pré-selecionados os CNAES mais representativos para o PIB do Estado. Baseado nesses CNAES foi extraído uma lista preliminar de empresas, das quais 285 possuíam pelo menos um e-mail ou telefone de contato. As empresas que possuíam apenas contato telefônico foram contatadas, para que enviassem o e-mail para posterior envio do questionário on-line.

APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Aplicação da pesquisa

A pesquisa teve início no dia 17 de maio de 2021 e foi finalizada no dia 09 de julho de 2021. Durante esse período, os e-mails com o *link* e chave de acesso para preenchimento do questionário foram reenviados cinco vezes para todas as empresas. Além disso, algumas empresas foram contatadas via telefone, onde foi reforçada a importância da pesquisa, bem como da participação dessas empresas.

Análise espacial da área de atuação dos respondentes da pesquisa

Ao analisar a distribuição espacial dos municípios que já preencheram o questionário online, é possível observar que os respondentes estão localizados em 31 dos 79 municípios do Estado, ou seja, uma abrangência de cerca de 40% do Estado. Além disso, destaca-se a relevância desses municípios, uma vez que esses são responsáveis por cerca de 70% do PIB do estado.

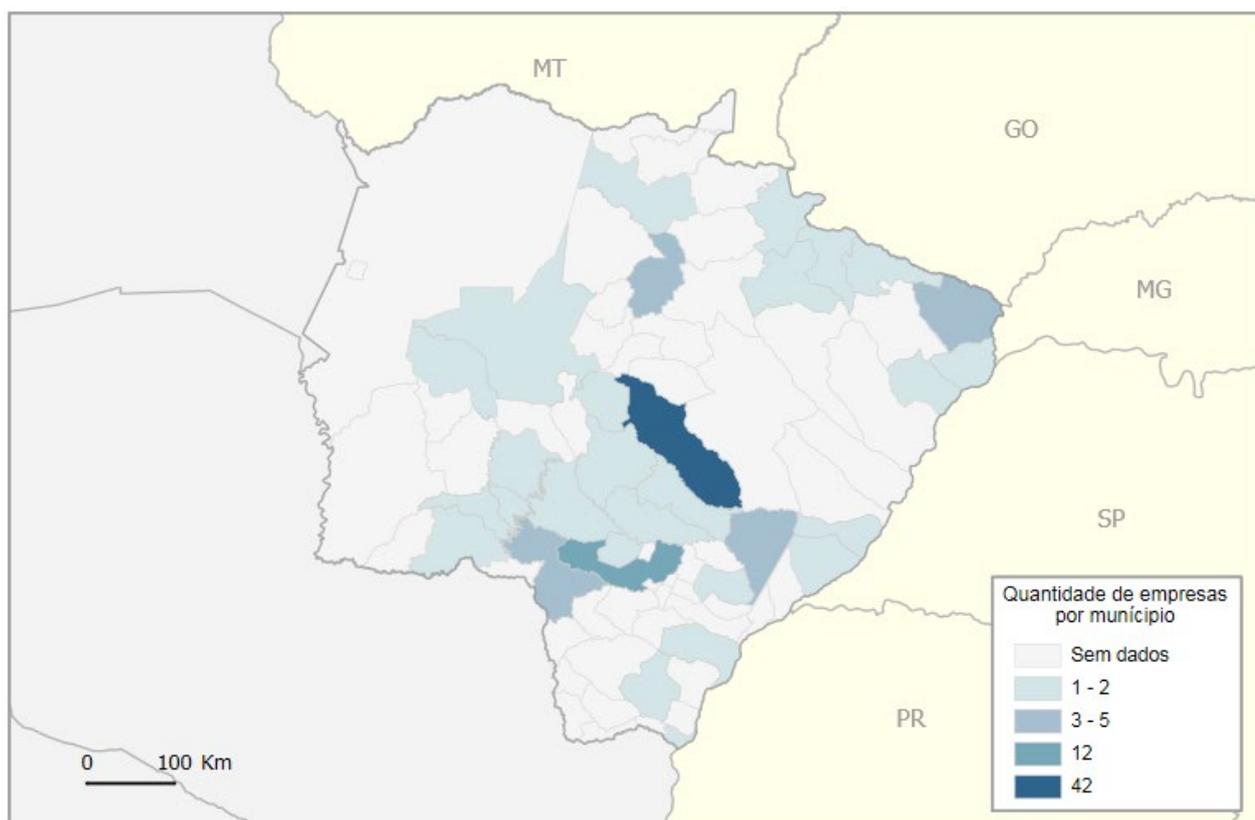


Figura 1: Distribuição espacial nos municípios de Mato Grosso do Sul das empresas respondentes

Fonte: Elaboração EPL.

Dados Gerais

As empresas, de acordo com o seu tipo de atividade, foram classificadas em embarcador e/ou transportador. Das 100 empresas respondentes, 81% declararam-se como embarcadores, 6% transportadores e 13% embarcadores e transportadores.

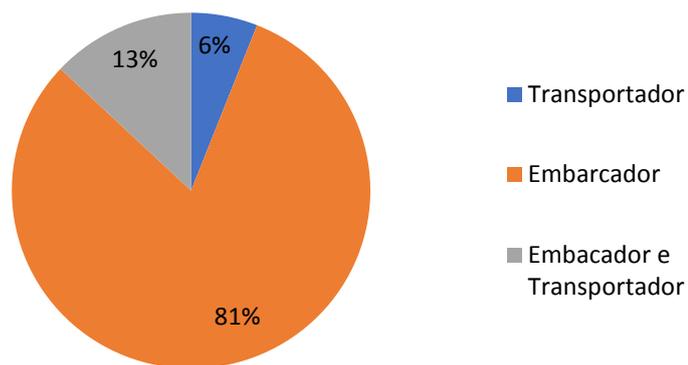


Figura 2: Enquadramento das empresas respondentes da pesquisa
 Fonte: Pesquisa EPL.

As atividades econômicas das empresas participantes foram informadas, em sua maioria, como dos setores da indústria e do comércio, cerca de 80%. Apenas 6% dos participantes informaram que atuam no setor agropecuário.

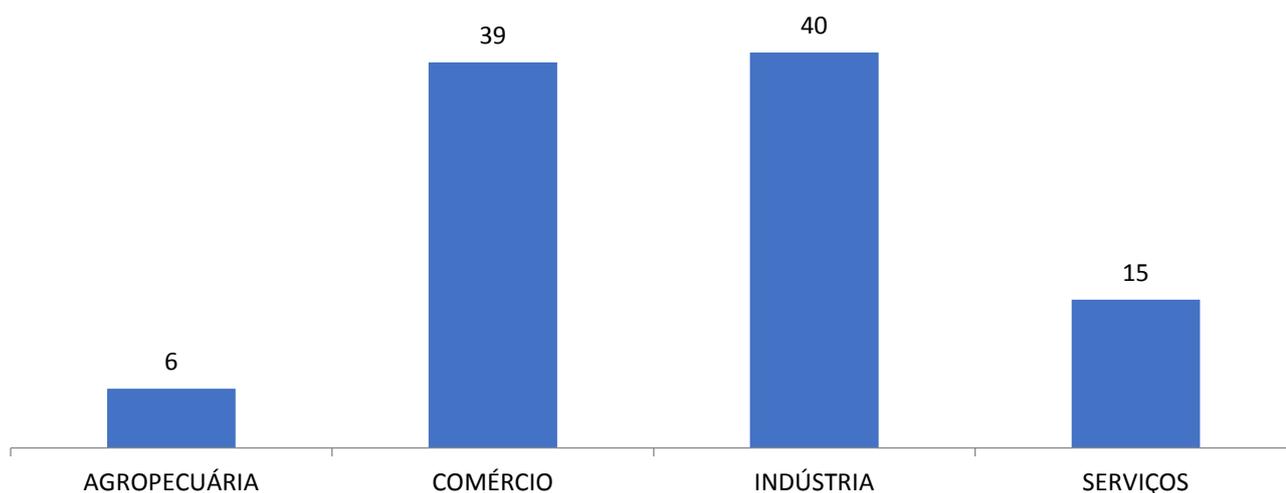


Figura 3: Área de atuação das empresas respondentes da pesquisa
 Fonte: Pesquisa EPL.

O volume anual movimentado de 70% das empresas participantes da pesquisa é de até 10.000 toneladas, enquanto apenas 7% movimentam acima de um milhão de toneladas por ano.

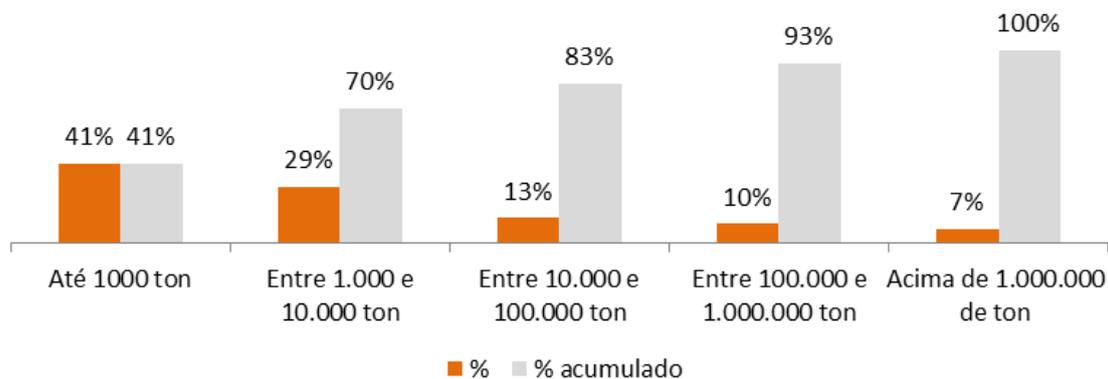


Figura 4: Volume anual movimentado
Fonte: Pesquisa EPL.

Verificou-se ainda, que o faturamento anual das empresas está diretamente relacionado ao volume anual transportado. Todas as empresas que declararam volume de transporte acima de 1 milhão de toneladas por ano possuem faturamento acima de R\$ 50 milhões.

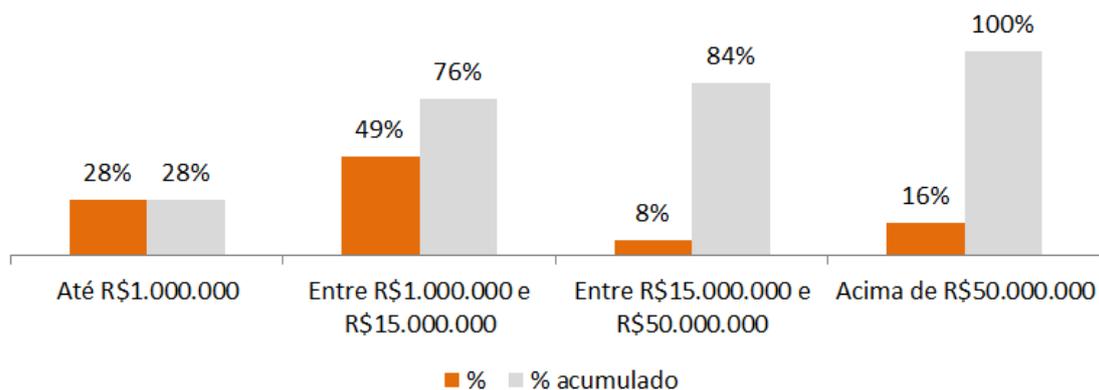


Figura 5: Faturamento anual
Fonte: Pesquisa EPL.

Na declaração do valor de um lote típico, verifica-se que para cerca de 50% dos entrevistados esse valor de até R\$5.000,00. Outros 42% dos participantes da pesquisa declaram que o valor do lote típico está entre R\$ 5.000,00 e R\$ 50.000,00. Apenas 1,1% das empresas tem lote típico superior a R\$ 500.000,00.

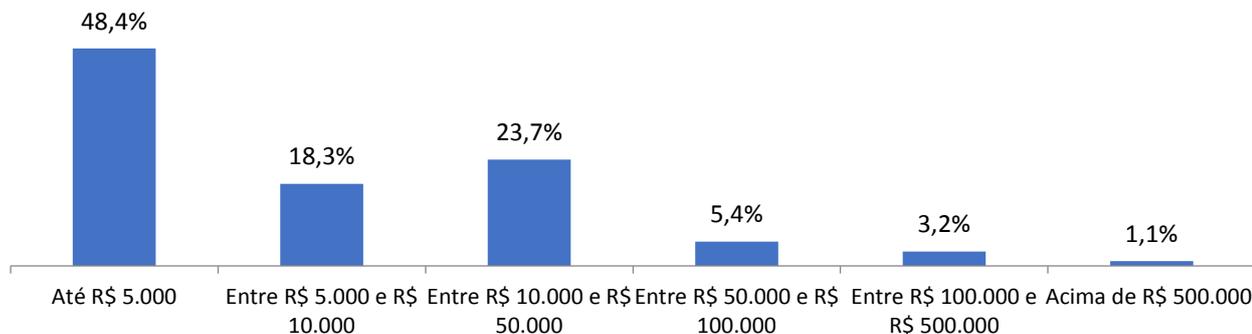


Figura 6: Valor de um lote típico
Fonte: Pesquisa EPL.

Aspectos relacionados ao Transporte

O tempo médio de transporte da origem ao destino final está mais concentrado nas menores faixas de tempo, sendo 83% dos transportes realizados em até três dias, enquanto que apenas 5% dos transportes ocorrem em um tempo superior a sete dias.

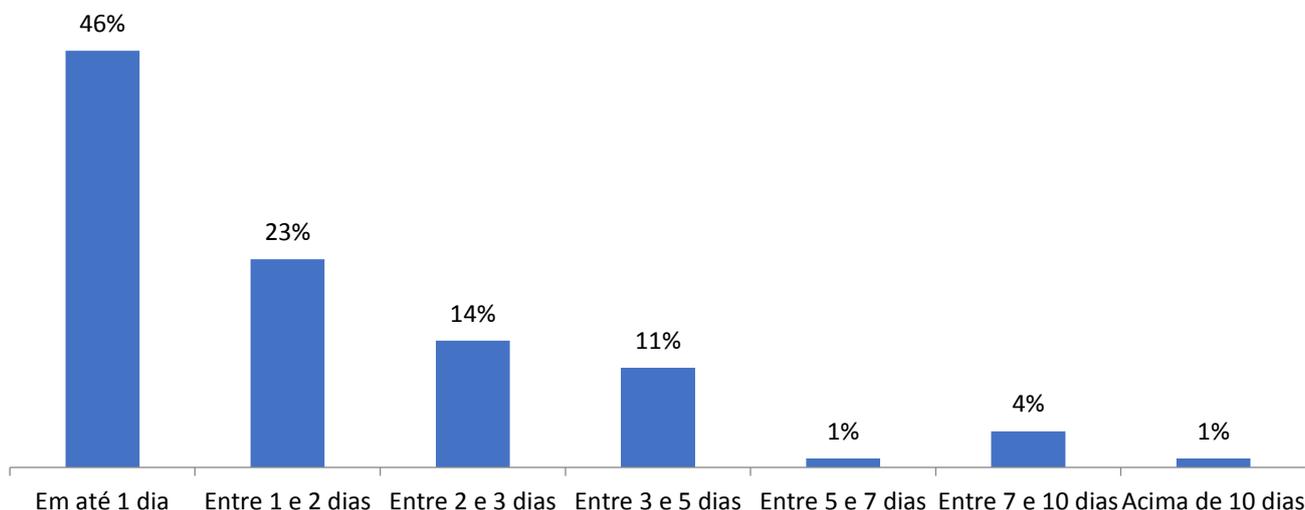


Figura 7: Tempo médio de viagem
Fonte: Pesquisa EPL.

As rotas com até um dia de viagem representam, em geral, rotas intraestaduais. Rotas entre um e três dias representam rotas interestaduais aos estados próximos, como, por exemplo, rotas partindo do MS até os principais portos exportadores (Santos, Paranaguá e Itajaí). Rotas acima de três dias representam rotas longas com destinos a estados afastados ou internacionais. Para melhor entendimento, a Tabela 3 apresenta o tempo de viagem para algumas origens e destinos selecionados.

Origem	Destino	Categoria
Campo Grande	Três Lagoas	Em até 1 dia
Campo Grande	Sonora	Em até 1 dia
Campo Grande	Corumbá	Em até 1 dia
Campo Grande	Novo Mundo	Em até 1 dia
Campo Grande	Porto Murtinho	Em até 1 dia
Campo Grande	Paulínia	Entre 1 e 2 dias
Campo Grande	Santos	Entre 1 e 2 dias
Campo Grande	Paranaguá	Entre 1 e 2 dias
Campo Grande	Itajaí	Entre 1 e 2 dias
Campo Grande	Imbituba	Entre 2 e 3 dias
Campo Grande	Rio Grande	Entre 2 e 3 dias
Três Lagoas	Santos	Entre 2 e 3 dias
Campo Grande	Itaituba	Entre 3 e 5 dias
Campo Grande	Buenos Aires (ARG)	Entre 3 e 5 dias

Campo Grande	Santiago (CHL)	Entre 3 e 5 dias
Porto Murtinho	San Lourenço (ARG)	Acima de 10 dias

Tabela 3: Rotas selecionadas e seus tempos de transporte

Fonte: Elaboração EPL.

Apenas para as empresas que atuam como embarcador foi questionado qual o modo de transporte mais utilizado para o transporte de seus produtos. O modo rodoviário foi citado por 89% dos participantes, seguido pelos modos hidroviário e aéreo, com 5% cada e apenas 1% dos entrevistados citou o transporte ferroviário.

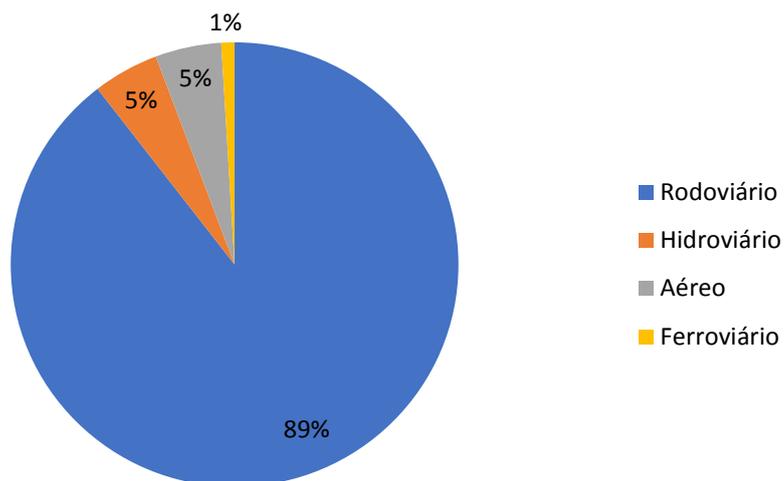


Figura 8: Modo de transporte mais utilizado

Fonte: Pesquisa EPL.

Quanto ao uso de vias pedagiadas, 73,2% dos embarcadores e/ou transportadores as utilizam, sendo que 52,3% utilizam tanto rodovias federais como estaduais. Destaca-se que 26,8% dos entrevistados declararam que não utilizam rodovias pedagiadas.

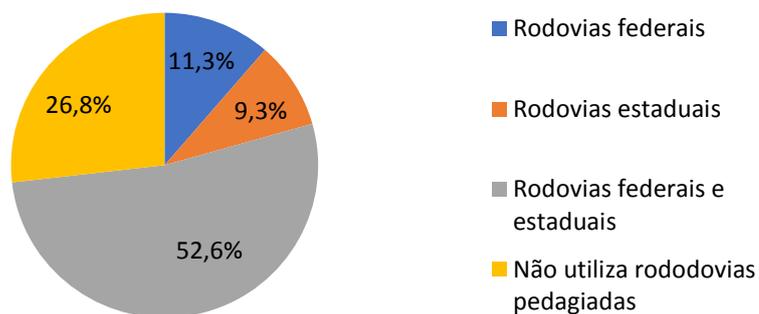


Figura 9: Utilização de rodovias com pedágios

Fonte: Pesquisa EPL.

Elementos importantes para tomada de decisão

Foi solicitado aos embarcadores que elencassem a ordem de prioridade, de 1 a 5 (considerando que 1 não há importância e 5 muita importância), para tomada de decisão na escolha do modo de transporte dos seguintes elementos: frete, tempo de viagem, segurança (assaltos e furtos), avarias na carga e emissão de poluentes.

Para 60% dos embarcadores o frete tem muita importância para a tomada de decisão na escolha do modo de transporte, atribuindo a esse critério as notas 4 e 5. Em seguida estão os quesitos avarias na carga e tempo de viagem, que apresentaram notas 4 e 5 para 45% dos embarcadores. O quesito emissão de poluentes e preservação ambiental foi o que apresentou menos relevância na escolha do modo de transporte.

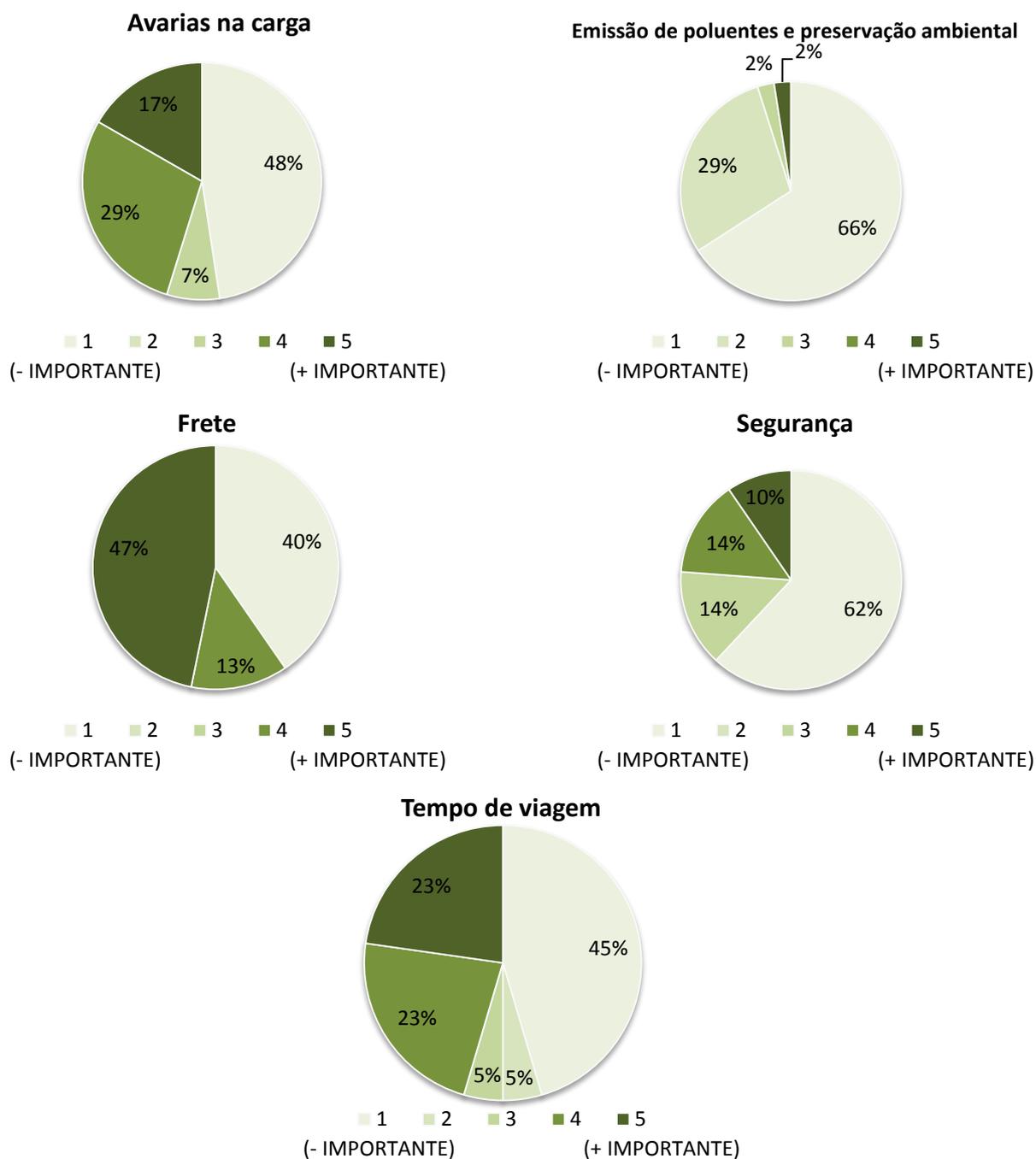


Figura 10: Elementos para escolha do modo de transporte
Fonte: Pesquisa EPL.

Os critérios para tomada de decisão dos embarcadores na contratação de uma transportadora também foram apresentados para classificação, são eles: qualidade da frota (tamanho, idade etc.), custo, nível de serviço (tempo de entrega, prazos flexibilidade etc.), capacidade de atendimento (capaz de transportar todo o volume, de atender as restrições físicas dos produtos etc.), certificação ambiental, uso de autônomos e não utilização de autônomos.

O custo foi classificado como mais importante para 69% dos entrevistados, seguido pelo nível de serviço (67%) e pela capacidade de atendimento (64%). Não foram considerados critérios relevantes na escolha da transportadora o uso ou não de autônomos, 78% e 85%, respectivamente.

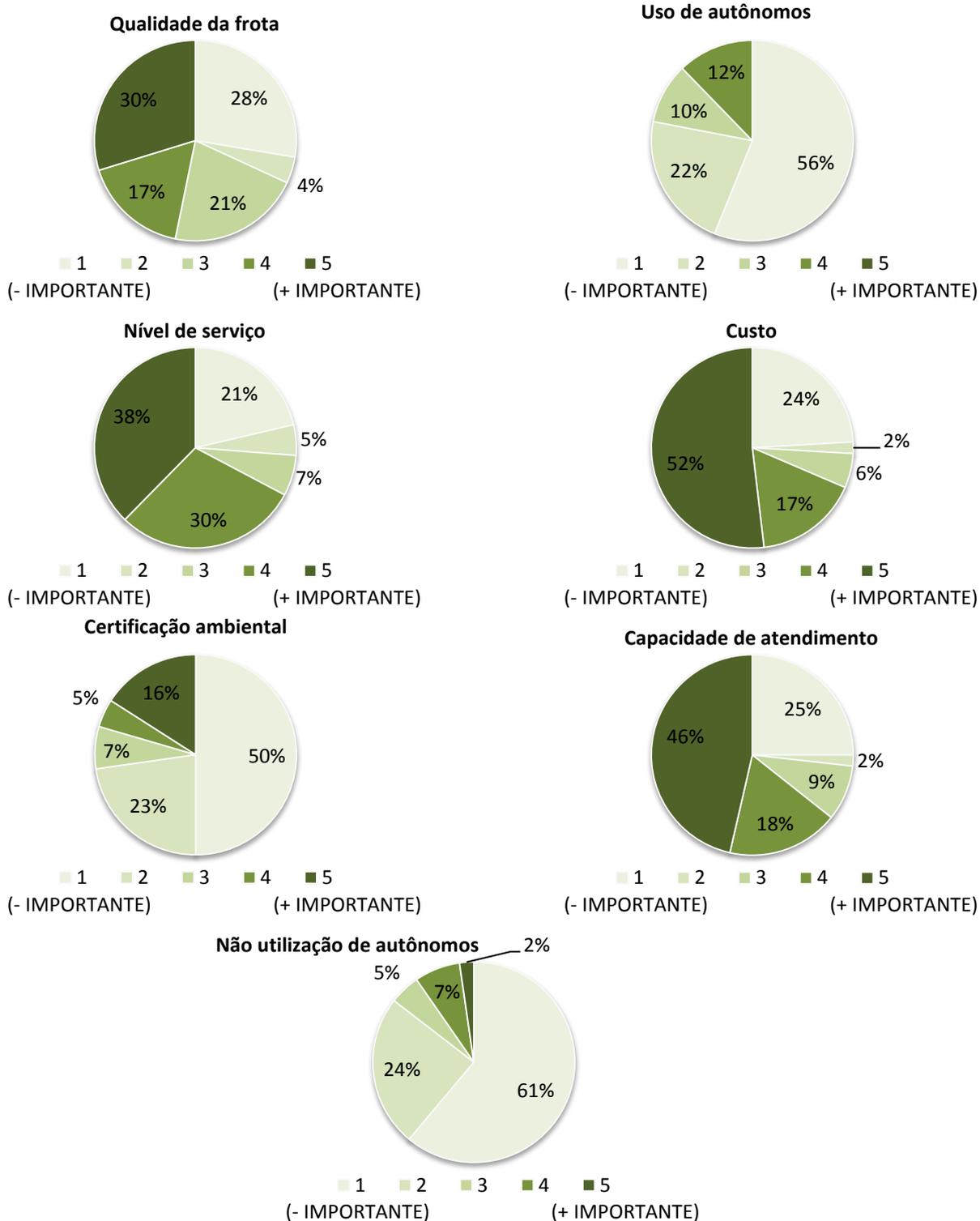


Figura 11: Elementos para tomada de decisão na escolha da transportadora
 Fonte: Pesquisa EPL.

Aos transportadores foi solicitado que elencassem a importância dos elementos para a escolha da rota utilizada, entre eles: custo, tempo de viagem, segurança (assaltos e furtos), avarias na carga e emissão de poluentes e preservação ambiental.

Novamente, o custo foi elencado como o fator mais relevante (avaliados com nota 4 e 5); nesse caso, para a escolha da rota utilizada, por 36% dos transportadores. Os critérios avarias na carga, segurança e tempo de viagem apresentaram a mesma importância para 33% dos entrevistados. Já a emissão de poluentes e preservação ambiental foi avaliada como pouco importante (classificações 1 e 2) para 89% dos entrevistados.

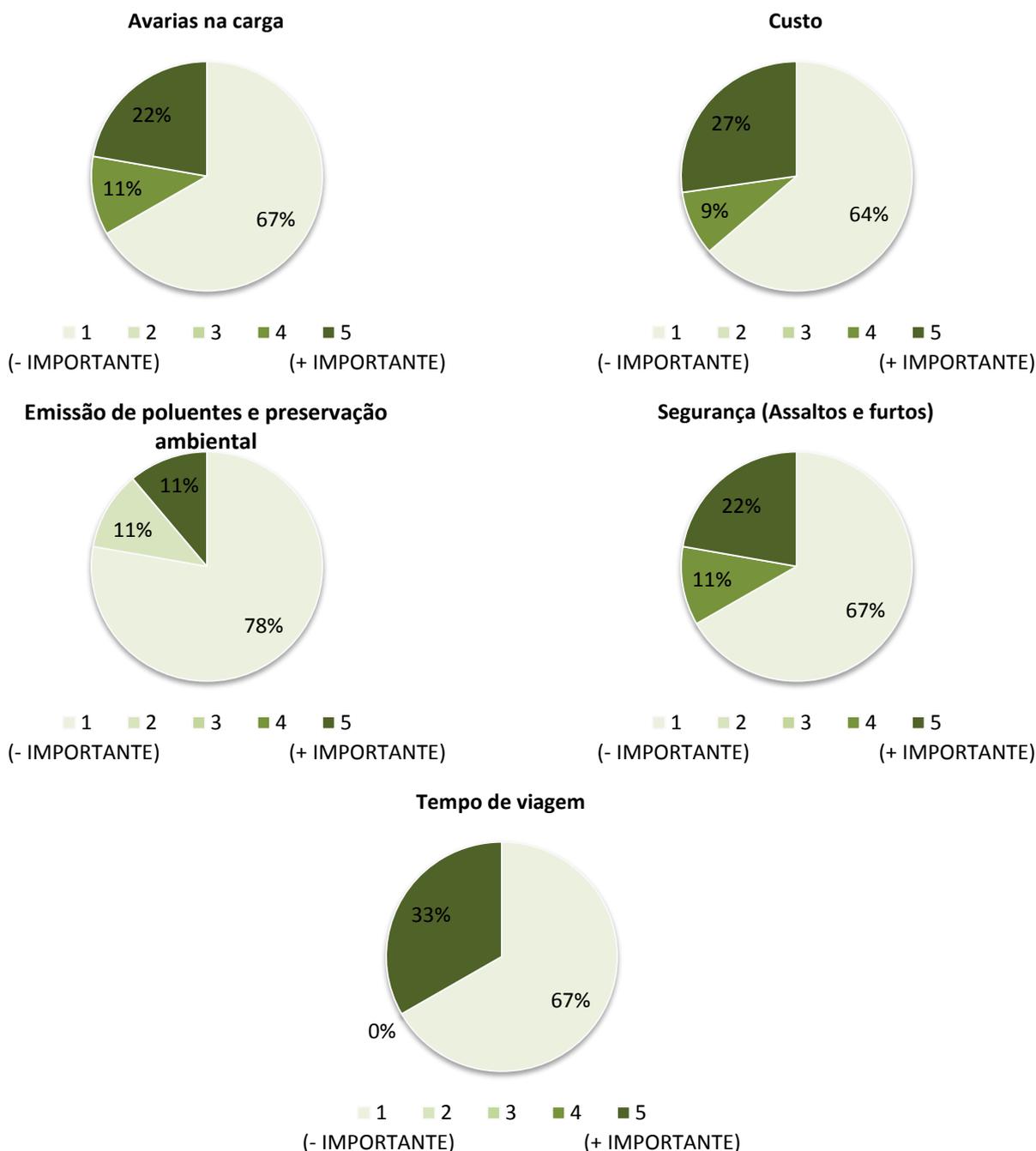


Figura 12: Elementos para escolha da rota utilizada
 Fonte: Pesquisa EPL.

Outra pergunta realizada juntamente aos transportadores foi relacionada aos elementos que influenciam na decisão por trafegar em rodovias com pedágios. Os critérios apresentados foram: áreas de descanso, facilidade de conexão

com outras rodovias, número adequado de pistas, prestação de serviços (socorro, postos de atendimento), qualidade do pavimento e sinalização adequada.

Os critérios mais citados como mais importantes (classificação 4 e 5) foram qualidade do pavimento e o número adequado de pistas, com 93% e 86%, respectivamente. A sinalização adequada das vias também foi avaliada como importante para mais de 50% dos transportadores. O elemento que apresentou mais avaliações como menos importante (notas 1 e 2) foi o critério de facilidade de conexão com outras rodovias (44%).

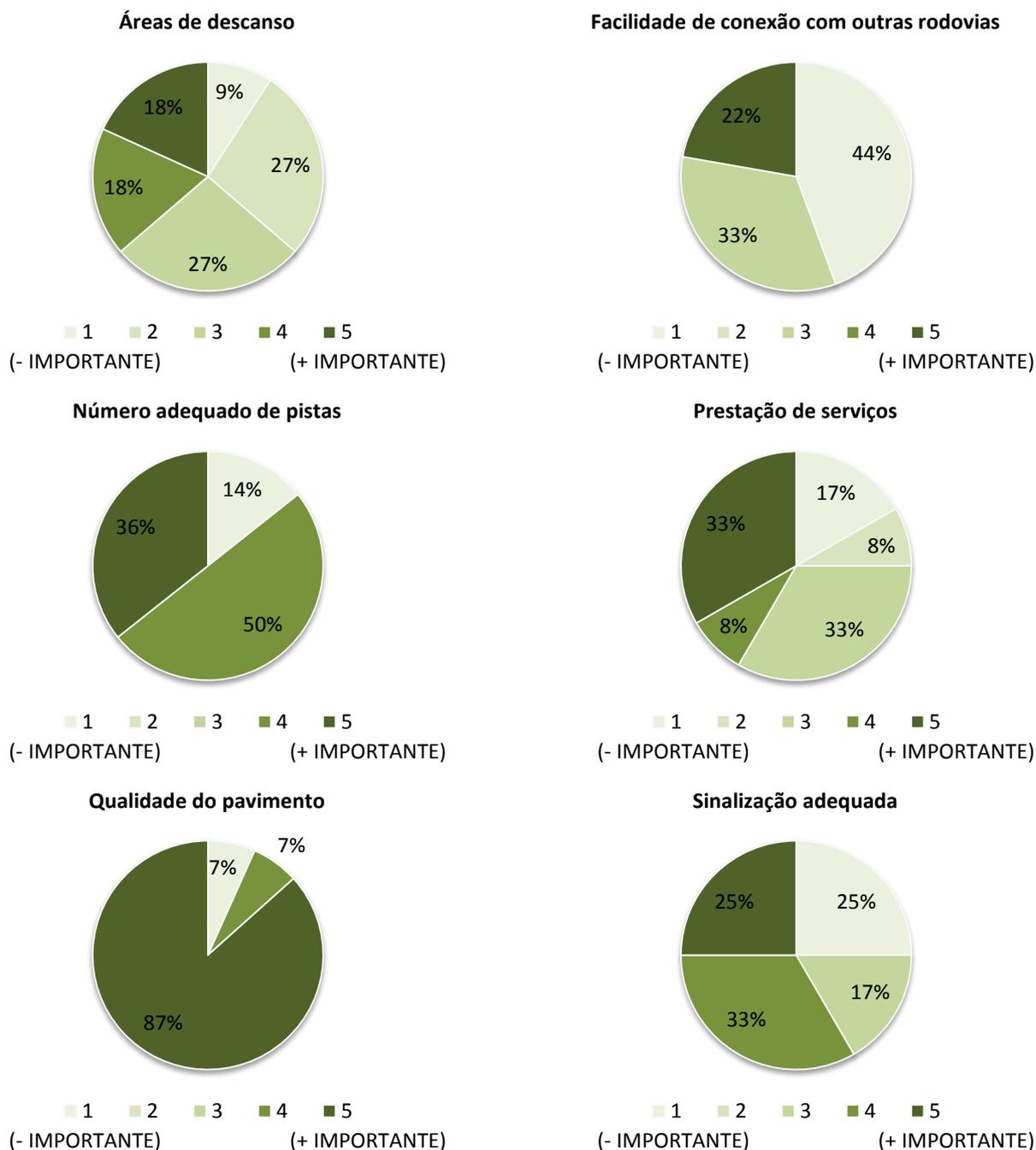


Figura 13: Elementos para escolha em trafegar em uma rodovia com pedágio
 Fonte: Pesquisa EPL.

Produtos perigosos

Conforme declarado pelos embarcadores e/ou transportadores, apenas 13% informou atuar com a movimentação de produtos que necessitam de acondicionamento especial, sendo que combustíveis e cargas frigorificadas contam com 6% e 4%, respectivamente.

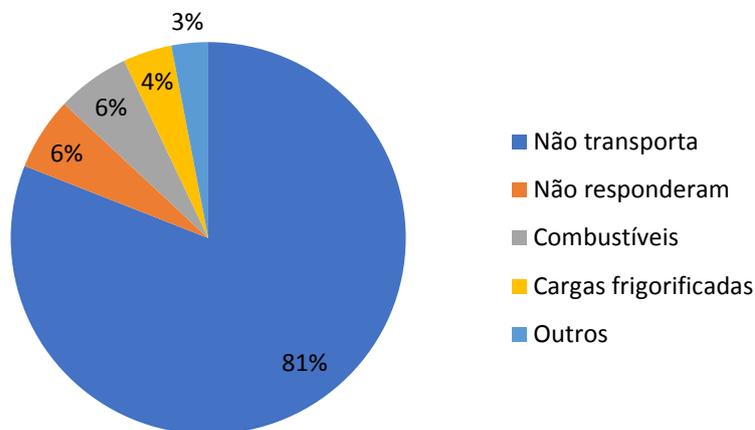


Figura 14: Movimentação de cargas que exigem acondicionamento especial
Fonte: Pesquisa EPL.

Aos entrevistados que atuam na movimentação de cargas que exigem acondicionamento especial foi questionado se há dificuldades no transporte desses produtos, 80% dos respondentes não encontram dificuldades. Contudo, 12% afirmaram que encontram dificuldades neste transporte. Entre as maiores dificuldades citadas temos: custo, confiabilidade, qualidade, tempo de deslocamento e volume (dimensão).

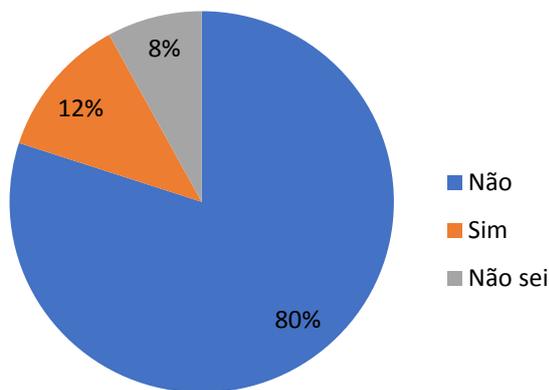


Figura 15: Dificuldades para transportar produtos que exigem acondicionamento especial
Fonte: Pesquisa EPL.

Aspectos legislativos

Os impactos da Lei do Caminhoneiro nº 12.619/2012, que regulamenta a profissão do motorista, nos custos operacionais do transportador também foi abordado na pesquisa. Mais de 50% dos transportadores afirmaram ter tido seus custos operacionais afetados pela Lei 12.619/2012. Entretanto é importante destacar que 21% dos entrevistados desconhecem a Lei do Motorista.

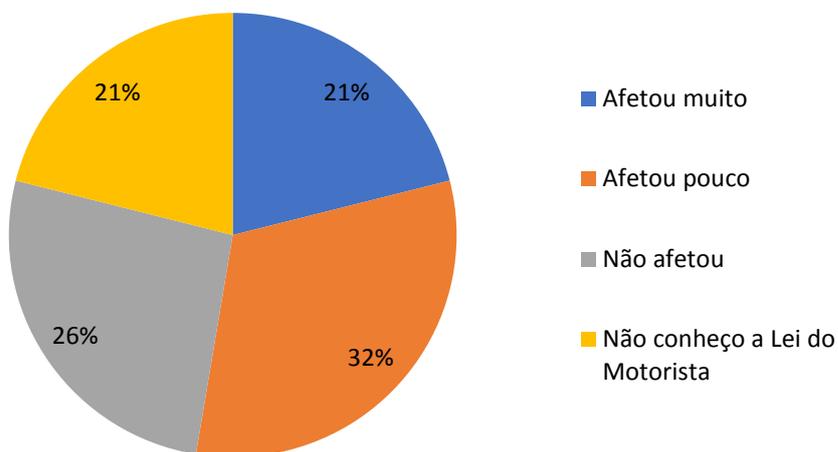


Figura 16: A Lei do Caminhoneiro nº 12.619/2012 afetou seus custos operacionais?

Fonte: Pesquisa EPL

Dos entrevistados que afirmaram terem seus custos operacionais afetados pela referida lei, metade indicou que o aumento no preço do frete foi entre 5% e 10%; 30% indicaram que esse aumento ficou entre 10% e 20%; e apenas para 10% o aumento foi superior a 30%.

Custos e fretes

Aos transportadores foi questionado se a constante variação do preço do diesel afetou suas operações em relação ao frete e 32% dos entrevistados afirmaram que sim. Os demais 68% não souberam responder.

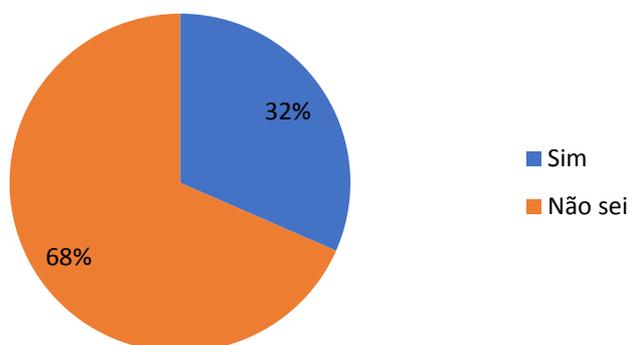


Figura 17: A constante variação do preço do diesel afetou suas operações em relação ao frete?

Fonte: Pesquisa EPL.

Junto aos embarcadores, buscou-se conhecer o custo médio de transporte de um lote típico. Entende-se um lote típico como “o lote que é produzido e/ou transportado pela sua empresa com maior frequência”. Caso a empresa não fosse capaz de definir um lote típico, solicitamos que considerasse a média dos últimos três lotes despachados. Observa-se que para 63% dos embarcadores o custo médio de transporte de um lote típico é de até R\$ 100,00 por tonelada. Apenas 3% das empresas transportam lote típico com valor superior a R\$ 500/ton.

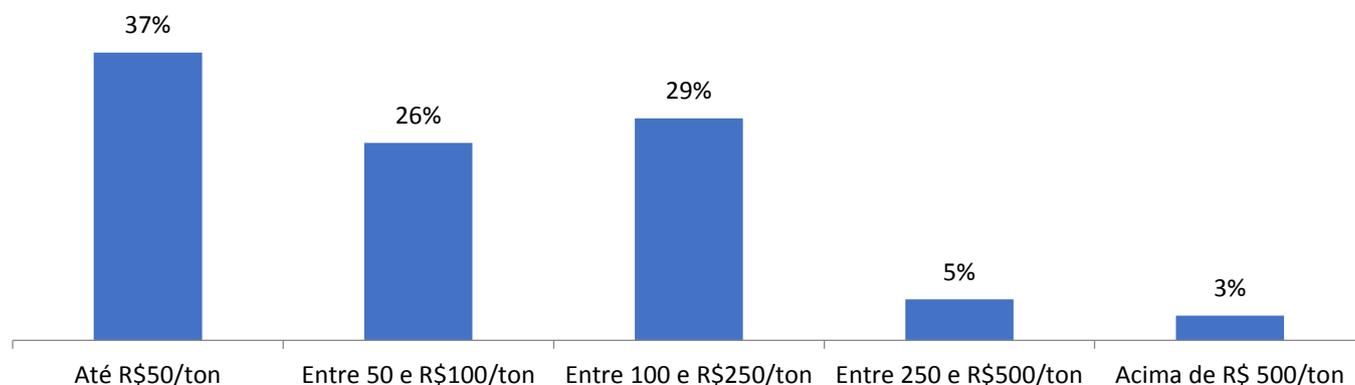


Figura 18: Custo médio de transporte (frete total) de um lote típico

Fonte: Pesquisa EPL.

O perfil do frete mostrado na Figura 18 apresenta caráter típico do modo rodoviário para curtas distâncias, em especial os fretes até R\$ 50/ton, que são comumente desempenhados por transportadores autônomos em viagens que duram menos de um dia.

DEFINIÇÃO DO PERFIL DOS EMBARCADORES E TRANSPORTADORES

As seções anteriores buscaram apresentar a caracterização e a quantificação das respostas obtidas com os questionários da pesquisa que foram aplicados. Nessa seção, tais respostas serão analisadas como um conjunto único que caracteriza os embarcadores e transportadores de Mato Grosso do Sul.

É importante destacar a dinâmica entre embarcadores e transportadores. Os embarcadores são os agentes que possuem a carga para transporte e é o perfil mais comum de ser encontrado, como mostrado na pesquisa. A maioria dos embarcadores não possui frota própria para o transporte das mercadorias, de forma que necessitam contratar serviços de transporte. Por outro lado, os transportadores são os agentes responsáveis pelo transporte da carga e são contratados pelos embarcadores. Tais agentes são donos dos veículos de transporte e são responsáveis diretamente pelo processo logístico. Enquanto os embarcadores são os demandantes do processo logístico, os transportadores são os operadores.

Devido às diferenças entre os papéis dos embarcadores e transportadores, aspectos diferentes da logística estadual são levados em consideração por cada agente. Nesse sentido, como o embarcador é o responsável por escolher o transportador, os principais aspectos que chamam a atenção do embarcador são os fretes cobrados, o tempo de transporte e a segurança/integridade da carga. Por outro lado, o transportador, como ofertante do serviço de transporte, minimiza os anseios dos embarcadores por custos, tempo de transporte e segurança. Para isso, escolhe o modo de transporte e a rota que melhor se adequa ao perfil de carga do embarcador.

A pesquisa realizada permite identificar os principais aspectos apontados pelos embarcadores na escolha do transportador. O gráfico da Figura 19 apresenta os elementos identificados na pesquisa como principais na escolha do transportador. Quase um terço dos embarcadores atribuiu o tempo de viagem como o aspecto de maior importância na escolha do transportador, seguido pelo aspecto de custo de transporte.

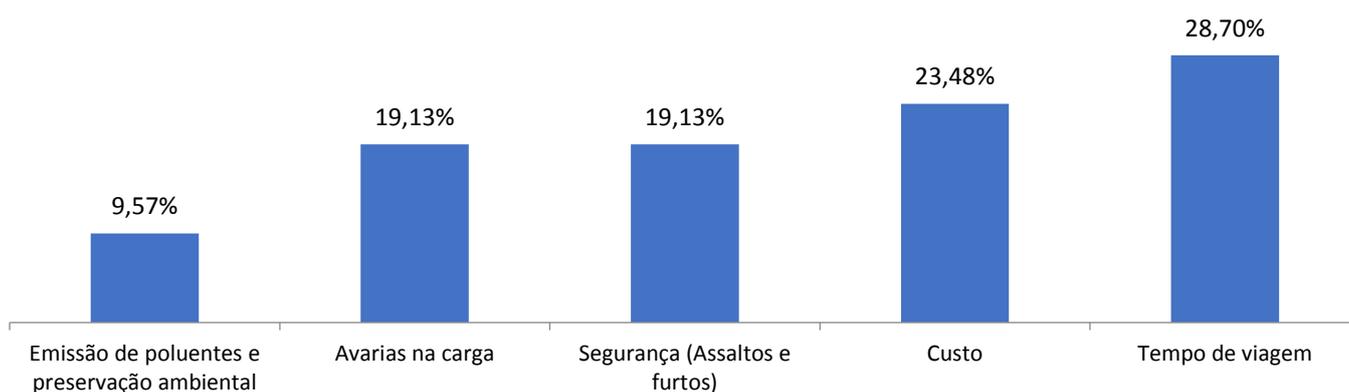


Figura 19: Principais aspectos que impactam a escolha do embarcador

Fonte: Pesquisa EPL

O resultado pode ser exemplificado na prática durante as épocas das safras de soja e milho. Nessa época, os embarcadores demandam transporte entre as fazendas e armazéns, para formação dos lotes, e dos armazéns para os portos de exportação. Caso a carga chegue com atraso no porto, o embarcador deve pagar uma multa, fato que explica o maior peso para o tempo de transporte ante custo.

Em relação às escolhas feitas pelos transportadores, foram abordados os principais elementos considerados para a escolha modal e da rota utilizada. Em relação à escolha modal, os fretes e o tempo de viagem foram os principais elementos citados como decisivos, em concordância com as respostas dos embarcadores.

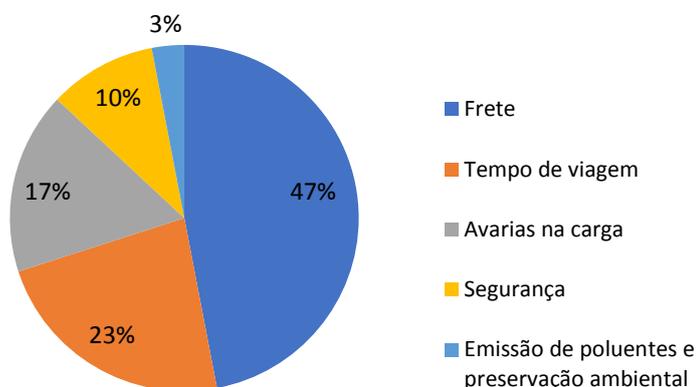


Figura 20: Principais aspectos que impactam a escolha do modo de transporte

Fonte: Pesquisa EPL

Tendo escolhido o modo de transporte, o transportador deve decidir qual a rota utilizará. Enquanto que ferrovias e hidrovias apresentam, normalmente, apenas uma rota possível, a capilaridade do modo rodoviário permite que várias alternativas de rotas possam ser escolhidas. Nesse sentido, o tempo de viagem e o custo apresentado naquela rota se apresentam como os principais aspectos considerados na escolha das rodovias. Esses dois aspectos se relacionam aos motivos para escolha em trafegar nas rodovias com pedágios, que envolvem principalmente a boa qualidade do pavimento e o número adequado de pistas.

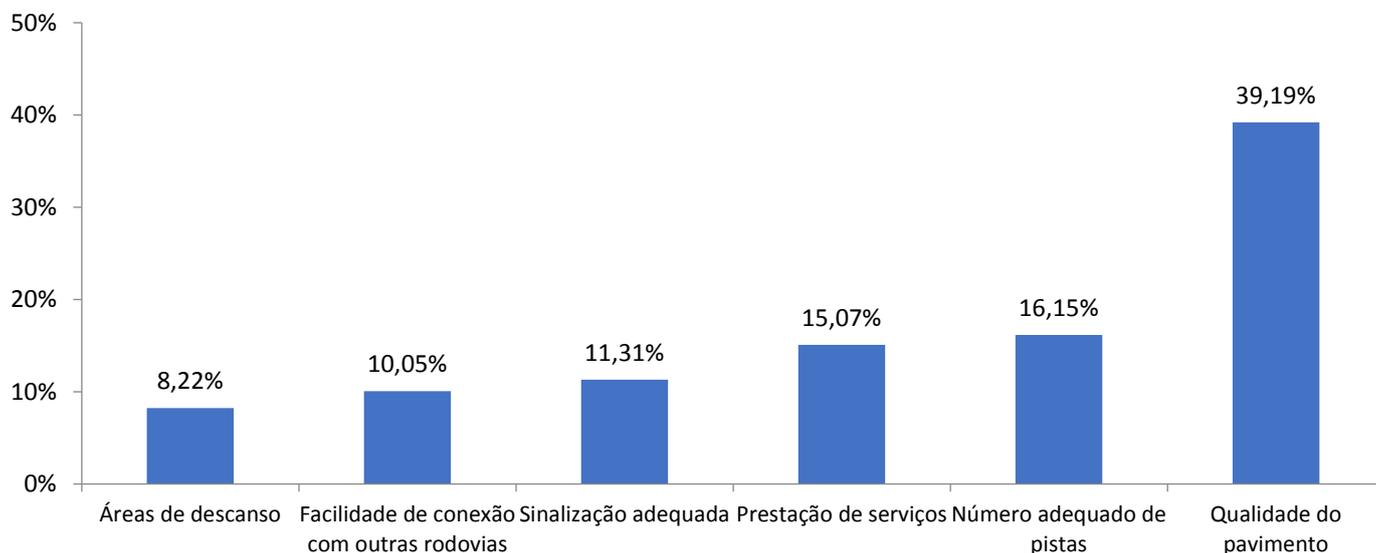


Figura 21: Principais aspectos considerados ao escolher passar por uma rodovia com pedágio

Fonte: Pesquisa EPL

Os aspectos acima detalhados, assim como a análise das principais respostas da pesquisa, ajudam a entender o perfil médio do usuário das infraestruturas de transporte no Mato Grosso do Sul:

Agentes pequenos e dispersos

A pesquisa com embarcadores e transportadores revelou que os usuários das infraestruturas de transporte apresentam, em geral, pequenas movimentações anuais – até 1.000 toneladas/ano – em lotes típicos pequenos, de até R\$ 5.000, e até faturamento de R\$ 15 milhões.

Proeminência do uso do modo rodoviário

A pesquisa revelou que quase 90% das cargas são transportadas por modo rodoviário, valor acima do resultado nacional apontado em estudos de planejamento logístico, tal como o Plano Nacional de Logística (PNL) 2025 e 2035. Tal protagonismo pode ser explicado pelos seguintes motivos: (i) predominância de lotes pequenos, que, por si só, não lotariam um vagão ferroviário ou barcaça; (ii) demanda individual por transporte de cargas é pequena e não favorece formação de contratos de longo prazo com ferrovias ou portos; (iii) grande importância dada ao tempo de viagem na escolha pelo transportador; (iv) e predominância de rotas médias e curtas, que favorecem o modo rodoviário em detrimento dos demais.

Em relação às infraestruturas utilizadas, foram ressaltadas as BR-163 e 262, que transpassam o estado de norte a sul e leste a oeste, respectivamente; e a BR-463, que liga Dourados e a cidade fronteiriça de Ponta Porã.

Prioridade para menor tempo de viagem e custo de transporte

Conforme reportado anteriormente, tempo de viagem e custo de transporte são os principais aspectos considerados tanto na escolha do transportador por parte do embarcador quanto na escolha do modo de transporte pelo transportador. Importante ressaltar que mais de dois terços dos respondentes fazem uso de rodovias com pedágios devido, principalmente, à qualidade do pavimento e número de pistas – dois aspectos que interferem nos custos de transporte e tempo de viagem.



REFERÊNCIAS

EPL. Empresa de Planejamento e Logística. Pesquisa de Embarcadores e Transportadores para o Estado de Mato Grosso do Sul. Disponível em <https://pesquisa.epl.gov.br/>.

SEMADE/MS. Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico de Mato Grosso do Sul. Base de Dados do Estado (BDEWeb). Disponível em <http://bdeweb.semade.ms.gov.br/bdeweb/>.

ANEXO

MAPA COM AS REGIÕES DOS ESTABELECIMENTOS AGROPECUÁRIOS DA PESQUISA

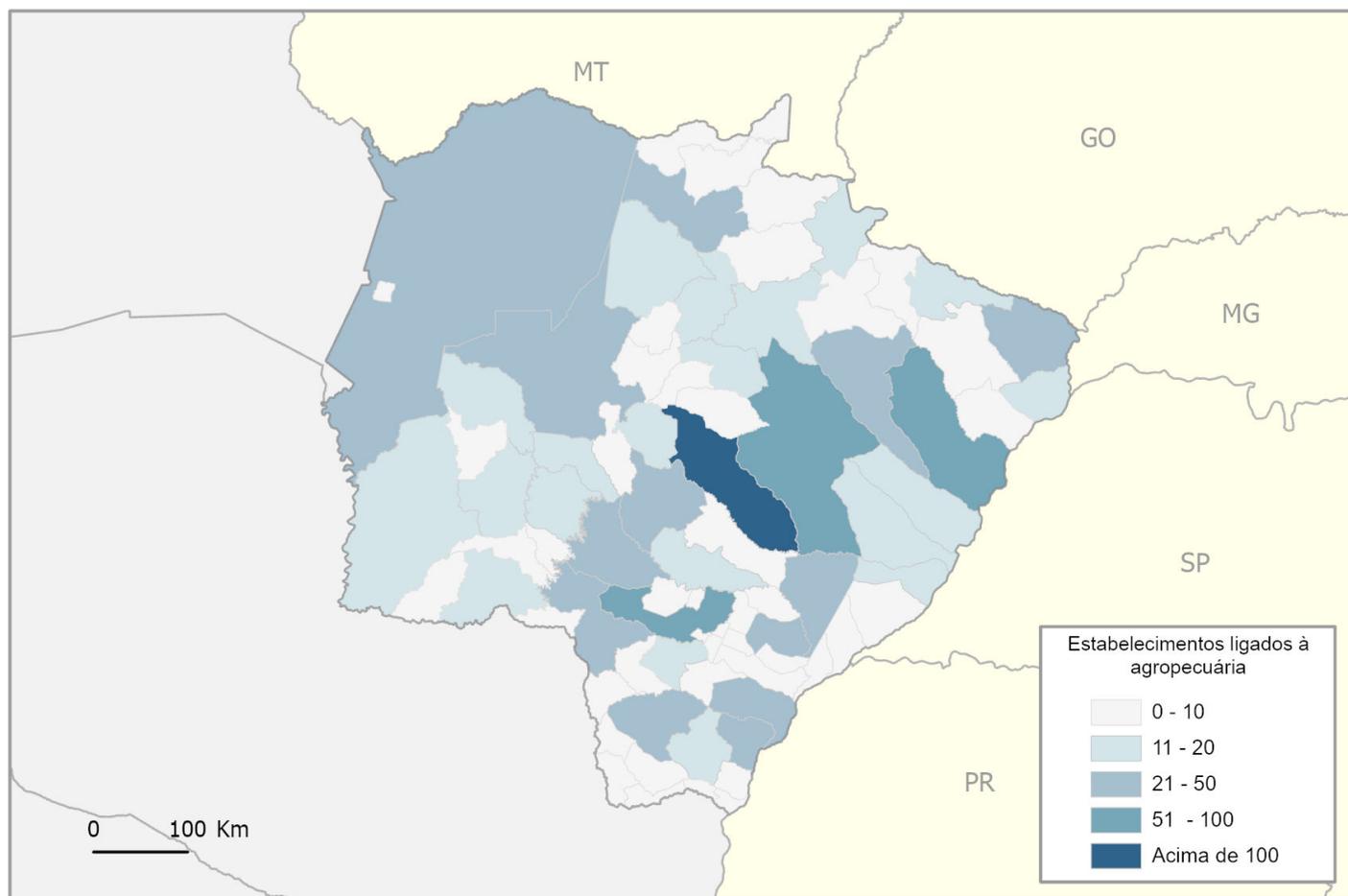


Figura 22: Localização dos estabelecimentos agropecuários de Mato Grosso do Sul

Fonte: BDEWeb/SEMADE/MS, elaboração EPL.

MAPA COM AS REGIÕES DOS ESTABELECIMENTOS DE SERVIÇOS E DE TRANSPORTES AUXILIARES DA PESQUISA

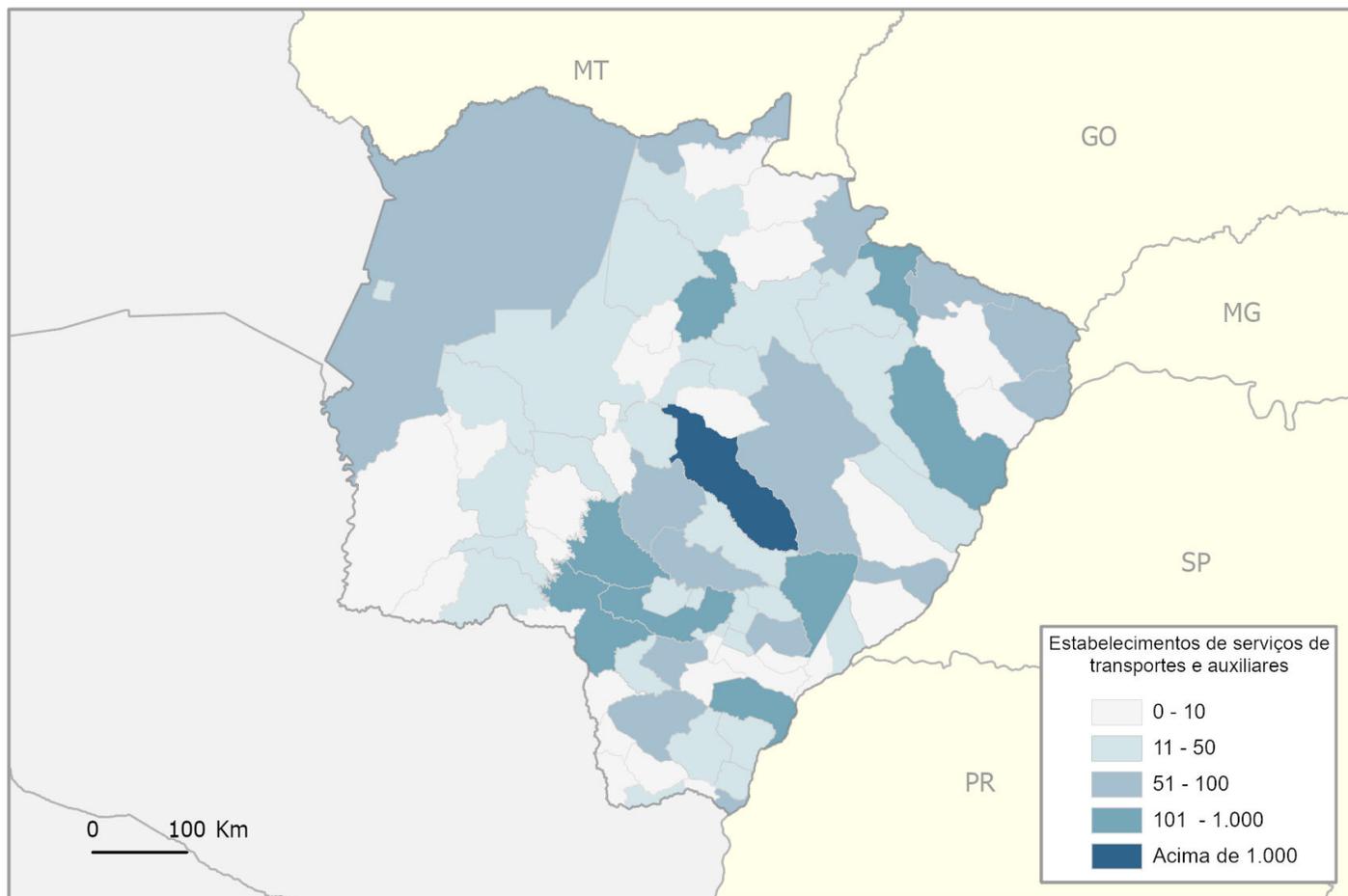


Figura 23: Localização dos estabelecimentos de serviços e de transportes auxiliares abrangidos pela pesquisa

Fonte: Elaboração EPL

MAPA COM AS REGIÕES DOS ESTABELECIMENTOS INDUSTRIAIS E DE SERVIÇOS DA PESQUISA

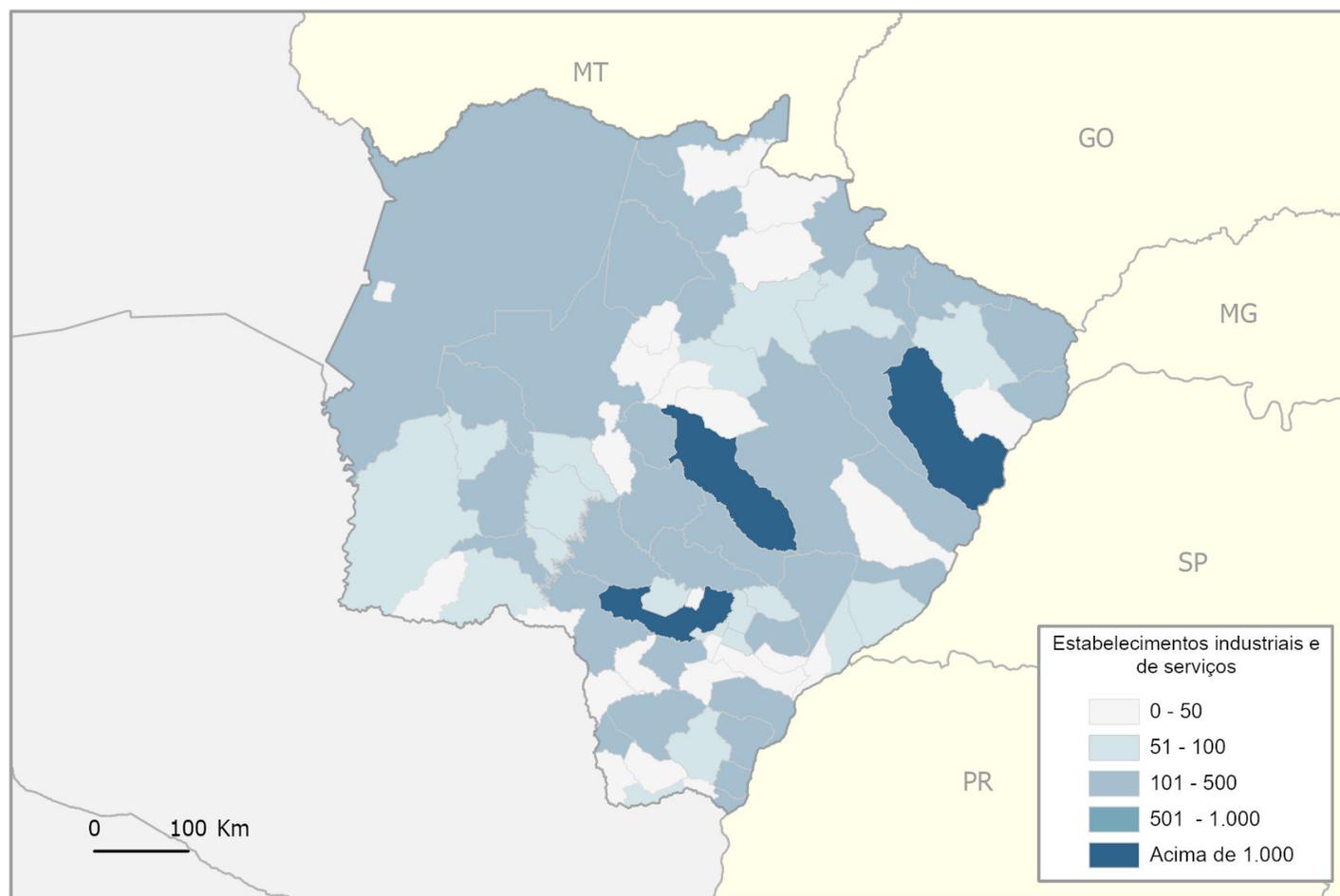


Figura 24: Localização dos estabelecimentos industriais e de serviços de Mato Grosso do Sul
Fonte: BDEWeb/SEMADE/MS, elaboração EPL.



ONTL
Observatório Nacional de Transporte e Logística

EPL
Empresa de Planejamento e Logística S.A.

Edifício Parque Cidade Corporate - Torre C
SCS Quadra 9, Lote C, 7º e 8º andares

70.380-200 – Brasília/DF

ontl@epl.gov.br / negocios@epl.gov.br /
institucional@epl.gov.br



www.epl.gov.br

www.ontl.epl.gov.br