

A LOGÍSTICA COMO FATOR PARA DETERMINAÇÃO DA COMPETITIVIDADE DAS EXPORTAÇÕES DE PESCADOS DO RIO GRANDE DO NORTE

E. L. N. Santos¹ e R. S. B. Araújo²

E-mail: ericalusantos@gmail.com¹; renato.araujo@ifrn.edu.br²

RESUMO

O setor de pesca do Rio Grande do Norte traz benefícios sociais e econômicos para o Estado. O RN é um dos maiores produtores de pescado (em especial o atum) do país, gerando cerca de 40 mil empregos diretos. Objetivando melhorar o escoamento da produção, e assim manter-se no topo da exportação de pescado no nordeste brasileiro, investimentos em obras como a do terminal pesqueiro e do Aeroporto de São Gonçalo do

Amarante poderiam contribuir na alavancagem deste segmento produtivo, em função da característica do grau de perecibilidade do produto, o que reduzirá o tempo de transporte, que é um fator decisivo para a exportação. Neste artigo analisam-se os meios logísticos para o escoamento da produção dentro do estado, como também os custos e benefícios, que uma melhoria na infraestrutura traria ao setor de pescados.

PALAVRAS-CHAVE: economia regional, logística, indústria do pescado.

LOGISTICS AS A FACTOR FOR DETERMINING THE COMPETITIVENESS OF EXPORTS OF FISH OF RIO GRANDE DO NORTE

ABSTRACT

The fishing industry of Rio Grande do Norte brings social and economic benefits for the State. THE RN is one of the largest producers of fish (especially tuna) in the country, generating around 40 thousand direct jobs. Aiming to improve the flow of production, and thus keep on top of fish exports in northeastern Brazil, investments in works such as the fishing terminal and the airport of São Gonçalo do Amarante could contribute to leverage this

production segment, due to the characteristic the degree of perishability of the product, which will reduce transportation time, which is a decisive factor for export. In this article we analyze the logistical means for the disposal of production within the state, as well as costs and benefits, that an improvement in infrastructure sector would bring to fish.

KEYWORDS: regional economy, logistics, seafood industry.

1 INTRODUÇÃO

O desempenho do Rio Grande do Norte no segmento da pesca, destaca-se no cenário brasileiro ocupando posição liderança nas exportações de atum. Embora este segmento gere um significativo número de empregos no estado, sendo uma atividade que beneficie tanto o setor econômico quanto o social, os obstáculos são visíveis, dificultando o potencial do Estado em nível de competição, é necessário investimentos na infraestrutura e logística adequando assim o setor, podendo levar a favorecer esta atividade, investimentos como no Terminal Pesqueiro e o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Sendo assim, torna-se importante analisar a logística do segmento e seus impactos no setor pesqueiro, verificando os problemas e possíveis soluções para que o Estado se torne mais competitivo na exportação de pescado.

2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

O comércio exterior está estruturado em muitas variáveis (...) uma logística de transporte montada adequadamente (...) pode representar para a empresa a lucratividade ou prejuízo na atividade exportadora e, conseqüentemente, a sua manutenção, incremento ou retirada do jogo das trocas internacionais (Keedi, 2004).

Modal marítimo (...) “é o transporte que se realiza nos mares e oceanos, sendo o modal mais utilizado internacionalmente para o deslocamento de mercadorias do planeta (...) sua importância é o menor nas trocas comerciais entre países limítrofes, em especial entre pequenos países em face das pequenas distâncias, bem como entre aqueles que não têm saída para o mar, ou quando têm, sua utilização não compensa” (Keedi, 2014).

Competência logística decorre de uma avaliação relativa da capacitação de uma empresa para fornecer ao cliente um serviço competitivamente superior ao menor custo total possível. (...) em resumo, a estratégia é fornecer um serviço superior por um custo total inferior a media do segmento industrial respectivo (Bowersox, 2007).

Transporte barato também contribui para reduzir o preço dos produtos. Isto acontece porque, além de sua influencia no aumento da competição no mercado, o transporte é um dos componentes de custo que, juntamente com os custos de produção, vendas e outros, compõe o custo agregado do produto. À medida que o transporte se torna mais eficiente e oferece melhor desempenho, a sociedade beneficia-se de melhor padrão de vida (Ballou, 1993).

A exportação permite a empreendedora ampliar a sua capacidade de geração de negócios e contribui para minimizar os efeitos da carga tributária incidente em suas atividades produtivas, haja vista a existência dos incentivos fiscais estabelecidos justamente para apoiar e dinamizar a atuação mercantil de empresas nacionais no mercado externo (Faro e Faro, 2012, p.213).

A disponibilidade de recursos como o do atum e seu potencial comercial comprovado deve existir no local proposto para existir possíveis investidores. Questões associadas à sazonalidade de ambos os recursos devem ser determinadas, juntamente com atum com seus padrões de migração. Como também deve ser analisado a estabilidade política, a gestão da

economia (incluindo monetária e fiscal), tipo e extensão dos controles colocada em investidores estrangeiros e a consistência com que esses controles são aplicados, clareza de diretrizes de investimento, e da capacidade de resposta do governo agências e departamentos para lidar com consultas de investimento estrangeiro e propostas (Doulman, 1986).

3 METODOLOGIA

Os métodos utilizados para atender os questionamentos de es9tudo caracterizam-se como pesquisa exploratório-descritiva, na forma de estudo de caso com base em fontes bibliográficas, documentais e entrevistas como também o auxílio do meio digital.

A pesquisa exploratória tem como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a constituir hipóteses (Gil, 2002, p.41).

O tipo de pesquisa que se classifica como "descritiva", tem por premissa buscar a resolução de problemas melhorando as práticas por meio da observação, análise e descrições objetivas, através de entrevistas com peritos para a padronização de técnicas e validação de conteúdo (THOMAS; NELSON; SILVERMAN, 2007).

Serão utilizadas na delimitação e justificativa do projeto três entrevistas de caráter exploratório a representantes da área de exportação e logística de empresas do segmento do pescado especificamente o atum em Natal-RN.

4 CADEIA PRODUTIVA DO PESCADO

O pescado é um alimento recomendado pela OMS por ser saudável, rico em proteínas e sais minerais, é indicado o consumo de pelo menos 12 kg por pessoa ao ano (SEAP/PR, 2007), e a produção mundial, segundo a FAO (organização das nações unidas para agricultura e alimentação) corresponde a 126 milhões de toneladas/ano.

Grande parte da produção destinada à exportação é enviada para países da Europa. Os principais compradores do pescado brasileiro são os Estados Unidos, Espanha, França e Reino Unido. No ano de 2009, o principal importador do pescado brasileiro foi os Estados Unidos, respondendo por US\$ 71 milhões, desde 2008 as importações estão em menor escala devido a crise econômica de 2008, como também a valorização da moeda nacional brasileira, tanto a crise como a oscilação do cambio faz com que não seja atraente exportar os seus produtos para o país citado acima. Em segundo lugar ficou a França (US\$ 28 milhões) e em terceiro a Espanha (US\$ 13 milhões),

Os principais concorrentes brasileiros neste segmento são o Caribe, Panamá, Trinidad, e Tobago por possuírem uma relevante indústria pesqueira com uso de tecnologia nos barcos e disponibilidade de mão de obra barata.

Em 2011 o RN exportou aproximadamente US\$ 18 milhões em peixes. Esse foi um dos mais importantes itens da pauta de exportação do estado. Esse número representou o recorde histórico das exportações de pescado do território potiguar.

O desempenho potiguar é notável ao manter-se no patamar de liderança nas exportações do Atum, mesmo com os problemas gerados pela crise econômica internacional, que afetou o poder de compra de milhões de pessoas nos países da Europa e nos Estados Unidos, consumidores diretos do produto. Um dos fatores para esse resultado foi a política de incentivos ao setor.

O RN ocupou, em 2011, a quarta colocação nas exportações de peixes congelados em geral no ranking nacional. À frente do território potiguar ficaram: Pará (US\$ 24,3 milhões), Rio Grande do Sul (US\$ 22,99 milhões) e Santa Catarina (US\$ 22,5 milhões).

A parceria firmada entre a empresa Atlântico Tuna, com sede em Natal, e a japonesa Japan Tuna conseguiu elevar a captura de atum no país em 2 mil toneladas no ano de 2011. Um aumento de mais de 400% do valor exportado, em dólar, pelo Rio Grande do Norte, o que mostra o impacto da tecnologia japonesa nos números.

4.1 PROCESSO LOGÍSTICO DO PESCADO PARA EXPORTAÇÃO

Nas empresas analisadas o produto é armazenado dentro dos navios “fábricas” da empresa em containers, que ficam em alto mar durante 90 dias aproximadamente, logo, o processo de captura do produto é feito com a soltura do anzol em um determinado dia e no outro eles “recolhem” de volta os anzóis para o navio e então é começado o processo de congelamento dos peixes, o navio é equipado com um frigorífico, o que conserva o produto com uma temperatura de aproximadamente a -50°C , onde é mantido por aproximadamente 8 horas para o congelamento total. Após estarem totalmente congelados estes peixes são retirados e são embalados e assim manterem a temperatura.

Feita a embalagem, os peixes são devolvidos ao frigorífico do navio para assim iniciar a viagem ao destino, essa dura aproximadamente 90 dias, as empresas dessa forma não têm encontrado muitas possibilidades para baratear os custos logísticos e de produção do produto, pois, os custos são dependentes de vários materiais utilizados no processamento, como o preço do óleo e das iscas que são importadas do Uruguai e Argentina.

4.2 PRINCIPAIS PROBLEMAS DA LOGÍSTICA DO PESCADO EM NATAL

Vários são os entraves que prejudicam a atividade pesqueira. Porém, para o desenvolvimento da pesca oceânica nacional, destacam-se a falta de mão de obra especializada, de tecnologia e de embarcações adequadas, as quais, devido ao seu elevado custo, encontram-se comumente muito além da capacidade de investimento das empresas de pesca brasileiras.

O Terminal pesqueiro de Natal apresenta pouca movimentação de contêineres em comparação a outros portos nordestinos como o de SUAPE em Pernambuco, e o de Pecém no

Ceará. O porto de Natal responde por apenas 2,08% da movimentação nordestina de contêineres e 0,25% da movimentação nacional.

O Aeroporto internacional de São Gonçalo do Amarante ainda em construção, sendo uma das oportunidades do Estado para o desenvolvimento da economia, como também a expansão turística, é esperado grande movimentação de passageiros e cargas.

No que se refere a frota pesqueira, vê-se necessário a criação de novas embarcações voltadas ao tipo de captura utilizada na extração do atum, contribuindo no aumento da produtividade, outro fator importante é a tecnologia que exige níveis de qualificação adequados, com o investimento em pessoas e produção, criar uma geração para o manuseio dessa tecnologia.

5 CONCLUSÃO

O setor de pescado no Rio Grande do Norte é uma atividade produtiva de grande potencial de crescimento estratégico, que traz benefícios sociais e econômicos para o Estado, apesar de tudo isso necessita superar obstáculos oriundos da ausência de políticas públicas que poderiam favorecer para sua modernização, como por exemplo, uma estrutura de escoamento eficiente para que o produto chegue ao seu destino no menor tempo, tornando-se assim necessário as empresas do ramo pesqueiro local a tomarem medidas onerosas para a exportação de seus produtos. É importante ressaltar que os recursos que as empresas gastam com despesas logísticas, poderiam ser redirecionados á pesquisa/desenvolvimento de novos produtos e modernização da frota. Os empresários que tiveram suas estruturas analisadas não veem vantagens com a construção do novo terminal, por não haver uma política de inserção deste produto de exportações para outros destinos, o que leva a crer que essa melhoria não geraria muitas diferenças no setor de abastecimento de mercados internacionais.

O governo do estado do Rio Grande do Norte defende que a ampliação do porto de Natal facilitará a integração dos meios de transporte e juntamente com a entrada em operação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante reduzir-se-á dependência de portos como portos de Pecém e Suape.

Os empresários apontam que ausência de aviões cargueiros e de estradas apropriadas ao transporte de grandes cargas se apresenta como barreiras para o transporte do produto. Para muitas empresas a ausência de aeronaves específicas para o transporte de cargas, ou mesmo de voos diretos com destinos como Estados Unidos, França e Espanha e o pouco espaço destinado às companhias aéreas para os produtos tem diminuído a competitividade do segmento.

É senso comum entre os entrevistados e do que o governo tem publicado que os investimentos logísticos em infraestrutura poderá ter impacto direto no desenvolvimento econômico do setor pesqueiro do estado e a expectativa das empresas é que essas melhorias poderá gerar maior agregação de valor ao produto e também maior competitividade ao pescado potiguar tanto em nível nacional quanto internacional.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BALLOU, Ronald H.. **Logística empresarial**: Transportes, administração de materiais e distribuição física. São Paulo: Atlas, 1993.

BOWERSOX, Donald J.. **Logística Empresarial**: O processo de integração da cadeia de suprimento. São Paulo: Atlas S.A, 2007.

DOULMAN, David J. The Tuna Industry in the Pacific Islands Region: Opportunities for Foreign Investment. **Marine Fisheries Review**, Islands, p. 1-8, 1 jan 1986.

FAO, **1997**. (FAO Documento Técnico Sobre as Pescas 334). Disponível em: <http://www.fao.org/DOCREP/003/T1768P/T1768P01.htm>. Acesso em 04/04/06.

FARO, Fátima; FARO, Ricardo. **CURSO DE COMÉRCIO EXTERIOR**: Visão e Experiência Brasileira. São Paulo: Editora Atlas, 2012.

GIL, Antonio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional**: competitividade. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004. veículo prático de competitividade. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

NATAL, Diário de. **Pesca e carcinicultura**: RN lidera exportação de pescado. Disponível em: http://www.diariodenatal.com.br/2010/08/19/economia3_0.php. Acesso em: 01 jul. 2012.

THOMAS, J. R.; NELSON, J. K.; SILVERMAN, S.J. **Métodos de pesquisa em atividade física**. 5.ed. Porto Alegre: Artmed, 2007.