



UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS
Faculdade de Direito e Relações Internacionais - FADIR
Curso de Relações Internacionais

Julierme Moisés Lopes

Políticas de Infraestrutura Logística de Transporte em Mato Grosso do Sul

Dourados-MS
Novembro de 2019

UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS - UFGD
Faculdade de Direito e Relações Internacionais - FADIR
Curso de Relações Internacionais

Julierme Moisés Lopes

Políticas de Infraestrutura Logística de Transporte em Mato Grosso do Sul

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Banca Examinadora da Universidade Federal da Grande Dourados, como pré-requisito para obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais.

Orientador(a): Prof.(a) Titulação: Adriana Kirchof Brum.

Dourados-MS
Novembro de 2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP).

L864p Lopes, Julierme Moisés
Políticas de Infraestrutura Logística de Transporte em Mato Grosso do Sul [recurso eletrônico] /
Julierme Moisés Lopes. -- 2019.
Arquivo em formato pdf.

Orientadora: Adriana Kirchof Brum .
TCC (Graduação em Relações Internacionais)-Universidade Federal da Grande Dourados, 2019.
Disponível no Repositório Institucional da UFGD em:
<https://portal.ufgd.edu.br/setor/biblioteca/repositorio>

1. Políticas Públicas. 2. Competitividade. 3. Logística. I. Brum, Adriana Kirchof. II. Título.

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

©Direitos reservados. Permitido a reprodução parcial desde que citada a fonte.

Julierme Moisés Lopes

Políticas de Infraestrutura Logística de Transporte em Mato Grosso do Sul

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Banca Examinadora da Universidade Federal da Grande Dourados, como pré-requisito para obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais.

Aprovado em ___/___/2019

Prof. Doutora: Adriana Kirchof Brum (UFGD)

Prof. Doutor: Tomaz Espósito Neto (UFGD)

Mestranda: Adriana dos Santos Corrêa (UFGD)

DOURADOS – MS



ATA DE DEFESA DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Em 28 de novembro de 2019, compareceu para defesa pública do Trabalho de Conclusão de Curso, requisito obrigatório para a obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais, o aluno **Julierme Moisés Lopes** tendo como título "**Infraestrutura de transporte em Mato Grosso do Sul**".

Constituíram a Banca Examinadora os professores Dra Adriana Kirchof de Brum (orientadora), Dr. Tomaz Espósito Neto (examinador) e Adriana Santos Correa (examinadora).

Após a apresentação e as observações dos membros da banca avaliadora, o trabalho foi considerado aprovado.


Por nada mais terem a declarar, assinam a presente Ata.

Observações: O trabalho final deverá atender as adequações sugeridas pela banca

Assinaturas:


Dra Adriana Kirchof de Brum
Orientadora


Dr. Tomaz Espósito Neto
Examinador


Adriana Santos Correa
Examinadora

Este trabalho dedico a todos que me apoiaram nesta jornada. A Deus e aos meus familiares por acreditar que é possível, com apoio e amor. Em especial há Polyana Mendes que foi uma amiga brilhante nesta vida!

AGRADECIMENTOS

Este trabalho é fruto de muita dedicação e esforço ao longo da minha jornada como estudante. Agradeço todo empenho e trabalho dos meus professores que me ensinaram e se dedicam com muito esforço, a arte do saber e ensinar.

Em especial aos professores Adriana Kirchof Brum, Rafael Gonçalves Gumiero, Mário Sá, Alfa Oumar, Tomaz Espósito Neto e Luiz Eduardo Pinto Barros e muitos outros professores nesta vida que contribuíram com meu aprendizado.

Agradeço pelas oportunidades que a vida me deu de poder estudar e terminar minha graduação, e de acreditar que a vida vale apenas através do trabalho e estudo com dedicação. Como também agradeço a toda equipe de trabalhadores da Faculdade de Direito e Relações Internacionais (FADIR) e de todas as secretarias da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD), pelo empenho e dedicação do trabalho realizado para contribuir com um mundo melhor.

Aos meus familiares que sempre me apoiaram, apesar da distância, principalmente meus pais Ramão Vicente Lopes e Irenei Moisés Lopes que com muito amor e carinho sempre me deram força nas minhas escolhas.

E é claro ao meu sobrinho querido que chegou cheio de energia Filipe Santana Lopes, minha irmã Luana Santana Lopes e Rodrigo Santana Almada.

E agradeço aos meus amigos que fiz durante este período e contribuíram com meu aprendizado em especial Rafael Allen Gonçalves Barboza, Greciane Martins de Oliveira, Marlon, Dona Eunice, Vera Lucia Gonçalves e outros que me apoiaram e me incentivaram a concluir esta formação.

RESUMO

O Estado de Mato Grosso do Sul é hoje um dos principais produtores de commodity do país. Fruto do dinamismo econômico regional evidenciado pelo comércio da soja e de setores dependentes deste segmento. Surge projetos de investimentos para melhorar os fatores competitivos, como a infraestrutura logística de transporte do complexo soja que integra a cadeia produtiva de MS. Nesse sentido, o objetivo é analisar as ações de governo, no planejamento de obras públicas de infraestrutura logística, com base nos Planos Plurianuais – PPAs, capaz de impulsionar a competitividade regional. Como elementos de análise, as ações de governo de MS para investimentos em infraestrutura logística, como também o diagnóstico do estado da infraestrutura do complexo soja. Os resultados apresentam as políticas de governo, e mecanismos institucionais para criação de políticas públicas ativas. O governo estadual apresenta ações de planejamento para promover a infraestrutura logística regional, por outro lado, a falta de coordenação dos agentes em integrar a logística existente. O estado da infraestrutura logística atual, apresenta desafios para que o governo regional, reverta a dependência do sistema rodoviário e também dos portos de exportação do Centro-Sul. Pois, a falta de integração econômica, social, ambiental, regional e logística, contribui para o atraso em tornar MS competitivo.

Palavras Chaves: Políticas Públicas, Competitividade e Logística.

ABSTRACT

The state of Mato Grosso do Sul is today one of the main producers of commodity in the country. Result of the regional economic dynamism evidenced by the trade of soy and dependent sectors of this segment. Investment projects are emerging to improve competitive factors, such as the transportation logistics infrastructure of the soy complex that is part of the MS production chain. In this sense, the objective is to analyze government actions in the planning of public works of logistics infrastructure, based on the Multi – Year – Plans (PPAs). Capable of boosting regional competitiveness. As elements of analysis, MS government actions for investments in logistics infrastructure, as well as the diagnosis of the state of infrastructure of the soy complex. The results present government policies, and institutional mechanisms for the creation of active public policies. The state government presents planning actions to promote regional logistics infrastructure, on the other hand, the lack of coordination of agents in integrating existing logistics. The state of the current logistics infrastructure presents challenges for the regional government to reverse the dependence on the highway systems and also on the South-Central export ports. Because the lack of economic, social, environment, regional and logistics integration contributes to the delay in making MS competitive.

Key-words: Public Policy, Competitiveness and Logistics.

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Participação de MS na produção e exportação, no ranking nacional (2015):.....	45
Quadro 02: Taxa de crescimento do PIB do Brasil e do MS (2016):.....	46
Quadro 03: PIB de MS por setor de atividade e participação, em R\$ (2015-2017):.....	46
Quadro 04: Participação no PIB de MS por microrregião e ranking estadual (2010-2016):.....	47
Quadro 05: Parceiros comerciais de MS, participação e receita das exportações, em U\$ (2017/18):.....	48
Quadro 06: Principais produtos exportados por MS, participação e receita, em U\$ (2017/18):	49
Quadro 07: Principais produtos importados de MS, participação e receita, em U\$ (2017/18):	49
Quadro 08: Produção de soja em MS – toneladas (2015-2019):.....	51
Quadro 09: Importação de soja em grãos de MS, por país (2018):.....	52
Quadro 10: Escoamento da produção de soja em grãos de MS, e total exportado por porto (2018):.....	53
Quadro 11: Importação de soja em grãos de MS, por país (2019):.....	54
Quadro 12: Escoamento da produção de soja em grãos de MS, e total exportado por porto, (2019):.....	54
Quadro 13: Índice médio de competitividade do Brasil (WEF) 2006-2017:.....	61
Quadro 14: Recomendações para o desenvolvimento do Centro-Oeste:.....	62

LISTA DE MAPAS

Mapa 01: Regiões produtoras de grãos de soja, em MS (2018):.....	51
Mapa 02: Demanda de produtos agrícola acima de 1 milhão de toneladas/ano (2025):.....	57
Mapa 03: Infraestrutura logística de MS no Plano Plurianual – PPA regional – 2025.....	64
Mapa 04: Principais rodovias de Mato Grosso do Sul – CNT (2018):.....	66
Mapa 05: Região que abrange a rodovia BR-040, em MS.....	67
Mapa 06: Projeto de integração fronteiriça, região Sul-Fronteira (PPA/MS, 2015):.....	68
Mapa 07: Malha Ferroviária de MS e projetos:.....	70
Mapa 08: Hidrovia sobre o Rio Paraná:.....	72
Mapa 09: Hidrovia sobre o Rio Paraguai:.....	73

LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Pesquisa de qualidade das rodovias de MS, em 2018:.....	66
Figura 01: Distância percorrida com 1 litro de combustível por tonelada transportada:.....	63

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Exportação de soja em grãos por volume, e receitas em U\$ (2016-2019):.....53

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	16
2. ELEMENTOS TEÓRICOS SOBRE A COMPETITIVIDADE COMERCIAL E O PAPEL DAS POLÍTICAS PÚBLICAS.....	23
2.1 DETERMINANTES DA COMPETITIVIDADE COMERCIAL.....	23
2.1.1 DISTINÇÃO DE FATORES PARA O PLANEJAMENTO GOVERNAMENTAL.....	25
2.2 ELEMENTOS DE POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE A COMPETITIVIDADE.....	27
2.2.1 POLÍTICAS PÚBLICAS E PÓLOS DE CRESCIMENTO.....	29
2.2.2 INFLUÊNCIA DAS INSTITUIÇÕES NO AMBIENTE ECONÔMICO.....	31
2.2.3 A IMPORTÂNCIA DO LOCAL NA CIÊNCIA REGIONAL.....	33
2.2.4 COMPETITIVIDADE VERSUS PRODUTIVIDADE.....	35
2.3 INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE REGIONAL.....	36
2.3.1 INVESTIMENTOS E PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADA.....	38
3. ECONOMIA DE MATO GROSSO DO SUL E O COMPLEXO DA SOJA.....	40
3.1 POLÍTICAS PÚBLICAS, ECONOMIA E ASPECTOS DE CONSOLIDAÇÃO DO TERRITÓRIO REGIONAL.....	40
3.1.1 POTENCIAL COMPETITIVO DE MATO GROSSO DO SUL.....	43
3.1.2 ECONOMIA E O COMÉRCIO EXPORTADOR DE MATO GROSSO DO SUL.....	45
3.2 O COMPLEXO DA SOJA NA ECONOMIA REGIONAL.....	50
3.3 LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DA SOJA.....	55
3.3.1 DIAGNÓSTICO DA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DA SOJA.....	56
4. INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DE MATO GROSSO DO SUL.....	59

4.1 PROGRAMAS DE GOVERNO PARA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE REGIONAL.....	59
4.1.1 INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA SOBRE A ÓTICA DAS ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS.....	60
4.2 PLANO PLURIANUAL E OBJETIVOS DE GOVERNO.....	64
4.2.1 O SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MATO GROSSO DO SUL.....	65
4.2.2 O SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MATO GROSSO DO SUL.....	70
4.2.3 O SISTEMA DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO DE MATO GROSSO DO SUL.....	71
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	75
6. REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA.....	78

1. INTRODUÇÃO

O Estado de Mato Grosso do Sul possui uma base produtiva voltada para a produção de commodity, com bastante abundância de recursos naturais, e concentra suas atividades na produção de grãos (soja e milho), cana-de-açúcar, carne, madeira, minérios e muitos outros. As atividades no campo envolve tecnologia para melhorar o processo produtivo, que atende o comércio local e internacional cada vez mais competitivo e exigente em relação à qualidade, custo e eficiência, que envolve etapas na produção, na comercialização, na armazenagem, no transporte, que compreende à logística.

A logística de transporte é essencial para o comércio em qualquer região ou atividade produtiva. Inserida no processo de produção e comercialização que envolve, todo um sistema de bens e serviços transportados nas suas mais variadas atividades, compreende também a mobilidade de pessoas. O termo logístico vem do grego “Logístikos” ou do latim “Logisticus”, que significa cálculo ou raciocínio em termo matemático. Sua origem vem da necessidade do homem em se organizar estrategicamente, como nas guerras napoleônicas. Com o crescimento das populações e da produção de alimentos, nasce então o abastecimento, a embalagem, o transporte e a armazenagem, um processo evolutivo, dando origem a logística (LOURENÇO, 2010, p. 14-15).

Que envolve todo um conjunto de obras em infraestrutura, fator básico para economias que dependem do comércio, ou seja, o mundo inteiro. Sua relação neste trabalho se deve para compreender o sistema logístico de transporte de Mato Grosso do Sul, que depende da multimodalidade de diferentes sistemas de transporte para facilitar o comércio regional e internacional. Pois o transporte tem relação direta com o custo final do produto.

Com o aumento da produção regional e da especialização da produção, o arranjo espacial se volta para produção agropecuária e agroindustrial, se destaca na produção de commodity de grãos e carnes e seus derivados. Fruto de tecnologia para produção e comercialização, como no manejo de animais, da terra, das sementes, da maquinaria e da especialização dos agentes envolvidos neste processo. E para transportar esta produção, o sistema logístico (rodoviário, ferroviário e hidroviário) é fundamental para exploração econômica.

O sistema logístico de Mato Grosso do Sul é majoritariamente rodoviário, que compreende 81% da matriz de transporte estadual, seguido pelo ferroviário 10% e hidroviário com 9% (2003). O que impacta no custo final da produção, que depende do transporte

rodoviário que chaga a percorrer mais de 1 mil km, até o destino final, como pólos industriais ou portos para exportação, sem contar o desperdício da carga durante o transporte (SOUZA, 2008, p. 139).

O sistema rodoviário regional possui 67.422 km, distribuídos entre municípios, 72% estadual, 22% e federal 6%. Deste total, pouco mais de 7 mil km é asfaltado, outros 2.974 km, são estradas planejadas e demais que corresponde aproximadamente 55.000 km, de terra. Já o sistema rodoviário estadual que engloba as rodovias estaduais, possui 15.068.20 km, com 4.539.30 km, de estradas pavimentadas, outros 8.617.20 km de terra e estradas planejadas que somam 1.911.80 km, conforme a Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos – AGESUL, de MS (SEINFRA/MS, 2018).

A malha ferroviária regional possui duas ferrovias, a primeira e mais antiga, com extensão de 1.208 km, corta o Estado de Leste-Oeste, liga Corumbá à Três Lagoas, em MS. A mesma possui um braço de 304 km (desativado), de Campo Grande à Ponta Porã, fronteira com o Paraguai. O ramal atravessa grandes regiões produtoras, como Sidrolândia, Maracaju e Dourados. Outra linha ferroviária regional, a Noroeste do Estado, com aproximadamente 410 km de trilhos na região, entre os municípios de Aparecida do Taboado, Paranaíba, Cassilândia e Chapadão do Sul, esta última, possui um entreposto logístico com capacidade de armazenamento de 13 mil toneladas de grãos (SOUZA, 2008, p. 144-146).

O sistema hidroviário regional contém duas hidrovias com potencial, a Leste, temos a hidrovia Tietê-Paraná com 600 km de extensão, sobre o Rio Paraná, e com acesso ao Rio Tietê, em São Paulo. A hidrovia possui um entreposto logístico, em MS, no município de Bataguassu, com capacidade de armazenamento de 10 mil toneladas de grãos (não operante). A Oeste, temos a hidrovia Paraguai com 803 km de extensão na região, com dois portos (Corumbá e Porto Murtinho), utilizado para o escoar a produção de minérios, açúcar e grãos de soja, para exportação internacional (SOUZA, 2008, p. 146-148).

A soja é hoje o principal produto produzido e exportado de MS, e sua produção se estende por 2.840 hectares, com uma produtividade média de 3.100 kg/hectare ou 48,11 sacas/hectare, de uma safra de 8.947.00 milhões de toneladas de grãos de soja, em 2018/2019. Sua produção rendeu para o comércio local, apenas com as exportações de soja em grãos, aproximadamente US\$ 1.69 bilhões, em 2018. Como principal comprador a China, com mais de 70% de tudo que foi comercializado no período (SIGA/MS, 2018/19).

As principais regiões produtoras de grão de soja se concentra nas microrregiões de Dourados e Ponta Porã. Abrange mais de 20 municípios da região Sudoeste e Sul-Fronteira,

responsável por mais de 50% da produção de soja de MS. A produção saltou de 7.177 milhões de toneladas, em 2015, para 8.947 m., t., em 2019, e as estimativas apontam crescimento de 74% entre 2007 e 2017 (APROSOJA/MS, 2017). A produção regional de soja, é hoje, o quinto maior produtor nacional, com 7.5% da produção, de aproximadamente 118 milhões de toneladas, na safra de 2019 (CONAB, 2018).

Mato Grosso do Sul se consolida no mercado nacional e internacional como produtor de commodity e sua diversificação econômica proporciona atração para novos empreendimentos ligado a agroindústria, que utiliza intensivamente da matéria-prima na transformação. A matéria-prima é todo produto natural que pode ser transformado em outros produtos, enquanto a commodity é uma moeda de valor, que varia conforme a oferta e a procura no mercado internacional. Neste cenário MS se destaca no comércio, com a demanda em alta de alimentos, considerado como um dos “principais players” (KAWANO, 2012, p. 73), de produtos exportados pelo país, como a carne (bovina, aves e porcos), cana-de-açúcar, grãos (soja e milho), floresta (madeira e celulose) e outros.

O Produto Interno Bruto (PIB) regional, cresce acima da média nacional nos últimos anos (2011-2017), em média 2.5% ao ano, e contribui com 1,46% na composição do PIB nacional, de mais de R\$ 6 trilhões, em 2017. Parece pouco o crescimento regional, porém, significativo no comércio interno, se posiciona como a 15º maior economia regional, com receitas de R\$ 91 bilhões, em 2016 e R\$ 96 bilhões, em 2017, no PIB de MS (SEMAGRO, 2017).

Para manter o crescimento produtivo, evidência no comércio da soja nos últimos anos, a diversificação da produção e especialização que depende de investimentos. E para isso, o governo depende de organismos institucionais, responsável por incentivar os setores produtivos com potencial de crescimento, como em obras de infraestrutura logística de transporte.

As potencialidades de MS não estão relacionadas apenas com fatores produtivos, primários. A localização geográfica favorece o eixo logístico, estratégico para integração regional, que pode ser entreposto ferroviário, hidroviário e rodoviário, ligada a diferentes rotas comerciais, como a futura rota bioceânica, que pretende conectar o sistema logístico da região com os portos do Pacífico. Facilita o transporte e a exploração econômica com os principais mercados da Ásia, e particularmente da China.

O sistema logístico de transporte é um dos fatores ou o mais importante para aumentar a capacidade produtiva, via integração regional e dos modais de transporte existentes ou em

formação. O que procede, investimentos no setor de infraestrutura de transporte em consonância com os ganhos de produtividade, por meio de políticas ativas de investimentos, mais eficientes.

Para isso, políticas públicas de planejamento são formuladas à nível regional, que incluídas nos Planos Plurianuais – PPAs, formam o planejamento de governo para que Mato Grosso do Sul cresça em um ambiente sustentável, desenvolvido e economicamente competitivo (GOV/MS, 2015). O que inclui a criação de fatores como a infraestrutura para receber investimentos, como também, compartilhados em forma de parcerias público-privada – PPPs, para melhorar os fatores produtivos.

Os fatores de produção criados e aprimorados são com frequência os mais determinantes na competitividade se houver “eficiência e efetividade com que são distribuídos” (PORTER, 1989, p. 90). O fator infraestrutura ganha destaque neste trabalho: que compreende a qualidade de uma infraestrutura moderna, com um sistema de logística de transporte eficiente que influencia em atrativos para a região competir.

A competitividade de setores produtivos depende do Estado como formulador de políticas que gere resultados com eficiência e eficácia. Coordenado por estratégias de planejamento com visão de futuro, para que gere produtividade. Que se localiza em uma região, responsável pelo sucesso comercial de empresas que competem no comércio internacional (PORTER, 1989). E o papel da política governamental depende do desenvolvimento das instituições capazes de implementar políticas ativas que gere externalidades positivas (GRANG, 2004).

Se Chang (2004), considera fundamental políticas públicas ativas para a região se desenvolver, e Porter (1989), relaciona a logística como fator de competitividade, ambas são importantes para o desenvolvimento de MS. A partir desta perspectiva, este trabalho tem como objetivo: analisar as ações de governo de MS no planejamento estratégico da infraestrutura logística de transporte regional, com base nos Planos Plurianuais – PPAs, capaz de impulsionar a competitividade da produção de soja e sua especialização, de 2016 à 2019. Como elemento de análise: a) Qual as políticas de governo de Mato Grosso do Sul para investimentos em infraestrutura logística de transporte? b) Qual o diagnóstico da infraestrutura de transporte regional com base nas informações levantadas de cada setor do complexo soja?

A metodologia utilizada para apresentar o estudo elaborado, compreende a utilização de textos bibliográficos de autores brasileiros e estrangeiros, das ciências sociais, e da realidade empírica extraídos durante o trabalho. A pesquisa envolve dados estatísticos referentes ao comércio regional e internacional da produção de MS e particularmente do complexo soja, e

dados da economia de MS no cenário atual. E materiais complementares de artigos científicos e publicações de jornais e revistas, como também mapas cartográficos, rodoviários e outros. O período de análise corresponde ao complexo soja, de 2016 à 2019, e as ações de governo durante este período para melhorar o fator logística.

As informações apresentadas foram retiradas de Organizações Governamentais e Organização Não-Governamentais (ONG); à nível Estadual contém dados da Secretária da Fazenda (SEFAZ), Secretária de Estado e Governo de Gestão Estratégica (SEGOV), Secretária de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar (SEMAGRO), Secretária de Estado de Infraestrutura (SEINFRA) e outros. Que contribui para a criação de Planos/Programas para desenvolver MS, em parceria com os Ministérios da Infraestrutura, Desenvolvimento Regional Economia e outros.

Como o Plano Nacional de Logística – PNL, Parceria Público-Privada – PPP, Programas de Parcerias de Investimentos – PPI e outros. Juntamente com entidades de classe que representam o setor de transporte e os caminhoneiros, Confederação Nacional de Transportes – CNT, e agências regulatórias e fiscal, como o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT, e o setor que representa a produção e o comércio regional, a Federação da Agricultura e Pecuária de Mato Grosso do Sul – FAMASUL e outras entidades.

Os capítulos deste trabalho estão estruturados na seguinte forma: o primeiro capítulo, contém o referencial teórico sobre o conceito de competitividade, de Porter (1989), como também na diferenciação de fatores, dos mais básicos e especializados e potencialidades locais. E da política governamental, de Chang (2004), onde o governo é responsável pela criação de políticas públicas ativas, determinante no processo de crescimento. A discussão parte da evolução teórica do comércio que depende de fatores produtivos, principalmente de regiões que possuem base de indústrias extrativistas e agrícolas, e “também naquelas em que as exigências tecnológicas e de capacidade são modestas e a tecnologia, facilmente obtida” (PORTER, 1989, p. 94).

O segundo capítulo, apresenta a soja como fator propulsor da produtividade regional que leva a competitividade de setores correlatos. A análise parte da importância deste setor para a economia de Mato Grosso do Sul. A partir de uma alusão histórica do contexto da ocupação do território regional, juntamente com a evolução política institucional, presente na formação produtiva e econômica da região, e aspectos característicos da região com potenciais produtivos.

Na sequência é apresentada o complexo soja, como característica do setor, faturamento, principais entidades envolvidas, balança comercial (importação e exportação), origem e destino correspondente desta mesma produção e outras variáveis. Como também os planos de governo para atender a demanda futura, que serve de parâmetro para o planejamento governamental estadual. Onde aponta as principais desafios para o setor logístico de transporte, afim de ajudar os projetos de governo na melhor escolha para investimentos em infraestrutura logística de transporte que não é integrado, em objetivos coesos.

No terceiro e último capítulo, é apresentada os projetos e os planos de governo para obras de infraestrutura logística de transporte regional, com base nas PPAs de MS. Como também, propostas de organismos internacionais para região se desenvolver de forma eficiente, alinhada à sustentabilidade da região Centro-Oeste, onde MS está inserido, como Objetivo de Desenvolvimento Sustentável – ODS, agenda 2030. E por último, é apresentada o Plano Plurianual (PPA) regional de MS, e suas principais prioridades em investimentos no setor de logística de transporte (rodoviário, hidroviário e ferroviário) do complexo soja, e características de cada sistema na região e propostas de governos para melhorar a logística existente.

A rota para o crescimento econômico tem por objetivo, de integrar a infraestrutura logística como alternativa para diminuir assimetrias regionais. Por meio de “política de planejamento”, conforme afirma Furtado (1983, p. 114), que de forma descentralizada e coordenada por representantes da sociedade civil e governo. Refletida em ações que estimule a competitividade da capacidade produtiva local, presente no espaço, como fonte de ignição com possibilidade real de autotransformar-se, como as regiões produtoras de soja na região de fronteira entre Brasil e Paraguai. E o papel do:

“Estado-nação permanece sendo a escala pertinente para modernizar profundamente várias políticas sociais e fiscais, e também, em certa medida, para desenvolver novas formas de governança e propriedade partilhada, um intermediário entre propriedade pública-privada, o que é um dos grandes desafios do futuro” (PIKETTY, 2014, p. 557).

Pois o Estado é uma engrenagem modernizadora, com papel de promover a boa governança na transformação de políticas e instituições. Sendo a governança, a chave para que a região gere competitividade e possa crescer, alinhada a métodos eficazes para que gere produtividade como investimentos sociais e educacionais. E outros setores, como em obras de infraestrutura que pode ser compartilhada com o setor privado, como estratégia de Estado de atender as demandas provenientes das transformações do espaço social, sendo este um grande desafio para regiões e empresas que competem internacionalmente. E diferenças culturas,

históricas, econômicas e organizacionais, influência no capacidade do Estado em competir (PORTER, 1989).

2. ELEMENTOS TEÓRICOS SOBRE A COMPETITIVIDADE COMERCIAL E O PAPEL DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

O capítulo apresenta a teoria da vantagem competitiva que tem na dotação de fatores logísticos a chave para que a política governamental invista em planejamento estratégico, capaz de gerar maior competitividade. Tendo como elemento primordial às instituições, responsáveis pelo planejamento de políticas públicas ativas, organizada de forma a impulsionar e orientar o crescimento produtivo de setores competitivos.

A primeira parte deste capítulo faz uma análise histórica da teoria do comércio, juntamente com a diferenciação dos fatores produtivos para se chegar a vantagem competitiva, como também o papel da política governamental, determinante para o processo de crescimento econômico e produtivo. Na segunda parte é apresentada a importância da região, onde se localiza a sede de setores com potencial competitivo, inserida em um local onde circula bens e serviços, dependentes do sistema de transporte. E por fim, os desafios da infraestrutura logística de transportes e alternativas de investimentos.

2.1 DETERMINANTES DA COMPETITIVIDADE COMERCIAL

O planejamento governamental é um importante caminho para disponibilizar infraestrutura de transporte para empresas e governos que queiram competir no comércio mundial. Desta forma, a premissa do paradigma dominante centraliza as razões do êxito internacional advindo dos países. Como as teorias que explicam os padrões de importação e exportação de um determinado país, abordado nas obras de Adam Smith e David Ricardo, do século XVIII. Que de certa forma, provocou mudanças significativas em se pensar sobre o comércio mundial (PORTER, 1989).

Deste então, revoluções industriais mudaram a forma de produzir e comercializar produtos e mercadorias. Como também na formulação de novas teorias e ideias sobre o comércio, causado pela abertura de mercados, aumento da concorrência, ascensão de empresas multinacionais e transnacionais que competem no exterior através de subsidiárias estrangeiras, provocou mudanças nas estruturas nacionais.

A explicação clássica para o sucesso de determinadas regiões ou país, é objeto de pesquisa ao longo da história do comércio internacional. Adam Smith criador da teoria de “vantagem absoluta”, defende que um país exporta um produto que produz, o mais baixo custo

do mundo. David Ricardo utilizou da “vantagem comparativa”, sustentado pelas forças de mercado que conduziria os recursos para os países de indústrias relativamente mais produtivas, como atributo, as diferenças climáticas das regiões como fator determinante (PORTER, 1989).

Para Heckscher e Ohlin que cunharam a ideia de “vantagem comparativa”, baseada na condição de que todas os países possuem tecnologia equivalente, mas que diferem da disponibilidade de – fatores de produção – Porter (1989), como recursos naturais, terra, mão de obra e capital.¹ Os países nesta condição, ganham vantagem comparativa quando utilizam intensivamente os fatores disponíveis para produção industrial, exporta produtos e importa aqueles que tem desvantagem comparativa.

Os fatores de produção dominou e influenciou muitas políticas governamentais e indústrias sobre o comércio mundial ao longo do tempo. E para aumentar a competitividade era necessário melhorar os custos de fatores, condiciona as políticas de governos na intervenção de diferentes setores da economia, como taxa de juros, contenção de salários, depreciação de moedas, subsídios, condições de oferta e de infraestrutura, e financiamentos de setores exportadores. Tudo para conter o custo relativo do país em comparação aos custos de outros países na economia internacional (PORTER, 1989).

Os fatores criados e aprimorados, para Porter (1989), pode ser considerado como determinante no sucesso internacional de regiões desenvolvidas, diante de mudanças na história do comércio, abrindo espaço para um novo paradigma teórico, o da vantagem competitiva, influenciada por três mudanças:

Mudança Tecnológica – que desenvolveu fortemente os processos produtivos, que possibilita a redução no custo de fatores, substitui matéria-prima por componentes abundantes e até sintéticos, automação flexível das linhas de produção que permitiu produzir em pequenos lotes e de fácil modificação, redução de espaços, e do uso de mão de obra e outros; a – Dotação de Fatores Comparáveis – que ocorre geralmente com países adiantados e com fatores semelhantes, como infraestrutura básica de transporte, mão de obra qualificada e recursos disponíveis; e a – Globalização – que mudou a forma do comércio mundial, e acirra a competição de empresas, fusões, aumento na oferta de maquinaria, componentes e muitos outros serviços oferecidos hoje globalmente, inclusive a significativa melhora nos transportes que facilita o deslocamento e encurta distâncias.

¹ Para a afirmação original, ver Ohlin (1933). O conciso livro Ohlin registrou muitas das complexidades da competição real, ao focalizar os fatores. Tratamentos posteriores, de crescente rigor matemático, tornaram-se mais estilizados.

As mudanças nos fatores contribui com a teoria que busca por respostas para o comércio, em advento da vantagem competitiva que envolve regiões ou países com alta capacidade tecnológica, produzidos com o máximo de eficiência e eficácia, atributo este importante para a produtividade. Embora muitos fatores sejam cada vez mais móveis, o comércio persiste. Onde e como efetivamente os fatores são distribuídos torna-se mais decisivo na determinação do êxito internacional do que os próprios fatores (PORTER, 1989).

Diante destas determinantes para econômicas semelhantes, a dotação de fatores comparáveis é importante para aquelas economias que possui a base extrativista e agrária, com tecnologia relativamente mais modesta (PORTER, 1989, p. 94). Para alavancar a competitividade de um determina região, são necessários investimentos em fatores como na infraestrutura (constante e aprimorados) estrategicamente, como no sistema de transporte logístico (rodoviário, ferroviário, hidroviário e outros). Portanto, os investimentos em fatores comparáveis como na infraestrutura torna-se importante para o planejamento governamental sobre a ótica do comércio.

2.1.1 DISTINÇÃO DE FATORES PARA O PLANEJAMENTO GOVERNAMENTAL

A “vantagem competitiva”, para Porter (1989), tem como atributo a distinção de fatores – centrada na posição de regiões nos fatores de produção. Sendo os fatores produtivos muito bem conhecidos na teoria do comércio, devido ao grau de complexidade e variedade, sendo responsável pelos primeiros passos da competitividade.

A distinção dos fatores de produção se dá entre hierarquias: os primeiros se dividem entre básicos e adiantados. Os fatores básicos são os recursos naturais, terra, clima, localização, mão de obra, dívida do capital e outros. Os fatores adiantados inclui infraestrutura, comunicação, recursos humanos especializados, universidades, instituições e etc. A distinção entre fatores básico e adiantados, é que, o primeiro são herdados e abastece geralmente o mercado internacional, e o segundo fator adiantado é criado e aprimorado, na maior parte é desenvolvida através de investimentos (PORTER, 1989).

Na segunda distinção entre os fatores de produção, é determinada por fatores generalizados e especializados. Os fatores generalizados inclui um sistema de infraestrutura rodoviária moderna, podendo ser mais facilmente anulado ou substituído, devido ao grau de semelhança com outros países. Os fatores especializados envolve atividades que depende de

especialização, e exige investimentos privados e capital social especializado, utilizado em atividades mais complexas.

Para Porter (1989), a “criação de fatores” são os mais importantes para vantagem competitiva de uma região. Pautada por investimentos de governos possuídos de instituições para construção de infraestrutura, como rodovias, ferroviárias, portos e etc. Exige investimentos e reinvestimentos para aperfeiçoar as qualidades requeridas e com eles os mecanismos institucionais, tendo papel importante nos países que tem êxito na criação de fatores.

As políticas de investimentos são responsáveis pela criação de fatores dos mais básicos e generalizados, como por exemplo na criação de uma infraestrutura de logística adequada e atualizada para atender as cadeias produtivas. Mas esta criação de fatores governamentais geralmente falha, exceto quando estão alinhadas as cadeias produtivas, pois os governos são vagarosos em perceber oportunidades (PORTER, 1989).

A “vantagem competitiva”, para Porter (1989), também pode vir da desvantagem de fatores básicos, isso ocorre por diversos motivos, o que provoca estagnação e baixo crescimento econômico, determinantes para que haja mudanças de pensamento para superar as adversidades, como por exemplo: à baixa infraestrutura de transporte, obrigando governos a investirem no setor para manter o ritmo de crescimento ou superar a estagnação; à baixa qualidade em educação e tantos outros.

A condições de fatores depende de planejamento de políticas e instituições certas, responsáveis por preparar o ambiente promissor, de potencialidades a serem exploradas. E para isso, o papel de governo neste ambiente influência tanto positivamente quanto negativamente. Como na execução de investimentos em infraestrutura, em educação, pesquisa em áreas de interesse social e etc. A estabilidade institucional é importante para que empresas e firmas possam investir no ambiente sustentável e seguro. Se os governos não enfrentarem esta responsabilidade o comércio local estará em desvantagem (PORTER, 1989).

O desenvolvimento de uma infraestrutura logística de transporte regional, também parte da evolução dos padrões de produção das indústrias locais, para Porter (1989). O mais importante é ressaltar a passagem de uma economia agrária para industrial e pós-industrial por meio de mudanças de atitudes e institucionais que acompanhe o grau de competitividade de setores envolvidos na cadeia produtiva de valor.

Atributo das políticas governamentais na formulação de políticas públicas e na criação e manutenção da vantagem competitiva regional. Objetiva um ambiente na qual empresas possam aprimorar e se especializar dando condições para a competitividade. Uma delas é o

desenvolvimento de atributos como o planejamento, fiscalização, regulação e outros, capaz de aumentar os níveis de produtividade quando são empregados de forma estratégica (PORTER, 1989).

2.2 ELEMENTOS DE POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE A COMPETITIVIDADE

Com a evolução das instituições, os desafios para economias que almejam a competitividade são enormes. Uma delas é relacionada a pressão externa de políticas internacionais, para que países em desvantagem competitiva adotem uma série de “boas políticas” e “boas instituições”, Chang (2004). Orientada para estabelecer boas práticas administrativas no que concerne no aprimoramento de ações políticas sustentada por instituições solidas e maduras.

Esta passagem institucional pode demorar anos ou décadas e não se dá naturalmente, o processo de aprimoramento das instituições envolve uma série de restrições e contrapartidas, que pode provocar convulsões institucionais e sociais, a partir da pressão de organizações internacionais, como o Fundo Monetário Internacional – FMI, Banco Mundial – WBG e outros. Chang (2004), considera que as instituições são fundamentais para um país se desenvolver e considera que a dotação de fatores só é benéfica, quando é relacionada a trocas comerciais de países com fatores semelhantes.

O autor segue a mesma linha de raciocínio do economista alemão, Friedrich List (1789-1846), considerado o pai da indústria nascente. List, afirma que o livre-comércio é benéfico entre países de nível semelhante de desenvolvimento industrial, e sua teoria ganha destaque no pós segunda guerra mundial, quando os Estados Unidos fizeram exatamente o que a Grã-Bretanha fez no século XIX, tornando-se o mais ardente berço intelectual do protecionismo e líder mundial da indústria nascente, Chang (2004). Ambos países, tem em comum, a forte ação política e institucional como também nas parcerias com setores privados, utilizando-se de políticas ativas nos investimentos necessários para alavancar o comércio e a produção.

Economias que dependem de fatores produtivos com base agrícola por exemplo, são geralmente “vulneráveis” (PORTER, 1989, p. 16). Devido a “deterioração dos meios de troca” (FURTADO, 1983, p. 165-169), de fatores semelhantes que pode ser facilmente realocados para outros países, com baixo custo de mão de obra e tecnologia de fácil absorção. Isso se deve pelo baixo rendimento sobre os investimentos, com um grau de concorrência elevado e

capacidade excessiva. Como alternativa: políticas de investimentos de fatores generalizados, como na infraestrutura, educação, tecnologia, saúde e outros (PORTER, 1989).

Observa-se que inúmeras vezes no último século (XX), o problema comum entre as economias que querem alcançar um grau de competitividade maior se deve a discrepância entre o retorno social e o individual nos investimentos de atividades de maior valor agregado. Isso explica os motivos que muitos países tiveram que usar forte ação estatal, muitas vezes sem sucesso (STIGLITZ, 1996; LALL, 1998, idem. CHANG, 2004, p. 209).

Como na formação da indústria nacional do Brasil, na segunda metade do século XX, que utilizou da forte ação estatal por meio de políticas ativas e com grau de instituições relativamente recente. Os investimentos partiram sobretudo na periferia nacional, reforça e fortalece a infraestrutura básica. Promove investimentos diretos de suas estatais, principalmente com no Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), voltado para a expansão das indústrias de insumos básicos e de bens de capital. Além de privilegiar setores sub-regionais produtores de “tradeables exportáveis” Pacheco (1998, idem. BRANDÃO, 2012, p. 176), em especial favorece a expansão do agronegócio ou complexos agromercantis, agropecuários e agroindustriais, período este de crescimento para dentro e para fora do comércio nacional (BRANDÃO, 2012).

As políticas governamentais não coordenadas de forma estratégica pode gerar custos e sair de controle. Ao longo da história das políticas de planejamento industrial, comercial e tecnológica – ICT, fazem parte de governos que promove investimentos em regiões estratégicas, como em investimentos em infraestrutura. Para promover uma infraestrutura moderna, muitos Países Atualmente Desenvolvidos (PADs), utilizou-se da intervenção estatal como mecanismo de promover os investimentos necessários para alavancar a competitividade de setores nacionais, utilizando-se de política públicas ativas e com forte relação institucional consolidada (CHANG, 2004).

Evidente que nem toda política governamental que alguns países estabelecem esteja com o sucesso garantido. Como sabemos pela experiência de vários países na história recente, o sucesso é basicamente determinado pelas formas detalhadas de implantação de políticas ICT (industrial, comercial e tecnológica) nascentes, e por outro lado, é fundamental a disposição e capacidade do Estado de implementá-las (CHANG, 2004).

A promoção dos PADs, na prática, se deve a políticas de investimento protecionista, que vão desde: subsídios, concessão de direito de monopólio, acordos para quarterização, créditos diretos, apoio a P&D, planejamento de investimentos e de recursos humanos, e a

promoção da parcerias público-privada, ações estas necessárias na promoção de uma infraestrutura ampla e moderna, Chang (2004, p. 106). Que compara estas práticas com os países em desenvolvimento, e conclui que, tomando em conta a defasagem de produtividade que eles devem superar, estes países hoje são muito menos protecionistas do que foram os PADs no passado (CHANG, 2004, p. 106-116).

Uma das explicações para o sucesso de determinados países, pode estar relacionado com a qualidade das instituições, um dos motivos que países bem-sucedidos e que mostraram capazes de adaptar o foco de suas políticas às mudanças de situação, afirma Chang (2004). Hoje aceita-se amplamente que as instituições ajudaram os PADs, a proporcionar maior estabilidade macroeconômica e financeira, melhor alocação de recursos e mais paz social (MARGLIN E SCHOR, 1990; ARMSTRONG, 1991; CAIRNCROSS, 1992 apud. CHANG, 2004, p. 217).

2.2.1 POLÍTICAS PÚBLICAS E PÓLOS DE CRESCIMENTO

As políticas de investimento em infraestrutura como no setor de transportes tem papel na transformação da organização espacial, fenômeno marcante em regiões promissoras de produção agrícola. Vale lembrar que o sistema de transporte é um dos seguimentos (ou mais) importante para uma região econômica, conecta toda uma cadeia produtiva, na sua produção e comercialização, dependente do sistema de transporte (rodoviário, ferroviário, hidroviário, elétrico, aeroviário e outros). O desafio repousa em estabelecer estratégias de planejamento e execução para aumentar a competitividade para suprir o mercado interno e o comércio internacional para o século XXI (LOURENÇO, 2010, p. 7-8).

Do ponto de vista institucional para estabelecer uma “boa governança” os países tem que estabelecer instituições fortes e com poderes independentes de forma realista com as políticas certas, exerce um papel positivo no processo de crescimento econômico de uma certa região ou país. Passo de políticas públicas ativas importantes para o crescimento, como é o caso de MS. E para isso, Chang (2004), defende aprender com a história ou com as experiência do passado no desenvolvimento das instituições de países tradicionalmente mais adiantados, uma das poucas alternativas por ser “retardatário” (CHANG, 2004, p. 126).

Portanto, o meio institucional exerce papel decisivo sobre o desempenho da economia ao induzir inovação tecnológica, na organização de firmas e gestão no processo produtivo, sobre o controle das políticas macroeconômicas. A premissa que “as instituições importam” Brum (2012) mediante mudanças institucionais na organização de governo, na sociedade civil, nos

agentes produtivos e na construção de novas formas de articulação, de maneira a minimizar os custos da transação provocada por mudanças institucionais. Que são construídos por arranjos sócio-político, formado pelo Estado, o mercado e o sistema político dentre outras pela sociedade (BRUM E MAURA, 2012, p. 4-8).

Nesta perspectiva, o Estado de Mato Grosso do Sul desde sua formação institucional, sofre mudanças estruturais significativas. Se destaca no cenário nacional e internacional por meio do agronegócio, nas cadeias produtivas de soja, milho, cana-de-açúcar, carnes e muitos outros, que se diversifica por meio da industrialização ou agroindustrialização (ABREU, 2001; BUSCIOLI E SOUZA, 2010, apud. FAGUNDES, 2017, p. 115).

Regiões de crescimento produtivo se localiza em locais considerados como “pólos de crescimento”, para Perroux (1955, SCHWARTZMAN, 1977, p. 145), que sustentada por uma região ou local de indústrias com especialização em certos setores produtivos, pois o “crescimento não aparece simultaneamente em toda parte. Ao contrário, manifesta-se em pontos ou pólos de crescimento, com intensidades variáveis, expande-se por diversos canais e com efeitos finais variáveis sobre toda economia” (PERROUX, 1955, apud. SCHWARTZMAN, 1977, p. 146).

O que impõe observações a respeito de regiões de crescimento retardatário: a expansão dos pólos de crescimento e o crescimento das economias nacionais. Que implica um conjunto de combinação ativa (indústrias motrizes, pólos de indústrias e de atividades geograficamente aglomerados) e passiva (indústrias movidas e regiões dependente de pólos aglomerados), os primeiros transmitem os fenômenos de crescimento aos últimos (SCHWARTZMAN, 1977, p. 148).

Em termos comparativos de regiões, assinala duas consequências impostas: 1) Um conflito entre espaços econômicos (firmas, indústrias e pólos) que depende de importação e exportação e de mercados para consumo “poder privado”, e espaços politicamente organizados dos Estados nacionais, que utilizam-se destas unidades econômicas como instrumento de barganha “poder público”, o que leva ao conflito. Neste sentido, a dialética marxista expõe o conflito das forças produtivas e das formas de instituições, nos espaços de crescimento e espaços territoriais politicamente organizados; 2) Enquanto persistir políticas nacionais e nacionalista, sobreposta a técnica e da vida econômica, ocorrerão conflitos como entrave ao crescimento

Estados esforçam-se em explorar em proveito próprio e de seus cidadãos, os pólos que dispõe em seu território e no exterior em que conquistou. Emprega apenas uma parte da força

de trabalho, e utiliza dos capitais reais e monetários que dispõe para excluir a concorrência dos pólos de crescimento. Dando explicação a oligopólios quase públicos, tema não menos importante numa escala mundial de política de crescimento equilibrado (PERROUX, 1955, apud. SCHWARTZMAN, 1977, p. 156).

Os pólos de crescimento com atividades passivas ficam dependentes dos pólos mais dinâmicos (isso pode ser transposto na perspectiva regional em um país continental). Para Furtado (1968, p. 114-126), a superação do atraso estrutural se concentra no desenvolvimento de políticas públicas, para integrar toda a estrutura territorial. Uma delas é o investimento em infraestrutura de transporte, devido ao acúmulo de demandas por infraestrutura reprimida, cooptadas para promover a integração econômica de regiões distantes, como forma de integrar o país, e potenciais competitivos.

2.2.2 INCLUÊNCIA DAS INSTITUIÇÕES NO AMBIENTE ECONÔMICO

A condição produtiva de Mato Grosso do Sul é voltada para produção de commodity, seu principal “diamante” (PORTER, 1989). O que impulsiona outros setores que agrega valor aos produtos produzidos na região, evidenciada pela expansão agroindustrial e do aumento da demanda por investimentos com potencial competitivo na região, isso se evidencia em todo Centro-Oeste e particularmente MS, com a expansão do agronegócio que:

“De maneira geral, o início do processo de desenvolvimento de uma região faz se através da exportação de algum recurso natural prévio ou de alguma atividade primária. [...] Somente as regiões que possuem recursos naturais, em quantidade economicamente aproveitável e na qualidade requerida, serão capazes, em princípio, de atender a demanda externa” (SCHWARTZMAN, 1977, p. 52).

Diante desta determinante, a exploração de algum recurso natural, favorece o desenvolvimento de uma região. Onde os recursos naturais abastece o mercado local e internacional, onde o ambiente institucional exerce ações para que políticas públicas, abrange amplos setores, para melhor aproveitamento das benesses do comércio, como na infraestrutura de transporte para melhorar a competitividade das cadeias produtivas, como a soja.

Atualmente, a cadeia produtiva de suprimentos de produtos agrícolas, é caracterizada pela falta de coordenação dos agentes de setores produtivos e governos, isso se deve as características marcantes de uma infraestrutura deficitária que enfrenta desafios. Para melhorar a produtividade de setores produtivos considerados como os “players” (KAWANO, 2012, p.

73)² de produtos agrícolas do mundo, MS precisa investir na infraestrutura de transporte logístico para atender este mercado crescente e competitivo (CAIXETA, 2010, p. 18).

A carência de investimentos no setor de logística se deve a crises institucionais e fiscal sofrida por anos de estagnação econômica que levou o país a “reformas políticas” (CHANG, 2004), sem precedentes, com duas décadas de estagnação (1980-1990). As consequência para o setor de infraestrutura de transporte logístico, foi o baixo investimento em parte das políticas públicas, incompatível com as necessidades atuais (KOCHEN, 2006, idem. LOURENÇO, 2010, p. 35).

A necessidade de investimentos em infraestrutura, parte da pressão de setores econômicos e sociais para melhorar o ambiente produtivo. Enquanto o papel de governo, é se concentrar na criação de fatores para preparar o terreno, com boas estruturas, boas escolas de formação e especialização, que valorize sua riqueza (exemplo as patentes), cooperação e muitos outros atributos de âmbito institucional (PORTER, 1989).

Para uma região aumentar sua vantagem competitiva, as políticas de planejamento regional depende de fatores produtivos como estratégia para alavancar os investimentos previstos. Mais ainda, o crescimento e a competitividade do comércio depende de fatores estruturais, como uma boa infraestrutura de transporte que demanda investimentos constantes, colocando desafios diários a governos e empresas que competem (LOURENÇO, 2010, p. 17).

Sendo o setor de transporte diretamente relacionado ao processo de crescimento produtivo de uma região ou país, uma vez que proporciona a mobilidade de produtos e mercadorias. E a precariedade da infraestrutura de transporte repercute diretamente no “custo Brasil” (ZAGO E MALEBRANCHE, 2016, p. 2), que se relaciona a uma variedade de dificuldades econômicas, estruturais e burocráticas. A estratégia de investimento, possibilita a melhora do desempenho logístico que se relaciona diretamente com a gestão de insumo-produto ao longo da cadeia produtiva de suprimentos, crucial para produtividade e eficiência, principalmente em um contexto global (FAÇANHA e FELDMANN E SILVA, 2010, p. 4).

O ambiente econômico para investimentos em infraestrutura depende de boas práticas institucionais, que ocupou o centro dos debates sobre políticas de desenvolvimento. Obrigou o *Establishment* Internacional da Política de Desenvolvimento (EIPD), reconhecer a limitação dada ao “chegar ao preço certo” por meio de “boas políticas”, que reconheceu a importância das estrutura institucional que sustenta os preços³. Principalmente depois da crise asiática

² Artigo Revista de Economia e Agronegócio, vol. 10, nº1.

³ World Bank (2002) é o exemplo mais recente.

(1997), geralmente interpretada por possuir uma estrutura institucional diferente. Os EIPD transferiram a ênfase para “chegar às instituições certas” e aderiu ao que Kapur e Webb (2000) denominam como condição “ligadas à governança” (CHANG, 2004, p. 123).

2.2.3 A IMPORTÂNCIA DO LOCAL NA CIÊNCIA REGIONAL

Os objetivos das políticas públicas se concentra em agir estrategicamente no planejamento das melhores escolhas, para se alcançar uma maior produtividade econômica, em um mundo globalizado e altamente competitivo. A importância da sede que se – localiza – em uma região ganha relevância, envolvido em um ambiente, onde empresas nascem, crescem e se especializam na produção de algo com verdadeiro significado (PORTER, 1989).

Diante disso, o local ou região merece atenção no planejamento de políticas públicas ativas. Que, para Brandão (2012, p. 22), o grande desafio, é construir um ambiente nacional no cenário mundial, que agora contesta a importância dos Estados nacionais. Muito mais difícil construir um Estado hoje, do que foi para os europeus por exemplo, onde o movimento capitalista ainda favorecia políticas nacionais ativas. A Partir, da discussão do pensamento único e localista, considera que a competitividade emanada de ações locais ou regionais, ignora a política básica macroeconômica determinante na regulação do ambiente econômico de economias dependentes de custo de fatores (BRANDÃO, 2012).

E para isso, propõe um trabalho em “múltiplas escalas” na identificação de potencialidades em (local e global) todos os espaços. Articulado numa política governamental com a sociedade civil – para resolver um sem número de problemas de competência e responsabilidade do Estado, na formulação de políticas que transcendem esse espaço restrito, e que tenha nexos com os objetivos nacionais. É de vital importância evitar o localismo exagerado, que pode aprofundar desajustes sociais, e propõe ações em todos os níveis (BRANDÃO, 2012, p. 23-33).

Ações que compete as políticas públicas, tem papel determinante no planejamento estatal, como em investimentos em regiões na construção de infraestrutura (sociais, regionais, produtivas, logística e etc.), conforme Brandão (2012, p. 33). Caminho este, alinhado as estratégias de investimento de setores privados, como nas obras de infraestrutura de transporte por exemplo. Com potencial transbordamento para outros setores com redução de custos transacionados, melhor ambiente econômico, e maior integração regional, como também a competitividade de setores envolvidos.

O planejamento tem como aliada as ciências regionais, presentes no processo de localização – de forma racional e regular distribuída no espaço. O destaque vai para escola alemã: da localização agrícola em gradientes (anéis concêntricos de produção), de Von Thünen (1826); à determinação da localização industrial ótima, aquela que operará com menores custos de produção e incorrerá em menor custo de transporte, de Alfred Weber (1909); a análise da formação de redes hierarquizadas de localidade centrais, de Walter Christaller (1933); a formação hexagonal do sistema econômico urbano, estruturada a partir da maximização dos lucros, de August Losch (1940) (BRANDÃO, 2012).

As abordagens neoclássicas “locacionais” realizada por Walter Isard (1956), deu origem a “escola anglo-saxônica” da ciência regional. Que baseia-se no individualismo metodológico e nas escolhas racionais e maximizadoras, dadas suas restrições. O que pressupõe a dotação de recursos de uma superfície homogênea, continua e plena, de cálculos que regula a eficiência dos deslocamentos dos agentes, medida através do custo de transporte. Dado este processo, a distribuição é racionalizada para atender pessoas e objetos, otimamente disposta no espaço geográfico (BRANDÃO, 2012, p. 57-62).

E da “escola francesa” (Perroux), que baseia-se em pólos de crescimento, onde se concentra a produção e especialização. O processo de crescimento econômico regional, baseia na dotação de recursos naturais e de fatores produtivos, distribuídos no espaço geográfico, onde se encontra pessoas e atividades econômicas, em seu entorno. A distribuição especializada se dão a partir dos pontos de produção e zonas de mercado e consumo.

Torna-se fundamental para análises, o tamanho do mercado e distâncias percorridas, baseado em escolhas e lugares para produzir e consumir. Dividem as abordagens regionais clássicas a “escola americana” (Isard) e “escola francesa” (Perroux), consideradas para explicar também os processos de localização, concentração e desenvolvimento regional. Entre elas a teoria de desenvolvimento com base exportadora, “a partir de artigos semanais de Douglas C. North” (DINIZ, 2000, idem. BRANDÃO, 2012, p. 61).

Isso explica a importância da teoria do local na ciência regional, que considera toda a dinâmica de transporte envolvido nesta cadeia. Que para Caixeta e Martins (2001, apud. SOUZA, 2008, p. 140), o processo produtivo busca os requisitos necessários para atender um mercado de consumidores quanto à sua qualidade, prazos, assistência e inovação, sendo o sistema logístico de transporte uma condição básica para a competitividade de setores produtivos de uma região.

2.2.4 COMPETITIVIDADE VERSUS PRODUTIVIDADE

A palavra “competição” quando se refere a uma região, é a principal preocupação dos governantes em determinar o problema da competitividade. Alguns veem a competitividade como fenômenos macroeconômico, impulsionada por variáveis como taxa de câmbio, taxa de juros, de crédito e déficits governamentais que se relacionam diretamente com a política econômica. Para tanto, Porter (1989), concentra-se na produtividade e isola assim a economia de suas prerrogativas.

A ideia é não pensar na “competitividade”, Porter (1989), mas sim na capacidade da qual os recursos (trabalho e capital) são empregados. Estes recursos criam um problema em economias de escalas no desenvolvimento de sua força produtiva. Porque não devemos focar os estudos na economia em si, mas sim nas – indústrias específicas e seguimentos da indústria – pois a competição internacional localiza-se nos processos produtivos de determinados setores, como na produção de grão de soja.

Portanto, a produtividade é determinante, para Porter (1989, p. 6), o único conceito significativo de competitividade à nível nacional, é a “produtividade nacional”. Capaz de aumentar o padrão de vida nacional com crescimento constante de produtividade, que exige da economia – pressão – das empresas existentes, na qualidade e eficiência no que é produzido e comercializado, e também de novas tecnologias que dependem, que:

“As firmas do país também devem desenvolver competências exigidas para concorrer com segmentos da indústria cada vez mais sofisticadas, onde a produtividade é geralmente maior. Ao mesmo tempo, a economia se aperfeiçoa tem a capacidade de competir com êxito em indústrias totalmente novas e sofisticadas. Com isso, absorve recursos humanos liberados no processo de melhorias da produtividade nos setores existentes. Tudo isso deixa clara a razão pela qual o trabalho barato e uma taxa de câmbio “favorável” não são definições significativas da competitividade. O objetivo é manter altos salários e obter preços elevados nos mercados internacionais” (PORTER, 1989, p. 7).

Se não fosse à proteção de diferentes setores industriais dentro das economias nacionais sem a vantagem competitiva real, as diferenças entre posição competitiva seria muito maiores.⁴ Muitas indústrias com sucesso ou segmentos destas “*estão sediadas em poucas*

⁴ As deformações governamentais são predominantes em indústrias como roupas, agricultura, automóveis, aviões e telecomunicações, para não falarmos em muitas outras. Os regulamentos de proteção e administração, por exemplo deformam de maneira significativa os padrões de vantagens nacionais na Europa. Na Europa, se as verdadeiras barreiras ao comércio diminuïrem, significará que as economias nacionais provavelmente se tornarão mais concentradas nas indústrias em que gozem de verdadeira vantagem competitiva (Porter; 1989).

nações apenas”, Porter (1989, p. 11), e firmas de indústrias nacionais de maior êxito se concentra geralmente em um único – local – e não isoladamente. Muitas setores ou indústrias competitivas se estendem por anos e até por décadas, e o caso de firmas de sucessos isolados pode ser explicado por subsídios e proteção do Estado, em diferentes setores (automobilístico, telecomunicações, aeroespacial e etc.).

Celso Furtado (1968, p. 7-8), no livro – Subdesenvolvimento e Estagnação da América Latina – menciona que a industrialização da região, se deu diante de políticas de substituição de importação, financiado por empréstimos financeiros, com o colapso da capacidade de importa. Que Permite a fabricação de produtos para atender o mercado interno com presos relativamente mais altos, criando-se um mercado altamente monopolista ou oligopolista, de indústrias de substituição de importação, sempre recorrendo às políticas protecionistas do seu mercado consumidor (talvez o erro esteja na falta de coordenação de práticas não institucionalizadas de planejamento coordenada).

Por sua vez, Porter (1989), afirma que os governos devem fixar metas adequadas de planejamento em investimentos como no setor de infraestrutura logística, fator este importante para a produtividade, sem mera escolhas tentadoras, mas geralmente contraproducentes, como subsídios, colaboração ampla e proteção, frequentemente proposto. O papel do governo, é desafiar as indústrias para que elas avancem, e não proporcionar “ajuda” para que ela possam evitar. Sendo as estruturas econômicas passíveis de serem revisadas, surge a necessidade de escolhas adequadas de políticas assertivas no espaço regional.

Portanto, empresas e governos têm que saber o que, na sua sede, é mais importante na determinação de sua capacidade ou incapacidade de criar ou manter uma vantagem competitiva internacional. O padrão de vida de um região, depende da capacidade de atingir um alto nível de produtividade nas indústrias que compete entre si. É de importância central o nível de crescimento da produtividade (PORTER, 1989).

2.3 INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE REGIONAL

A incorporação de novas áreas no processo produtivo levou o Mato Grosso do Sul a aumentar sua produtividade. Isso se deve a explosão do agronegócio a partir de 1990, que coloca o Centro-Oeste no mapa da indústria nacional, Ferreira (2009, idem. FAGUNDES, 2017, p. 116). E recentemente a diversificação da produção regional que atende o mercado interno e

internacional, na produção agropecuária e agroindustrial, que caracteriza o comércio de MS, majoritariamente transportado via sistema rodoviário (FAGUNDES, 2017).

A maior parte do que é produzido e comercializado na região, é transportado via sistema rodoviário (81%), outros 10% ferroviário e 9% hidroviário – em 2003. De lá para cá não mudou muito, fator que gera custos logísticos por parte da distância percorrida, de mais de 1 mil km para chegar a portos e centros consumidores regionais (SOUZA, 2008, p. 149). Na medida em que a distância percorrida é superior a 500 km, o sistema de transporte torna-se antieconômico pelo elevado custo de transporte comprovado matematicamente (RODRIGUES, 2000, idem. SOUZA, 2008, p. 149-150).

Diante desta determinante, o planejamento da infraestrutura de transporte regional, tem como objetivo novas rotas comerciais e produtivas ainda não consolidadas, devido a ineficiência da logística de transporte, que não é integrada em diferentes modais. Relevantes para redução de custo do transporte, uma vez que gere economia de escala ao compartilhar a capacidade de dividir os recursos da movimentação com os clientes envolvidos na transação (RIBEIRO; FERREIRA, 2002, idem. MACHADO, 2017, p. 7).

Para orientar e guiar a estratégia empresarial ou até mesmo às políticas governamentais. Seria interessante se perguntar de que forma são criadas habilidades e tecnologias valiosas. Tal como acontece em uma tecnologia bem desenvolvida e comercialmente bem-sucedida. Para obter o sucesso competitivo, é preciso uma vantagem relativa, seja de menores custos ou produtos diferenciados com alto valor agregado. Que com o tempo empresas precisam aperfeiçoar os serviços e produtos, envolvido em qualidade, menor tempo de entrega com maior eficiência, traduzidos em ganhos de produtividade (PORTER, 1989).

Uma boa infraestrutura de logística de transporte pode beneficiar toda uma cadeia produtiva, conforme a infraestrutura de transporte atingir um grau, que gere, eficiência e menor custo no transporte, necessários para a especialização e diversificação da produção, como no setor de alimentos. Um ambiente com maior qualidade e eficiência pode ocasionar um “big push” (FURTADO, 1983, p. 203), impulso, gerado pela criação de novas técnicas produtivas, facilidade de comercialização, novos produtos incrementados no processo produtivo somado aos riscos de mercado.

Cabe destacar o papel da logística constituída por diversas operações que envolve o planejamento, o controle e a produção. Isso inclui o sistema de movimentação de cargas onde o transporte (ferroviário, rodoviário, aeroviário, hidroviário e dutoviário), estão inseridos no

que envolve tempo e lugar, afirma Ballou (2001, *idem*. LOURENÇO, p. 16-18), o que implica na seleção do modal correto que pode ser usado para criar uma vantagem competitiva de serviços.

Como o agronegócio que enfrenta desafios para atender a demanda interna e ganhar mercado externo. Uma vez que os investimentos no setor de infraestrutura ainda muito tímido, apresenta ferrovias obsoletas e ineficientes, rodovias em estado precário, pouca alternativa hidroviária, portos sobrecarregados, variáveis que impactam no escoamento da produção e prejudica a competitividade (SANTIAGO, 2003, *apud*. MACHADO, 2014, p. 6-7).

2.3.1 INVESTIMENTOS E PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADA

O planejamento governamental alinhada a instituições certas, pode ser feito em parcerias público-privada – PPPs, como forma de investir em obras em amplos setores da infraestrutura, como o setor de logística de transporte. As PPPs são definidas como um contrato administrativo de concessão na modalidade administrada ou em parceria. Na primeira modalidade, o Estado é o usuário direto ou indireto dos serviços (obras ou fornecedor de bens) de forma que a remuneração é por via transferência do setor público para o privado; a segunda modalidade, é a parceria mediante concessão (serviços ou obras) que envolve a remuneração dos serviços cobrados para o ente privado, com contrapartida (BRITTO, 2005, *apud*. LOURENÇO, 2010, p. 45).

A forma convencional das PPPs foi criada, em consequência da flexibilização dos investimentos em infraestrutura como forma do capital privado de participar no financiamento de obras públicas. O modelo foi implementado como um acordo entre o governo britânico e brasileiro, em 1992, conforme Jardim e Silva (2015, p. 59).

Este modelo é bem conhecido na Europa continental ao longo das revoluções industriais, a forte tradição de parceria público-privada vem do modelo germânico, historicamente. Na Suécia, o modelo serviu para a formação da infraestrutura nacional como também no Reino Unido. As PPPs serviram por exemplo, na ampliação da malha ferroviária, que concedida a administração de empresas privadas na ampliação e manutenção dos investimentos, sobre o controle do Estado, em meados do século XIX (CHANG, 2004).

Nesse sentido, ela foi idealizada como uma alternativa para acelerar o ritmo de investimentos em setores estratégicos como a infraestrutura de transporte, sem sobrecarregar a administração pública, afirma Lourenço (2010, p. 45). Que se desenvolveu em amplos setores

não apenas no setor de infraestrutura. O interessante, é que estas mesmas PPPs tornaram-se famosas nas economias do Leste Asiático, que aproveitaram estrategicamente muito bem as oportunidades oferecidas nesta modalidade (CHANG, 2004, p. 78).

As PPPs ganharam relevância na política nacional com a abertura do mercado brasileiro nas reformas, de 1992, em parceria com o governo britânico. Uma das alternativas para atrair investidores estrangeiros na modalidade de parcerias público-privada como mecanismo de governos e empresas de acelerarem os investimentos em obras de infraestrutura, ainda muito tímido.

O modelo de PPPs foi instituída como forma de lei (nº 11.079) em 2004, e permitiu uma alternativa perante a falta de recursos para investimentos necessários em infraestrutura. Como principal parceiro o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES (JARDIM e SILVA, 2015, p. 53).

Mesmo considerando o potencial na participação privada em investimentos na infraestrutura, o financiamento de obras de curto e médio prazo virão do setor público, como afirma Godoy (2006, idem. LOURENÇO, 2010, p. 65). Exigindo de governos e das instituições financeiras, políticas de planejamento ativas, na execução de obras de infraestrutura, fiscalização, controle, para garantir uma boa execução dos recursos geridos, como no setor de transporte logístico, sendo assim:

“A saída é o Estado assumir o papel que lhe é intransferível, enquanto faculta e incentiva a participação da iniciativa privada, tanto na gestão quanto nos investimentos, sejam eles em modernização ou expansão da infraestrutura. A receita é longa, mas inclui adotar, definitivamente, conceitos como planejamento de longo prazo, realismo tarifário, clareza e atratividade em marcos regulatórios, independência política e autonomia financeira em agências reguladoras” (LOURENÇO, 2010, p. 66).

Compete assim, o papel de Estado como formulador de planejamento estratégico com políticas públicas ativas nos investimentos de modernização ou expansão da infraestrutura. Como parceiro o setor privado, como forma de atrair investimentos em amplos setores da economia, em obras de médio à longo prazo. Em troca, o Estado fica como agente fiscalizador e regulador, e o setor privado fica com a responsabilidade de manter e investir na qualidade do serviço prestado. O aumento da produtividade, dependerá da estratégia de governos em estabelecer uma visão de futuro, e melhor gestão dos recursos disponíveis.

3. ECONOMIA DE MATO GROSSO DO SUL E O COMPLEXO DA SOJA

Mato Grosso do Sul se posiciona no comércio como um grande produtor de commodity, sua vocação é atrelada aos complexos agropecuário e agroindustrial. O aprimoramento institucional possibilita um maior dinamismo regional de produção e comercialização. Na primeira parte, a análise se concentra na consolidação do território, e apresenta aspectos históricos, geográficos, econômicos e potenciais produtivos, diante de fatores que favorece a produção, capaz de impulsionar investimentos e diferente setores. Na segunda parte do texto, a análise se concentra na economia regional e na produção e comercialização do complexo soja, principais mercados, produção, comercialização e característica deste setor. E por fim um diagnóstico da logística de transporte da soja transportada por MS, como rotas comerciais e perspectivas para o setor.

3.1 POLÍTICAS PÚBLICAS, ECONOMIA E ASPECTOS DE CONSOLIDAÇÃO DO TERRITÓRIO REGIONAL

O Estado de Mato Grosso do Sul tem uma extensão territorial de 357.145,532 km², constituído por 79 municípios, e como capital Campo Grande. A região possui uma população de 2,748 milhões de habitantes, com Índice de Desenvolvimento Humano – IDH de 0.729, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2018). Faz fronteira com cinco Estados da Federação (Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso), em uma extensão de aproximadamente 2.192 km². Além de fazer fronteira com países da República do Paraguai e do Estado Plurinacional da Bolívia, em uma extensão de aproximadamente 1.520 km², sendo 724 km² de fronteira seca (PPA/MS, 2015).

Localiza-se no Centro da América do Sul e no Centro Sul do Brasil, com uma posição estratégica e geográfica privilegiada que favorece a logística de transporte. Com clima subtropical e tropical de altitude, e conta com grandes reservas de água doce. Dividido por duas grandes bacias hidrográficas do Rio Paraguai com 858 km, e do Rio Paraná com 600 km, de vias navegáveis que margeiam a região, confluente do Rio da Prata, com saída para o Oceano Atlântico. Além da proximidade com grandes centros consumidores e industriais da América Latina, favorece a produção agropecuária e a instalação de agroindústrias e indústrias correlatas na região.

O processo de territorialização do atual Estado de Mato Grosso do Sul, se dá, há partir da Guerra com o Paraguai em 1864 - 1870, na região Sul, do então Estado de Mato Grosso. No começo do século XX, o processo de ocupação se intensifica na região com a criação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - NOB (1904), que integra a região com os pólos mais dinâmicos do país, inaugurado em 1917 (Corumbá/MS até Bauru/SP), com 1622 km de extensão (NOB, 2019).

Possibilitou a atração de diversos migrantes de diferentes regiões, e emigrantes de várias nacionalidades, principalmente agricultores e trabalhadores, na busca de novas oportunidades na produção agrícola, pecuária e de comércio, diante da abundância de recursos naturais favoráveis no cultivo de grãos, algodão, carnes, leite, madeira, minerais e outros.

Pode-se considerar que a ocupação do território ocorreu a partir do governo do então presidente Nilo Procópio Peçanha – 1910, com a criação do Sistema de Proteção ao Índio e Localização de Trabalhadores Nacionais (SPILTN), responsável pela instalação de reservas indígenas. Os povos tradicionais da região, foram retirados de toda extensão dos território tradicional e concentrados em reservas (delimitada área com demarcações de terras bem menores que seus territórios tradicionais) afirma Fonseca (2017, p. 01-57).

O governo tutelou todos os povos indígenas do Brasil e apropriou-se dos seus territórios tradicionais. Em 1930, se intensifica as reservas indígenas no Sul do Estado de Mato Grosso, com a concessão de títulos de terras devolutas a fazendeiros. Este incentivo de governo tinha como objetivo de atrair migrantes para o atual Estado de Mato Grosso do Sul, que tomou posse de territórios tradicionais indígenas, densamente povoados (FONSECA, 2017, p. 14).

Como se sabe, o país se especializou no comércio exportador de matéria-prima, com vários ciclos produtivos (cana-de-açúcar, café, borracha e outros) desde os tempos que remete a colonização, e sua ocupação e integração territorial foi de forma lenta e progressiva. Isso se deve a pressão de Portugal para deslegitimar a posse de terras, que forçava a ocupação via litoral sem incorrer em grandes dispêndios, Furtado (2005, idem. FAGUNDES, 2017 p. 128). A partir do século XX, o país rompe com o ciclo agroexportador com a formação da indústria nacional, apoiada no processo de substituição de importação (FAGUNDES, 2017, p. 14).

As transformações da estrutura geográfica (produtiva e econômica) brasileira, ganha força com a transferência da capital para o interior (Brasília), conecta às demais regiões, por meio do planejamento centralizado no Plano de Metas (1957-1960), propicia a integração nacional. E uma nova etapa surge, “[...] determinaria uma reorganização da agricultura brasileira, que cada vez mais está subordinada a indústria [...]”, que estruturada no agronegócio,

contribuiu para expansão das agroindústrias de transformação, presentes na produção e na econômica de Mato Grosso do Sul (ABREU, 2001, idem FAGUNDES, 2017, p. 117).

Este processo contribuiu para o crescimento econômico regional, e com ela a expansão do planejamento governamental de políticas públicas, como na formação da infraestrutura logística de transporte, de MS. A ampliação de terras para produção do agronegócio, se intensificou, a partir de 1950. A agricultura subordinada a indústria intensifica a produção pela convergência do capital internacional e do capital privado, que atenda os interesses de Estado, afirma Abreu (2001, idem. FAGUNDES, 2017, p. 115), diante do processo de urbanização acelerada.

O fortalecimento institucional ganha papel neste processo de consolidação das instituições, como na criação de agências coordenadas pelo governo, a Agência Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER), o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e tantos outros (ABREU, 2001, idem. FAGUNDES, 2017, p. 118).

Como também as políticas de desenvolvimento regional, com objetivo de atrair investimentos para a região, como no setor de infraestrutura e outros. As políticas públicas ativas contribuíram no período, que se expande com a produção e os mercados, ao mesmo tempo integra o território nacional, como na criação da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO) em 1967, e os Planos Nacionais de Desenvolvimento - PND (I, II e III) nas décadas de 1970/1980 (ABREU, 2001; CARMO, 2013, idem, FAGUNDES, 2017, p. 119).

O planejamento de Estado alinhado a “políticas públicas ativas” defendida por Chang (2004), influenciou na formação de uma infraestrutura logística. Exerce assim, papel importante a política governamental no desenvolvimento regional.

Neste contexto, Mato Grosso do Sul foi criado e promulgado no dia 11 de outubro (1977). Sua homologação (1979), desmembra o então Estado de Mato Grosso em dois, e possibilita a ocupação mais acelerada do território regional. Como vocação a produção agropecuária extensiva, agricultura de precisão e de subsistência, com forte vocação na produção de grãos (soja e milho), cana-de-açúcar, carnes e muitos outros. Fruto de investimentos, pesquisa, genética e melhoramento tecnológico, patrocinado pelo Estado (PPA/MS, 2015).

O desmembramento propiciou apoio financeiro aos dois Estados, com carência de 10 anos, apoiado por diversos planos e programas instituídos (como a SUDECO), o Fundo de Desenvolvimento de Mato Grosso do Sul – FUNDESUL (1979), o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste – FCO, instrumentos institucionais de política governamental e apoio financeiro de pequenos, médios e grandes investimentos (FAGUNDES, 2017, p. 118).

3.1.1 POTENCIAL COMPETITIVO DE MATO GROSSO DO SUL

Com a redemocratização e a abertura de mercado, o Estado muda seu papel de empresário, para regulador e articulador, como agente normativo das atividades econômicas, exerce na forma de lei as funções de fiscalizar, incentivar e planejar. Estabelece por meio de políticas de planejamento diretrizes de base, dando voz a sociedade civil interrompida no período de ditadura militar, incentiva o cooperativismo e outras formas de associativismo, entre outras funções, inserido no planejamento estadual (PPA/MS, 2015).

Que direciona incentivos ao comércio em todas as regiões, planejada em diretrizes de base, acompanhada por tendências e cenários internacionais, como alternativa para o Estado, em parcerias com instituições de pesquisa e ensino, Organizações Não Governamentais (ONGs), Prefeituras, Conselhos e a Sociedade Civil, no planejamento e desenvolvimento de MS, como por exemplo o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Centro-Oeste – PEDCO e outros (GOV/MS, 2015).

Cabe lembrar, que o processo de institucionalização de planejamento de Estado, remete o começo do século XX, e exerce influência nas instituições em formação. Essencial para alavancar a competitividade e a produtividade de setores econômicos, que prevê investimentos e obras em todas as regiões, como nas áreas de infraestrutura logística (rodovias, ferrovias, hidrovias, portos, aeroportos, energia e etc.).

Para isso, os planos de governo em nível estadual são a base da ação governamental, composta por programas de apoio aos municípios, como investimentos em infraestrutura. Estrutura o planejamento estratégico por meio dos Planos Plurianuais – PPAs, com objetivo de tornar MS competitivo. Cumpre assim, papel importante as políticas públicas nas ações de planejamento de Estado (PPA/MS, 2015).

O potencial competitivo de MS se concentra na produção de commodity, para os complexos agropecuários e agroindustriais que formam a base produtiva regional, voltada para o setor de alimentos. Que amplia a produção com novos parque industriais, que exige uma

maior oferta de infraestrutura, diversifica assim, a capacidade produtiva instalada, e supre o mercados regionais e internacionais, através de investimentos em setores estratégicos como à logística de transporte. E consolida a região como um dos maiores produtor de grãos, de carnes, combustível, madeira, minérios e outros do país.

Cabe destacar que MS tem potencial em outros tipos de produção, como de peixes de água doce (piscicultura), mel (apicultura) e de atividades como a hortifrutigranjeiro. Que envolve setores na produção de frutas, legumes e hortaliças, onde 85,51% de tudo que é comercializado no Centro de Abastecimento de Mato Grosso do Sul – CEASA, é importado via comércio interestadual, ficando a região com 14,49% deste mercado (CEASA/MS, 2014).

Outras atividades com potencial competitivo estão inseridos na produção de carnes, couro, leite, algodão e seus derivados, que pode se especializar na produção de queijos, linguiça, charque, tecidos e muitas outras variedades. Setores que utiliza da produção com alta produtividade e com potencial de especialização favorece a expansão industrial. Além da capacidade de navegabilidade de algumas microrregiões na utilização do sistema de transporte hidroviário, que pode ser usado como entreposto logístico no transporte de produtos produzidos na região via modais no comércio interestadual e internacional.

A atenção especial vai para as regiões onde se localizam os limites fitoecológicos naturalmente fragmentados de vegetação diversas (comporta por mata decídua, semidecídua, cerrado, chaco e mata atlântica), localizadas nas várzeas de grandes rios e serras que dividem a planície pantaneira e o planalto, com um alto potencial de ecoturismo. A sustentabilidade e a preservação dos mananciais e regiões que margeiam curso d'água, é uma política que deve ser levada a sério, devido ao grau elevado de sensibilidade que pode trazer prejuízos ambientais, econômicos e sociais incalculáveis para todo o ecossistema. Como por exemplo, o rio Taquari (região noroeste) que sofre com assoreamento provocado pelo desmatamento acelerado do cerrado no planalto, que provoca o assoreamento e alagamento de grandes áreas verdes e produtivas na bacia do pantanal.

A competitividade regional de MS é inserida em uma variedade de complexos produtivos, que envolve também a produção intensiva de commodity. Que devido a abundância de recursos naturais favorece a produção de grãos (soja, milho, arroz, trigo, feijão e outros.), cana-de-açúcar (açúcar e álcool), minérios (ferro, manganês, mármore, calcário), algodão, seda (bicho-da-seda), carnes (gado, suína e aves), sementes forrageiras (capim), florestas (celulose, madeira, móveis), mandioca e outros (PPA/MS, 2015).

3.1.2 ECONOMIA E O COMÉRCIO EXPORTADOR DE MATO GROSSO DO SUL

A competição dos setores que envolve a agropecuária e a agroindústria no comércio é cada vez mais intensa, e MS se destaca em alguns setores como um dos principais produtores de grãos, carne, cana-de-açúcar e produtos florestais (madeira e celulose) do Brasil. Um desafio para o comércio regional, provocado pelo aumento da competição interestadual com mercados tradicionais estabelecidos.

A soja é hoje uma das principais atividades econômica de MS, e representa o 4º maior exportador de soja em grãos no ranking brasileiro (2015). A produção regional corresponde por cerca de 7,5% da produção nacional, com elevada produtividade na cultura deste segmento, sendo o 5º maior produtor agrícola de soja entre os Estados, com uma produção média de mais de 8 milhões de toneladas de grãos/ano. Na região, o destaque também vai para produção de cana-de-açúcar que ocupa o 5º lugar na produção nacional, com mais de 40 milhões de toneladas/ano. Como também na produção de produtos florestais, que responde por 12% de participação nas exportações brasileiras, com 5,3% da produção nacional (GOV/MS, 2015). Veja, quadro (01) a participação de MS na produção e exportação, no ranking nacional abaixo:

Quadro 01: Participação de MS na produção e exportação, no ranking nacional (2015):

Principais Produtos	Ranking Nacional		Participação na Produção Brasileira	Participação na Exportação Brasileira
	Produção	Exportação		
Carne bovina (abate)	2º	5º	11%	9%
Soja em grãos	5º	4º	7,5%	6,3%
Milho	3º	4º	11%	10%
Produtos Florestais	7º	4º	5,3%	12%
Cana-de-açúcar	5º	5º	6,8%	4,3%
Carne suína (abate)	8º	6º	3,8%	2,7%
Carne de frango (abate)	8º	7º	3,3%	4,02%

FONTE: IBGE; MAPA; CONAB – OBSERVAÇÃO ANO 2014/2015.

A pecuária de MS também se destaca, e ocupa o 2º lugar no ranking brasileiro de abate de bovinos, com 3,2 milhões de abate/ano, possui o 4º maior rebanho do país, de aproximadamente 21 milhões de cabeças de gado, e se posiciona no mercado nacional como o 5º maior exportador nacional. Os setores de carnes de aves e suínos se destaca também na economia regional, e no comércio exterior, ocupando a 7º e o 6º lugar respectivamente nas exportações brasileiras (2015), como mostra no quadro (01) acima.

Em relação ao PIB estadual comparado com o Brasil, na produção de bens e serviços realizada pelo conjunto dos agentes econômicos, gerou para MS, resultados superiores ao PIB

nacional no período (quadro 02). A tendência de queda do PIB, em 2015 e 2016, converte para dados positivos, em 2017. O destaque de MS na economia reflete na participação do PIB nacional, que ocupa a 15º maior economia no ranking brasileiro, e cresce em média, 2,5% ao ano, entre 2011 à 2017 (SEMAGRO/MS, 2017). Veja a seguir, no quadro (02) a comparação do crescimento econômico do PIB de Brasil, comparado com de MS, entre os anos de 2011 – 2012, abaixo:

Quadro 02: Taxa de crescimento do PIB do Brasil e do MS (2011-2017):

ANOS	BRASIL	MATO GROSSO DO SUL
2010	-	-
2011	3,97	3,45
2012	1,92	6,00
2013	3,00	6,60
2014	0,50	2,62
2015	-3,55	-0,27
2016	-3,28	-2,63
2017	1,32	4,88

FONTE: IBGE/CONAC, SEMAGRO/MS.

Em relação as atividades econômicas dividido por setor, conclui-se que o agronegócio, ocupa a terceira posição na composição do PIB estadual. Com uma receita estimada de R\$ 13.6 bilhões, em 2015, para R\$ 15.9 bilhões, em 2016 e R\$ 15.1 bilhões, em 2017, quadro (03) a seguir:

Quadro 03: PIB de MS por setor de atividade economia e participação, em R\$ (2015-2017):

SETORES DE ATIVIDADES	2015	2016	2017
AGROPECUÁRIA	13.644,66	15.920,95	15.199,48
- Agricultura e serviços relacionados	7.792,35	9.542,21	8.507,84
- Pecuária e serviços relacionados	1.893,33	2.158,56	2.896,28
- Produção florestal, pesca e aquicultura	3.958,98	4.220,17	3.795,36
INDÚSTRIA	16.375,54	18.678,15	19.082,01
- Extrativa Mineral	442,67	185,49	407,34
- Transformação	7.794,06	9.611,99	10.281,20
- Construção Civil	3.861,43	4.471,54	3.959,79
- Serviços Industriais de Utilidade Pública - SIUP	4.277,37	4.409,13	4.433,68
SERVIÇOS	44.296,37	48.068,09	52.135,25
- Comércio, Manutenção e Reparação de Veículos Automotores e Motocicletas	9.566,69	9.491,35	10.330,38
- Alojamento e Alimentação	1.191,43	1.186,27	1.611,53
- Transportes, Armazenagem e Correios	2.423,84	3.068,91	2.613,41
- Serviços de Informação e comunicação	1.245,23	1.254,98	1.349,85
- Atividades Financeiras e Seguros	2.343,91	2.694,03	2.919,93
- Atividades Imobiliárias e Aluguel	6.124,25	6.623,96	7.453,93
- Atividades Profissionais, Científicas, Técnicas Administrativas e Serviços Complementares	3.168,76	3.431,17	3.858,23
- Administração Pública – APU	13.622,56	15.275,66	16.715,72
- Educação e Saúde Mercantil	2.091,87	2.168,10	2.333,70
- Artes, cultura, esporte e recreação e outras atividades de serviços	1.524,63	1.688,98	1.741,42
- Serviços Domésticos	993,21	1.184,69	1.207,15
Produto Interno Bruto a Preços Básicos	74.316,58	82.667,19	86.416,74
Impostos Líquidos de Subsídios	8.766,90	9.225,10	9.955,45
Produto Interno Bruto a Preços de Mercado	83.082,55	91.892,29	96.372,20

FONTE: IBGE/CONAC, SEMAGRO/MS 2017.

O setor é responsável por impulsionar os demais setores econômicos que depende diretamente ou indiretamente da receita do agronegócio. A maior participação do PIB estadual fica com o setor de serviços, que representa mais de 60% da receita estadual (2015/2017). A atividade comercial é sustentada pelo setores primários na produção de commodity para indústria de transformação, que gerou para MS, um PIB na ordem de R\$ 83 bilhões, em 2015, para R\$ 91.8 bilhões, em 2016 e R\$ 96.3 bilhões, em 2017. O PIB estadual corresponde a todos os bens e serviços do período relacionado, quadro (03) acima (dados referente aos anos posteriores não estão disponíveis).

Em relação a participação no PIB estadual de MS, distribuídos por microrregião, se verifica a participação crescente de regiões produtoras de soja. Como a região de Dourados, com 20,42% (2010), para 23,21% (2016), na participação do PIB estadual. Ocupa hoje, o segundo lugar no ranking de produção da riqueza estadual, medido por região. A microrregião de Dourados, fica atrás, somente de Campo Grande, com participação de 34,92%, em 2010, para 30,88%, em 2016, quadro (04) a seguir:

Quadro 04: Participação no PIB de MS por microrregião e ranking estadual (2010-2016):

2010			2016		
MRG	Peso %	Ranking	MRG	Peso %	Ranking
Campo Grande	34,92	1º	Campo grande	30,88	1º
Dourados	20,42	2º	Dourados	23,21	2º
Três Lagoas	10,79	3º	Três Lagoas	13,23	3º
Iguatemi	6,51	4º	Iguatemi	7,21	4º
Paranaíba	5,77	5º	Paranaíba	4,67	5º
Alto Taquari	4,74	6º	Alto Taquari	4,64	6º
Baixo Pantanal	4,72	7º	Cassilândia	4,35	7º
Nova Andradina	3,65	8º	Nova Andradina	3,53	8º
Cassilândia	3,46	9º	Baixo Pantanal	3,50	9º
Bodoquena	2,66	10º	Bodoquena	2,65	10º
Aquidauana	2,34	11º	Aquidauana	2,12	11º

FONTE: IBGE/CONAC, SEMAGRO/MS 2016.

Se verifica a participação crescente da região de Dourados, na composição do PIB de MS, influência das atividades do campo e das agroindústrias instaladas na região. Percebe também o crescimento de Três Lagoas, que ocupa a terceira posição na participação do PIB, estadual (2010-2016). Que foi de 10,79%, em 2010, para 13,23%, em 2016, evidenciado pela industrialização e facilidades em obter energia, como também na produção de commodity (dados posteriores referente ao peso das microrregiões na composição do PIB estadual, não estão disponível para análise), quadro (04) acima.

Nas atividades que envolve o comércio de MS com os principais parceiros comerciais no comércio global, que inclui a China, responsável por uma receita de US\$ 1.6 bilhões, em 2017,

e US\$ 2.7 bilhões, em 2018, com 48,51% de participação, de tudo que foi comercializado na região para o comércio exterior, em 2017-2018. Os principais parceiros comerciais do período são: a China (48,51%), Argentina (6,79%), Itália (4,62%), Países Baixos (4,21%), Hong Kong (3,35%), Chile (2,69%), Irã 2,42% e outros que representam 78,5%, de tudo que foi comercializado de MS para o comércio exterior, no período, quadro (05) a seguir:

Quadro 05: Parceiros comerciais de MS, participação e receita das exportação, em US\$(2017/18):

Ranking	Países	Jan-Dez/2018		Jan-Dez/2017		Var. (%)
		US\$ FOB	Part. (%)	US\$ FOB	Part. (%)	
1º	China	2.761.730	48,51	1.675.186	35,01	64,86
2º	Argentina	386.396	6,79	247.438	5,17	56,16
3º	Itália	262.969	4,62	216.357	4,52	21,54
4º	Países Baixos (Holanda)	239.573	4,21	186.082	3,89	28,75
5º	Hong Kong	190.613	3,35	202.630	4,23	-5,93
6º	Chile	153.308	2,69	92.856	1,94	65,1
7º	Irã	137.574	2,42	111.868	2,34	22,98
8º	Estados Unidos	136.139	2,39	116.583	2,44	16,77
9º	Uruguai	108.398	1,9	65.920	1,38	64,44
10º	Coreia do Sul	92.435	1,62	88.556	1,85	4,38
	Dez principais destinos	4.469.136	78,5	3.003.475	62,77	48,8

FONTE: SECEX/MDIC (SEMAGRO/MS 2018).

A China é hoje o principal parceiro comercial de MS, que inclui a soja em grãos, carnes de boi, aves e porcos e outros. A Argentina representa o segundo maior parceiro comercial, com receita de US\$ 386.3 milhões (6,79%), em seguida a Itália, 4,62% de participação, e demais países (quadro 05).

Os principais produtos exportados de MS no período inclui: a soja com receita na ordem de US\$ 1.9 bilhões, celulose com US\$ 1.8 bilhões, carne bovina e derivados US\$ 641 milhões, carnes de aves US\$ 275 milhões, óleo gorduras vegetais e animais US\$ 192 milhões, e outros produtos que compõem a balança comercial de MS, quadro (06) abaixo.

O que chama atenção no quadro (06), é a participação das exportações de soja, no período analisado (2017-2018), com aumento de 33,78% na participação do total exportado, em 2018, e aumento de 40,94% de comercialização no período, de 4.860 milhões de toneladas de soja. Em segundo lugar, vem a celulose com 32,33% de participação nas exportações, com aumento de 80,61% em receitas, de US\$ 1.8 bilhões no período, em 2018. Em seguida vem a carne bovina e derivados, com 11,26% de participação (US\$ 641.1 milhões); de aves com 4,84% (US\$ 275.5 milhões); de óleo, gordura vegetais de animais com 3,38%, (US\$ 192.5 milhões); Açúcar 3,12% (US\$ 177.8 milhões) e demais produtos comercializados de MS, e receita das exportações por atividade econômica. Veja a seguir os principais produtos exportados de MS, quadro 06, abaixo:

Quadro 06: Principais produtos exportados de MS, participação e receita, em US\$ (2017-2018):

Sistema Nacional de Contas	Jan-Dez/2018			Jan-Dez/2017			Var (%)
	US\$	(%)	TON	US\$	(%)	TON	
Produtos							
Soja em grão	1.922.965	33,78	4.860.135	1.364.383	28,51	3.642.179	40,94
Celulose	1.897.596	33,33	3.931.137	1.050.677	21,96	2.570.585	80,61
Carne de bovinos e outros prod. de carne	641.100	11,26	175.874	609.416	12,74	163.735	5,2
Carne de aves	275.503	4,84	156.229	321.901	6,73	173.465	-14,41
Óleos e gorduras vegetais e animais	192.504	3,38	471.165	112.147	2,34	328.755	71,65
Açúcar	177.870	3,12	616.242	502.751	10,51	1.378.331	-64,62
Minério de ferro	144.409	2,54	3.426.797	124.031	2,59	3.742.618	16,43
Minerais metálicos não-ferrosos	92.106	1,62	551.384	90.615	1,89	641.479	1,65
Milho em grão	85.842	1,51	501.818	333.907	6,98	2.182.180	-74,29
Calçados e artefatos de couro	84.417	1,48	39.633	99.197	2,07	35.628	-14,9
Papel, papelão, embalagens e artefatos de papel	51.185	0,9	62.404	37.259	0,78	53.377	37,38
Algodão herbáceo, outras fibras da lav. temporária	39.145	0,69	22.059	24.041	0,5	14.396	62,83

Fonte: Secretária de Comércio Exterior do Ministério do Desenv. Ind. E Comércio Exterior (Secex/MDIC).

Os principais produtos comercializados por MS via comércio exterior, como mostra no quadro (06) acima, representa toda a cadeia produtiva de valor de MS. Onde as principais atividades se concentram na produção de soja e milho em grãos e seus derivados, carne de aves, porcos e boi, e seus derivados, e recentemente a celulose, que ocupa aos poucos participação significativa do comércio regional, como na ampliação de unidades fabris do setor de celulose, na região do Bolsão em Três Lagoas (região Leste).

Em relação aos principais produtos importados de MS no comércio exterior, o destaque vai para importação de gás natural, petróleo e serviços de apoio que representa 55,42% das importações no período apresentado (2017-2018). Os demais produtos importados de MS, inclui produtos químicos, tecidos, metalurgia e produtos eletrônicos (carros, eletrodomésticos e etc.). Veja a seguir quadro (07), os principais produtos importados de MS:

Quadro 07: Principais produtos importados de MS, participação e receita, em US\$ (2017-2018):

Sistema Nacional de Contas	Jan-Dez/2018			Jan-Dez/2017			Var (%)
	US\$	(%)	TON	US\$	(%)	TON	
Produtos							
Petróleo, gás natural e serviços de apoio	1.528.444	55,42	6.302.594	1.199.398	47,52	6.341.799	27,43
Produtos químicos inorgânicos	204.755	7,42	693.329	136.936	5,42	513.323	49,53
Tecidos	157.031	5,69	46.720	145.852	5,78	45.402	7,67
Produtos da metalurgia de metais não-ferrosos	141.641	5,14	21.526	116.554	4,62	19.252	21,52

Fonte: Secretária de Comércio Exterior do Ministério do Desenv. Ind. E Comércio Exterior (Secex/MDIC).

Cabe ressaltar que MS é o principal importador de gás natural (GASBOL) proveniente da Bolívia, que representa mais de 50% das importações estaduais. Com 10,5 bilhões de metros cúbicos de gás natural (dia) transportados, apenas 0,7% é comercializados no Mato Grosso do

Sul, sendo o restante repassado para as demais unidades da federação, principalmente para a região sudeste e sul do Brasil (SEMAGRO/MS, 2018).

O comércio fronteiriço de MS também tem relevância no comércio regional entre Brasil e Paraguai e contribui com milhares de dólares para a região Sul-Fronteira, entre Ponta Porã e Pedro Juan Caballero no Paraguai. Segundo a Secretária da Câmara da Indústria e Comércio de Pedro Juan Caballero, em 1994, a atividade comercial recebia em média 3.500 pessoas por dia, com o ingresso de US\$ 1 milhão em vendas. A partir de 2003, a média se torna US\$ 250 mil por dia, consequência da forte desvalorização do real e controle de cotas para importação (LAMBERTI, 2006, p. 67-70).

3.2 O COMPLEXO DA SOJA NA ECONOMIA REGIONAL

A soja introduzida no Brasil nos anos 1980, impulsionou o crescimento produtivo da oleaginosa nas últimas décadas, influenciado pela demanda internacional. Levantamento feito pela Companhia Nacional de Abastecimento – CONAB, afirma que a produção de soja nacional, chegou a 114.075,3 milhões de toneladas (2016/2017), para 118.048,1 milhões de t., safra 2017/2018, crescimento de 3.5%, em comparação a safra anterior, com uma área plantada de 35.150,4 milhões de hectares. O Brasil se posiciona como o segundo maior produtor de grãos de soja do mundo, atrás apenas dos Estados Unidos, com 121 mil. de t., safra 2018 (CONAB, 2018/19, p. 35).

O mercado internacional da soja possui três grandes produtores: o Brasil (33,52%), a Argentina (15,86%) e os Estados Unidos (32,63%), responsáveis por 82,02% de toda produção mundial de grãos de soja (359 milhões de toneladas – 2018/19). A China é o principal importador do grão de soja, com 61,54% do total comercializado no mundo, em 2018/2019 (CONAB, 2018, p. 35). No Brasil a produção de soja chegou a 120 milhões de toneladas na safra de 2018/2019, com uma produtividade média de 3.410 kg/hectare. Os principais Estados produtores são: Mato Grosso (27,2%), Paraná (16,1%), Rio Grande do Sul (14,4%), Goiás (9,9%) e Mato Grosso do Sul (7,5%) respectivamente (CONAB, 2018, p. 44).

Hoje Mato Grosso do Sul é o quinto maior produtor de soja do país, sua produtividade evidenciada no campo reflete na produção total. Na safra de 2017/2018, a produção foi de 9,584 milhões de toneladas, e na safra de 2018/2019, foi de 8.947 mil. de t., uma queda de 5,18% comparada com a safra do ano anterior, em consequência do prolongamento da estiagem no período (quadro 08) abaixo. A produção de soja se estende por 2.840 milhões de hectares, com uma produtividade estimada em 48,11 saca/hectare 2018/2019, com redução de 11% da

produtividade esperada em relação à safra anterior de 59,17 saca/hectare (APROSOJA/MS, 2018/19). Veja a seguir quadro (08), a produção de soja em MS, de 2015 a 2019:

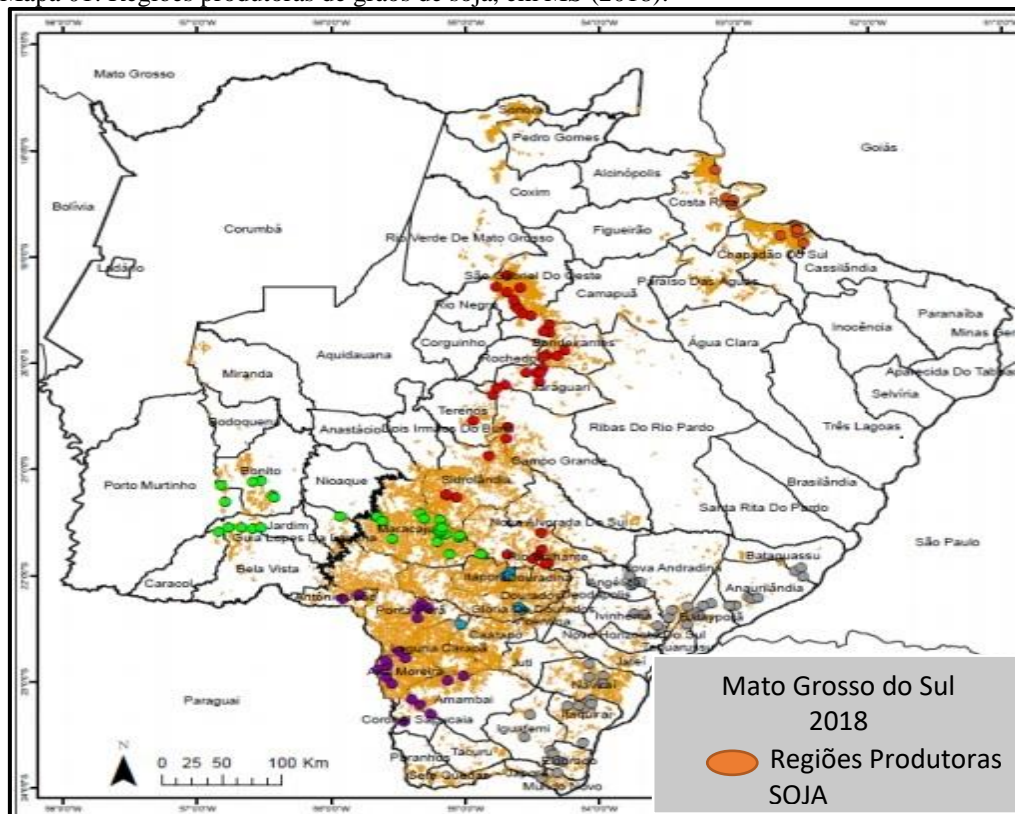
Quadro 08: Produção de soja em MS - toneladas (2015-2019):

SAFRA DE SOJA EM MS POR PERÍODO				
Ano	Milhões Toneladas	Produtividade(k g/há)	Hectares	Saca /há
2014/2015	7.177,60	3.120	2.300	49,9 sc
2015/2016	7.241,40	2.980	2.430	50,5 sc
2016/2017	8.575,80	3.400	2.522	56,1 sc
2017/2018	9.584,50	3.593	2.672	59,1 sc
2018/2019	8.947,00	3.100	2.840	48,1 sc

FONTE: CONAB SAFRA SOJA (2014/2019).

O complexo da soja é hoje uma das principais atividades econômicas de algumas regiões de MS, que representa a 1ª safra (verão). As regiões produtoras de grãos de soja se concentra nos municípios da região Central, Sudoeste e Sul-Fronteira, que inclui municípios como Sidrolândia, Maracaju, Rio Brillhante, Itaborã, Dourados, Ponta Porã, Amambaí, São Gabriel do Oeste e outros. Veja a seguir no mapa (01) a produção de soja, em MS:

Mapa 01: Regiões produtoras de grãos de soja, em MS (2018):



Fonte: APROSOJA/MS, Sistema FAMASUL – 2018.

A alta produtividade na produção da cultura do grão na região, reflete na indústria ligada a produção e comercialização de derivados de soja, influenciado também pelo aumento da demanda internacional por commodity. Fatores que contribui para elevada produtividade do grão de soja na região.

Se verifica que as principais regiões produtoras de soja, se localiza na microrregião de Dourados, que inclui municípios com alta produtividade no campo, como Maracaju e Ponta Porã na região Sudoeste e Sul-Fronteira, em MS. Maracaju é hoje, o maior produtor de soja do Estado, que segundo dados do Sistema de Informação Geográfica do Agronegócio – SIGA (2019), o município cultivou uma área de 294,274 mil hectares, e colheu 817,732 mil toneladas, na safra de 2018/19 (SIGA/MS, 2019).

Segundo a mesma agência de pesquisa, as cinco maiores produtores de soja, respondem por 35,13% aproximadamente, da produção sul-mato-grossense. Além de Maracaju, que colheu 9,29% do total produzido, Sidrolândia, com 693,506 mil toneladas (7,88%); Ponta Porã, com 621,128 mil t. (7,06%); Dourados, com 526,673 mil. t. (5,98%) e São Gabriel do Oeste, com 432,535 mil t. (4,91) na safra de 2018/2019 (SIGA/MS, 2019).

O principal mercado da soja de MS (China), importou na ordem de 3,4 milhões de toneladas, em 2018. Seguido pelos demais países, a Argentina (11,92%), de 546 mil toneladas, Irã, com 100 mil toneladas e outros. No período MS comercializou uma total de 4.2 milhões de toneladas, de uma safra de 8.5 milhões de toneladas, em 2018. A seguir, os principais mercados da soja, produzida em MS, quadro (09):

Quadro 09: Importação de soja em grãos de MS, por país (2018):

País	Em mil US\$ FOB	Peso Líquido (toneladas)	% do Total
China	1.376.980	3.437.848	81,20
Argentina	202.099	546.226	11,92
Irã	39.229	100.017	2,31
Países Baixos	15.860	38.245	0,94
Paquistão	15.789	40.416	0,93
Vietnã	11.558	29.747	0,68
Tailândia	10.367	26.188	0,61
Total	1.695.688	4.277.603	100,00

FONTE: Comexstat (MDIC) / Elaborado: DETEC/SISTEMA FAMASUL 2018.

As receitas provenientes das exportações de soja em grãos de MS, ficaram na ordem de U\$ 1.6 bilhões, em 2018, quadro (09) acima. A produção regional é escoada pelos eixos logístico Centro-Sul, na sua grande maioria, que são transportados até os portos de Paranaguá-PR com 36,17% do total exportado, seguidos por São Francisco do Sul-SC, com 27,65% e Santos-SP com 22,54%. E demais portos que representam uma pequena parte da produção

estadual transportados: os portos de Rio Grande-RS, e outros na região de Porto Murtinho e Corumbá, em MS, quadro (10), a seguir.

Quadro 10: escoamento da produção de soja em grãos de MS, e total exportado por porto (2018):

Porto	US\$ FOB (em mil)	Peso Líquido (toneladas)	% do Total
Paranaguá - PR	613.375	1.510.501	36,17
São Francisco do Sul - SC	468.941	1.184.206	27,65
Santos - SP	382.258	966.569	22,54
Porto Murtinho - MS	140.472	380.493	8,28
Corumbá - MS	46.498	122.611	2,74
Rio Grande - RS	28.609	68.983	1,69
Total	1.695.688	4.277.604	100,00

FONTE: Comexstat (MDIC) / Elaborado: DETEC/SISTEMA FAMASUL 2018.

O volume transportado por porto inclui o porto de Paranaguá-PR, com 1.5 milhão de toneladas embarcada. Seguidos pelos portos de São Francisco do Sul-SC, com 1.1 m. t., Santos-SP 966 mil t., seguidos por Porto Murtinho (380 mil), Corumbá (122 mil) e Rio Grande-RS com 69 mil toneladas (2018), quadro (10) acima.

Em relação ao volume comercializado de grãos de soja no comércio exterior, em 2019, apresenta uma queda considerável, em relação ao comércio dos anos anteriores. Isso se deve, ao menor volume exportado para o principal comprador (China), que sofre um crise interna provocada pela peste suína (africana), em diversas provinciais chinesas, que diminuiu a compra de insumos para ração animal no geral. A queda nas exportações de soja, reflete nas exportações de carne e embutidos vendidos para China, com aumentos consideráveis nas exportações de carne.

As exportação de soja gerou U\$ 953 milhões, de um total de 2.725,139 milhões de toneladas de soja comercializada e exporta, em 2019. Se comparado aos últimos anos, o volume e as receitas das exportações teve uma queda considerável, como mostra o gráfico (01) a seguir:

Gráfico 01: Exportação de soja em grãos por volume, e receitas, em U\$ (2016-2019):



Fonte: SECEX (MDIC) SISTEMA FAMASUL 2019.

A diminuição do ritmo de compras de grãos de soja, em 2019, reflete no volume e nas receitas de MS no mercado internacional. A China como principal comprador de soja da região, reduziu pela metade a compra do grão de soja, comparado ao ano anterior (gráfico 01). O país negociou US\$ 685 milhões, de um total de 1.951.762 milhões de toneladas, que representa 71,94% do total que foi comercializado no período (quadro 11) abaixo. A Argentina, vem em segundo lugar com 346.511 t. (12,16%), e demais compradores com 15,90% do total exportado no período, em 2019 (SIGA/MS, 2019).

Cabe lembrar que a Argentina é o terceiro maior produtor de soja do mundo, fica atrás apenas dos Estados Unidos e do Brasil, como maior produtor. Porém, o país sofreu com fortes secas em regiões produtoras na safra de 2017/18 de um total de 37,80 milhões de toneladas, ante 55 m., t., em 2016/17, e para cobrir o déficit produtivo, a opção foi comprar do Brasil, o excedente de produção de grãos de soja, inclusive de MS, que impacta na balança comercial regional. (FARMNEWS, 2018). Veja a seguir quadro (11) os principais compradores de soja de MS, em 2019:

Quadro 11: Importação de soja em grãos de MS, por país (2019):

País	US\$ FOB (Em mil)	Peso Líquido (toneladas)	% do Total
China	685.903	1.951.762	71,94
Argentina	115.952	346.511	12,16
Vietnã	37.685	109.088	3,95
Bangladesh	22.326	56.323	2,34
Tailândia	18.090	48.782	1,90
Espanha	16.278	47.099	1,71
Holanda	12.913	37.425	1,35
Japão	12.001	34.286	1,26
Irã	11.969	34.318	1,26
Paquistão	5.679	16.873	0,60
Total	953.473	2.725.139	100,00

FONTE: Comexstat (MDIC) / Elaborado: DETEC/SISTEMA FAMASUL 2019.

As importações de soja de MS, gerou uma receita estimada na ordem de US\$ 953 milhões, com volume de 2.7 milhões de toneladas comercializados na safra de 2019, como mostra o quadro (11) acima. O volume de soja transportado pelas rotas de destino também tiveram diminuição no período, como mostra o quadro (12), a seguir:

Quadro 12: Escoamento da produção de soja em grãos de MS, e total exp. por porto (2019):

Porto	US\$ FOB (em mil)	Peso Líquido (toneladas)	% do Total
Paranaguá - PR	440.098	1.242.125	46,16
São Francisco do Sul - SC	251.011	725.440	26,33
Santos - SP	141.686	396.796	14,86
Arf - Porto Murtinho	77.993	232.719	8,18
Alf - Corumbá	30.740	88.792	3,22
Alf - Ponta Porã	7.219	25.000	0,76
Vitória - ES	3.258	9.886	0,34
Total	953.473	2.725.139	100,00

FONTE: Comexstat (MDIC) / Elaborado: DETEC/SISTEMA FAMASUL 2019.

O porto de Paranaguá-PR recebeu o maior volume no período (2019), de 1.2 milhões de toneladas de soja, e com 46,16% do total exportado (quadro 12) abaixo. Em seguida, com os maiores volume transportado vem o porto de São Francisco do Sul-SC, com 725 mil toneladas (26,33%), e com menor volume, o porto de Santos-SP, com 396 mil toneladas (14,86%), embarcados. E outros 350 mil toneladas, exportado por MS, no período, na safra de 2019.

Diante do quadro apresentado, se verifica que as exportações de soja de MS, são exportados via portos da região com saída para o Oceano Atlântico, uma pequena parte pelos portos da região de Corumbá e Porto Murtinho, em MS. Como também, uma pequena quantidade é transportada pelo fronteira seca entre Brasil e Paraguai, apontado como alfandega de Ponta Porã-MS, como destino preferencialmente para Argentina, via sistema rodoviário passando pelo Paraguai (quadro 12) acima.

3.3 LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DA SOJA

A soja é hoje um dos principais produtos da base exportadora de MS, e sua cadeia produtiva gera bilhões de reais para sua produção e comercialização. Grandes grupos econômicos estão envolvidos na cadeia de valor da soja, responsáveis no fornecimento de insumos, maquinaria, fertilizantes, sementes, mão de obra, armazenamento, transporte e outros. No que se refere ao armazenamento e processamento da soja, geralmente feito por grandes “trading” do mercado internacional, que processa e exporta, concentrada em sete empresas: Cargill, Bunge, ADM, Louis Dreyfus, Caramuru, Multigrain e Amaggi (PNL, 2018).

A produção de soja da região é transportada na sua maioria, via sistema rodoviário por meio de caminhões, que representam 81%, e demais sistemas ferroviário (10%) e hidroviário (9%), conforme Souza (2008, p. 139), em 2003. O transporte rodoviário de MS, tem como destino, os principais entrepostos logísticos da região Sudeste e Sul do país, como os portos de Santos-SP, Paranaguá-PR, São Francisco do Sul-SC e Rio Grande-RS, que concentra os maiores volumes embarcados. As principais rodovias de MS responsável pelo transporte da produção de soja, são: MS-306 (Norte); a BR-163 (Norte-Sul); BR-262 e BR-267 (Leste e Oeste); e as BR-463 e BR-376 (Centro – Sul-Fronteira) em MS.

No sentido Norte, temos a MS-306 (eixo Santos), importante rota de produtos agrícolas do Centro-Oeste para o Sudeste. Outra importante rodovia, a BR-163 conhecida como Norte-Sul, cruza o estado e facilita o acesso para outras regiões; no sentido Leste-Oeste, temos a BR-262 (Corumbá à Três Lagoas), que passa por Campo Grande; e a BR-267 (Porto Murtinho à

Bataguassu), rota de regiões produtoras de soja, como Maracaju e Rio Brillhante (eixo Santos). Outra importante rota da produção, conhecida como Sul-Fronteira, a BR-463 (Ponta Porã à Dourados); e a BR-376 (Dourados à Nova Andradina e Batayporã) até Porto Primavera (eixo Sul), com destino aos portos da região Sul.

Uma pequena parte da produção estadual é exportada pelo sistema hidroviário (9%), através do porto de Corumbá e Porto Murtinho, via Rio Paraguai. Já o transporte ferroviário (10%), é transportado pela ferrovia FERRONORTE (EF-364), que iniciou suas operações, em 1999, com 410 km na região (Aparecida do Taboado-MS à Alto Taquari-MT), passa por regiões produtoras de soja, como Sonora, Chapadão do Sul e Costa Rica, em MS. Está última cidade, possui um entreposto logístico de armazenamento de cargas com capacidade de 13 mil toneladas de grãos (SOUZA, 2008). O transporte segue até o porto de Santos-SP, e de lá, é exportado para os principais mercados Asiático, Oriente Médio e Europeu.

3.3.1 DIAGNÓSTICO DA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DA SOJA

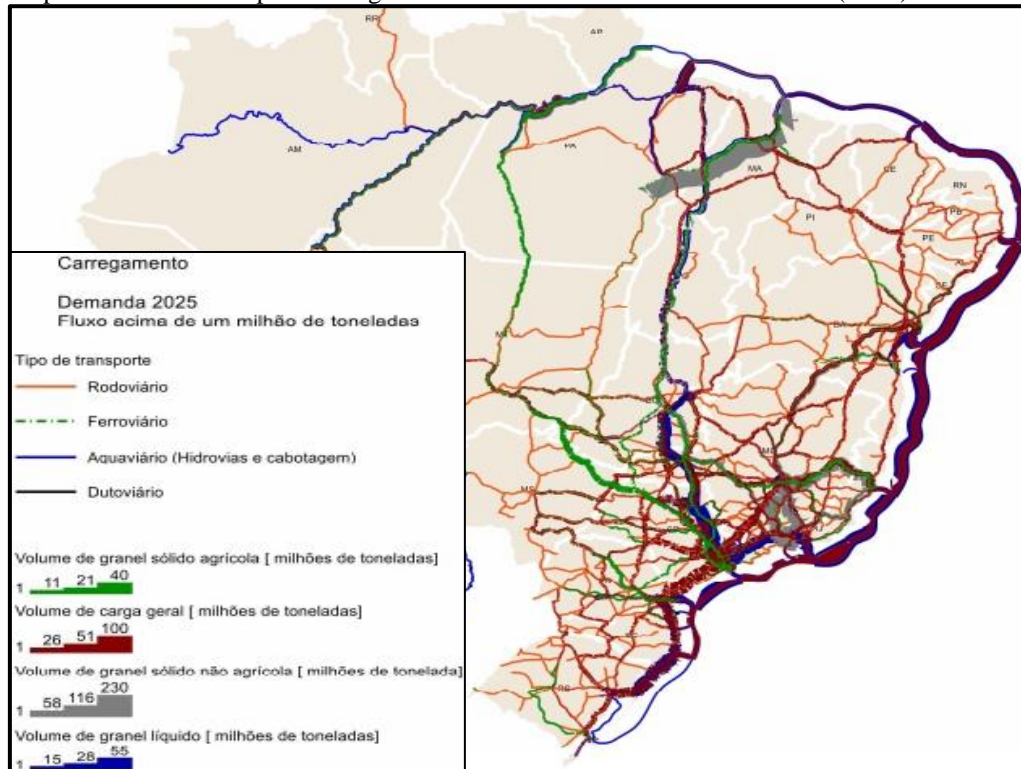
Para promover um ambiente onde instituições ativas, produz ação governamental para melhorar a infraestrutura logística, fator este de competitividade. Pois, o planejamento governamental é fundamental, que incluídas nos Planos Plurianuais (PPAs), gera diversas ações de capacitação e estudos para promover, objetivos em comum no Plano Nacional de Logística – PNL (2018). Que tem como objetivo de integrar os planos de governos nas área de planejamento em infraestrutura logística, em um único plano, composta por setores da sociedade civil e entidades de classe (PNL, 2018, p. 10-13).

O plano contempla ações de planejamento no setor de transportes, e abrange todos dos principais produtos transportados com potencial competitivo, que utiliza do sistema de transportes (rodoviário, ferroviário, aquaviário, aeroaviário, oleoduto, energia, gasoduto e outros). O plano tem como meta apontar a demanda futura logística para que governos locais agem de forma estratégica, em obras de curto e médio prazo, onde aponta o fluxo de carga futuro, em todas as regiões do país (PNL, 2018).

A estratégia de diversificação de modais de transporte é uma alternativa para demandas futuras dos principais produtos transportados na região, incluídos no “Cenário PNL-2025” (PNL, 2018). E para isso, foram selecionados os setores produtivos com o maior volume de carga transportada e do valor da receita advinda das exportações, como o complexo da soja e milho e mais de 80 tipos de produtos, que transportam de 1 milhão à 240 milhões de

toneladas/ano ou mais, como granel sólido agrícola, sólido não agrícola, líquido e cargas geral (mapa 02) abaixo:

Mapa 02: Demanda de produtos agrícola acima de 1 milhão de toneladas/ano (2025):



FONTE: Plano Nacional de Logística 2025-2035 – Ministério dos Transportes 2018.

O PNL apresenta a demanda futura de transporte de cargas nas principais rotas da produção e comercialização do país, e inclusive MS, inseridos na cadeia de transporte da soja e milho, madeira, combustível, carnes (bovina, aves e suínos), que representa os maiores volumes transportados em território regional. Os resultados apontam que o sistema logístico da região, comporta um cenário futuro de transporte, a partir de investimentos em infraestrutura logística, e que direciona atualmente o transporte para os eixos logísticos Centro-Sul do país (PNL, 2018).

O aumento mais significativo do volume transportado na região, é o granel sólido agrícola (grão de soja), com uma demanda futura estimada de mais de 40 mil toneladas/ano. Uma parte significativa desta produção será acrescentada no sistema ferroviário (FERRONORTE), em direção ao eixo Santos, tendo MS apenas como rota. A outra parte será transportada pelas rodovias da região (Central, Sudoeste e Sul-Fronteira), em MS.

Com menor volume transportado, mas significativo no sistema rodoviário estadual (eixo Santos), responsável pelo aumento do fluxo de cargas na BR-163 (Norte-Sul), BR-262

(Campo Grande a Três Lagoas), e BR-267 (Nova Alvorada do Sul a Bataguassu) em MS, em direção aos portos do Sudeste. A segunda rota, com maior fluxo de volume transportado (eixo Sul), compreende as BR-376 (Dourados a Nova Andradina) até Porto Primavera, em MS, em direção a Paranaguá-PR e São Francisco do Sul-SC; e pela BR-163 (Sul), em direção ao porto de Rio Grande-RS (PNL, 2018).

Dourados é a principal produtora de soja de MS, se destaca como um pólo de crescimento do complexo soja, que abrange em seu entorno, diversas indústrias ligadas ao setor agroindustrial. A região é responsável por mais de 20% do PIB de MS, e sua produtividade é relacionada à produção de grãos de soja e milho, que serve na fabricação de ração animal, óleo de soja e biocombustível. E esta mesma produção, movimentada demais setores econômicos envolvidos, como na produção e comercialização de aves e suínos.

Diante deste diagnóstico, a infraestrutura logística de MS, é preferencialmente transportada via sistema rodoviário. Mesmo este sistema sendo mais oneroso, ambientalmente mais poluente, maior índice de perdas, avaria de cargas e demora no desembarque. O modal rodoviário de MS, tem a favor, a distribuição de rodovias que facilita o transporte de cargas, com acesso direto a grandes centros e portos para exportação (SOUZA, 2008, p. 148-149), além de empregar uma mão de obra considerável de caminhoneiros.

Sobre a infraestrutura logística da soja: percebe-se que o sistema logístico não é integrado a outros modais de forma compartilhada e equilibrada, sobrecarregando o sistema rodoviário que precisa de manutenção e readequação constantes, onera os contribuintes no financiamento para manutenção, readequação e construção de rodovias, em MS. O sistema de modal logístico integrado, resultaria em menor custo de transporte, combustível, e maior oferta de produtos comercializados na região.

4. INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DE MATO GROSSO DO SUL

Evidência nos últimos anos a intenção do governo em promover a competitividade de MS no cenário nacional e internacional. Para isso, o Estado trabalha na definição de metas e objetivos, proposta no Planos Plurianuais – PPAs, para melhorar a infraestrutura logística de transporte, dos modais existentes e de futuros projetos, do complexo soja (rodoviário, hidroviário e ferroviário). Os desafios neste setor são grandes, uma vez que os investimentos em infraestrutura foram reduzidos no final da década passada, incompatível com a realidade existente.

A primeira parte deste referido capítulo, apresenta o planejamento da infraestrutura logística regional, dando um panorama nos investimentos do setor comparado a economias semelhantes, além de apresentar alternativas e desafios, que fazem parte do PPA regional. Na segunda parte, a análise se concentra nos planos de governo conforme prevista nas PPAs, como principais projetos e obras para o setor rodoviário, hidroviário e ferroviário, com previsão de curto e médio prazo, para que MS torne competitivo para exploração econômica.

4.1 PROGRAMAS DE GOVERNO PARA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE REGIONAL

A boa governança leva o governo a agir no planejamento estratégico, contribui com as políticas públicas em âmbito local e nacional, sempre em consonância com objetivos definidos. No setor de infraestrutura logística de transportes, as políticas públicas estão inseridas no Plano Nacional de Logística de Transporte – PNLT (2012), que depois passou para Política Nacional de Transporte – PNT (2016). A nível regional foi criada o Programa de Infraestrutura Logística de Transporte de Mato Grosso do Sul – PILT (2012), com objetivo de planejar a infraestrutura logística local como também garantir a captação de recursos para os investimentos na área de logística.

O planejamento da infraestrutura logística tem como parceiro, representantes da sociedade civil e empresas de setores ligado ao transporte (empresas e caminhoneiros), a Confederação Nacional dos Transportes (CNT). Onde são elaborados projetos de pesquisa nas áreas de transporte, que contêm informações a respeito de movimentação de carga, acessibilidade, trechos perigosos, pesquisa de satisfação e outras variáveis para melhorar a

infraestrutura logística existente, para apresentar a demanda de setores como o de transporte de carga e armazenamento (ZAGO, 2016).

Ação, que resultou na criação do Plano de Logística para o Brasil – PLB (2015), e passou a compor o Plano Nacional de Logística – PNL (2018), que apresenta dados da oferta e demanda do transporte atual e futuro, como também carências de infraestrutura logística de transporte em cada região. Que consiste na readequação, construção e recuperação da infraestrutura existente, e conectada a multimodais (ZAGO, 2016).

O PNL engloba as políticas de integração regional e os planos regionais, que são aderentes aos planos nacionais, nas quais serve de base para os planos de planejamento de governo, inserida nos Planos Plurianuais – PPAs, regional. Como o PILT de MS, que tem como objetivo de governo de apresentar a demanda e carência do setor de infraestrutura logística, que aponta os investimentos de curto a médio prazo proposto (GOV/MS, 2015).

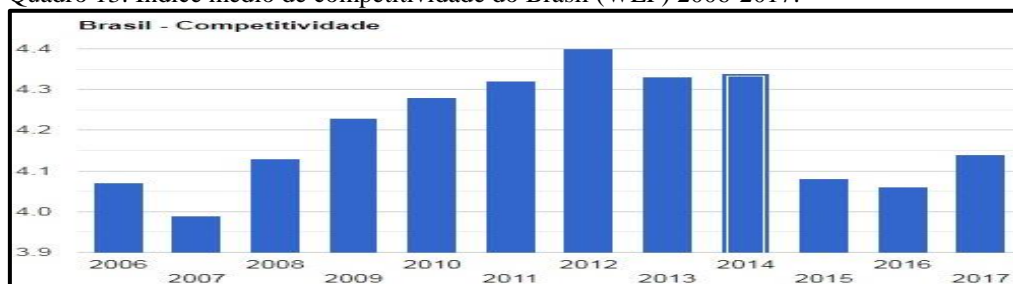
Neste sentido, as PPAs, é uma política de governo com a função de direcionar as intenções do governo nos projetos de investimentos em obras de infraestrutura logística. Onde identifica os caminhos para uma integração logística para facilitar o comércio regional e internacional. O que inclui o planejamento da infraestrutura e ações direcionadas para melhorar o transporte da produção e aumentar o fator competitividade de MS, gerado pelas oportunidades do comércio local no cenário internacional.

4.1.1 INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA SOBRE A ÓTICA DAS ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS

Em geral, uma infraestrutura de transporte eficiente impacta diretamente na competitividade de um país ou região. De acordo com o Fórum Econômico Mundial – WEF, o país fica na 65ª posição, entre 137 países, em qualidade de infraestrutura de transportes, que mede o índice de competitividade global (biênio 2017-2018). Isso se deve, por vários motivos, entre eles: a ineficiência do planejamento integrado dos modais de transporte, no gerenciamento de projetos, nos recursos empregados e na capacidade de execução.

O índice de competitividade do Brasil, que inclui diversos segmentos, entre eles o sistema de infraestrutura de transporte, que é medido de 1(baixo) – 7(alto). O país ficou na média de 4,2 pontos com no mínimo de 3,99 pontos, em 2007, e o máximo de 4,4 pontos, em 2012 (2006-2017), a pesquisa leva em conta uma variedade de fatores, inclusive a infraestrutura de logística. A seguir, quadro (13) abaixo, o índice de competitividade do Brasil de 2006-2017:

Quadro 13: Índice médio de competitividade do Brasil (WEF) 2006-2017:



FONTE: THE GLOBAL ECONOMY.COM (2019).

A oferta de infraestrutura logística de transporte em condições adequadas, gera externalidades positivas e apresenta um efeito multiplicador no crescimento da produtividade e do PIB da região (ou país). Historicamente os investimentos em infraestrutura brasileiro é baixo, e apresenta um crescimento modesto nas últimas décadas, mas nada se comparado aos 6,30% da década de 1970, para 2,19% do PIB em 2011 à 2016. Que engloba obras de construção a partir de investimentos estruturais nos mais variados setores da economia, como o setor de infraestrutura. Que inclui a logística (rodoviário, ferroviário, hidroviário, gasoduto, energia e outros) responsável pela maior fatia do período, com 38,81% dos investimentos (BNDES, 2016).

Na comparação internacional, os investimentos em infraestrutura de países semelhantes ao nosso (China e Índia) e de economias industrializadas, a participação chega em média a 2,3% do PIB, entre 1993-2015. Se identifica que países com fatores semelhantes ao nosso investem pesado na infraestrutura, como a China US\$ 500 bilhões e a Índia, com US\$ 130 bilhões, em média por ano. Enquanto o Brasil investe menos de US\$ 50 bilhões ano, na última década (2000-2010), como informa o Banco Mundial – BID, em 2014 (ELPAÍS, 2019).

Uma pesquisa realizada pela Confederação Nacional da Indústria – CNI (2014), divulgou, que cerca de metade dos investimentos no setor de infraestrutura no Brasil, foi de empresas privadas. O setor privado ficou com a maior parte dos investimentos em infraestrutura (1,24%), conforme Frischtak e Noronha (2016). A parcela é dividida entre o governo federal (0,51%) e empresas estatais e autarquias (0,51%), chegando a 2,26% do PIB, em 2014, em investimentos em infraestrutura (CNI – SIPLAN/MP, 2014).

O baixo investimento no setor de infraestrutura no país, nas últimas décadas, se deve pelo baixo capital investido e destinado a este segmento, que reflete na qualidade de vida da população, e em todos os setores econômicos. Para reverter este quadro a estratégia nacional tem como objetivo, uma série de prioridades como propulsores do crescimento produtivo e do

desenvolvimento de MS, seguindo os Objetivos do Desenvolvimento Social – ODS (Agenda 2030), adotada por 193 países, membros da Organizações das Nações Unidas – ONU (2015).

Estabelece 17 ODS, a ser seguidos, como meta dos Objetivos do Desenvolvimento do Milênio – ODM (2000), divididos em diversas tarefas. Como a elaboração de Diretrizes de Bases da Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (2020-2031), que inclui o eixo infraestrutura, com recomendações para o desenvolvimento do Centro-Oeste, que apresenta as potencialidades e carências da região, que inclui MS, quadro (14) abaixo.

O objetivo é orientar, influenciar e articular instrumentos de planejamento para promover o desenvolvimento regional, a partir de três dimensões (econômico, social e ambiental). O planejamento de governo estadual do MS trabalha orientada por estas dimensões, incluídas nos Planos Plurianuais – PPAs (regional), como forma de governança institucional, das ações tomadas estrategicamente pelo Estado. (MIN/BRASIL, 2018). Veja quadro (14) a seguir:

Quadro 14: Recomendações para o desenvolvimento do Centro-Oeste:

Potencialidades	Carência
✓ Industrialização das cadeias produtivas de grãos e pecuária de corte.	✓ Discrepância na infraestrutura econômica e logística regional, incluindo a energia.
✓ Cadeia produtiva florestal-madeireira e mercado de crédito de carbono.	✓ Elevado custos de transporte e dependência de corredores de exportação dos portos do Centro-Sul.
✓ Turismo e ecoturismo.	✓ Rede urbana com baixa integração.
✓ Posição estratégica para integração sul-latino-americana.	✓ Degradação ambiental ocasionada no cerrado ou pantanal (desmatamento, erosão e deterioração das bacias hidrográficas).
✓ Oportunidades relevantes em infraestrutura ferroviária e hidroviária.	

FONTE: BNDES, Ministério da Integração Nacional. Elaborado: Seplan/MP (2018).

As recomendações para o desenvolvimento da região aponta oportunidades e carências. Os desafios, envolve a baixa infraestrutura econômica e logística regional, o elevado custo do transporte que depende dos corredores rodoviários e portos do Centro-Sul, a baixa integração urbana e regional e questões ambientais ocasionada por atividades humanas. O relatório serve de base para que governos, instituições e sociedade civil trabalhe em conjunto para desenvolve MS, e atender a agenda da ODS (2030), alinhada a objetivos comuns para os próximos anos e décadas (quadro 14) acima.

A estratégia de governo, leva em questão as diretrizes de base que são consideradas no planejamento governamental e incluídas nos Planos Plurianuais (PPAs) de MS, que apresenta um panorama da intenção de governo em promover investimentos. As potencialidades e

carências da região, também vão de encontro com a maior região produtora do complexo soja de MS (Dourados e Ponta Porã). A região possui uma forte dependência dos eixos logístico Centro-Sul do país, e o baixo dinamismo econômico e logístico, dificulta o transporte e a integração regional. Como também problemas ocasionados pela exploração intensiva dos recursos naturais, e a falta de controle em áreas de preservação, retrata um pouco dos desafios da região.

A baixa integração regional é uma carência de regiões produtora do complexo soja na região de Dourados e Ponta Porã, em MS. A região se localiza na região de fronteira (seca) entre Brasil e Paraguai. Uma das ações para integrar a região e diminuir as desigualdades sociais e econômicas, envolve o Projeto de Integração Fronteira – PIF, com objetivo de integrar o sistema rodoviário das regiões de fronteira, para melhorar o acesso da produção e desenvolver a região Sul-Fronteira, inseridas nos PPAs regional.

O sistema de transporte rodoviário se comparado com outros modais de transporte, apresenta o maior gasto com combustível se comparado a outros meios de transporte. Veja a seguir a distância percorrida com 1 tonelada de carga, com o uso de 1 litro de combustível, por sistema de transporte figura (01) abaixo:

Figura 01: Distância percorrida com 1 litro de combustível por tonelada transportada:



Fonte: PNL – Brasil (2018).

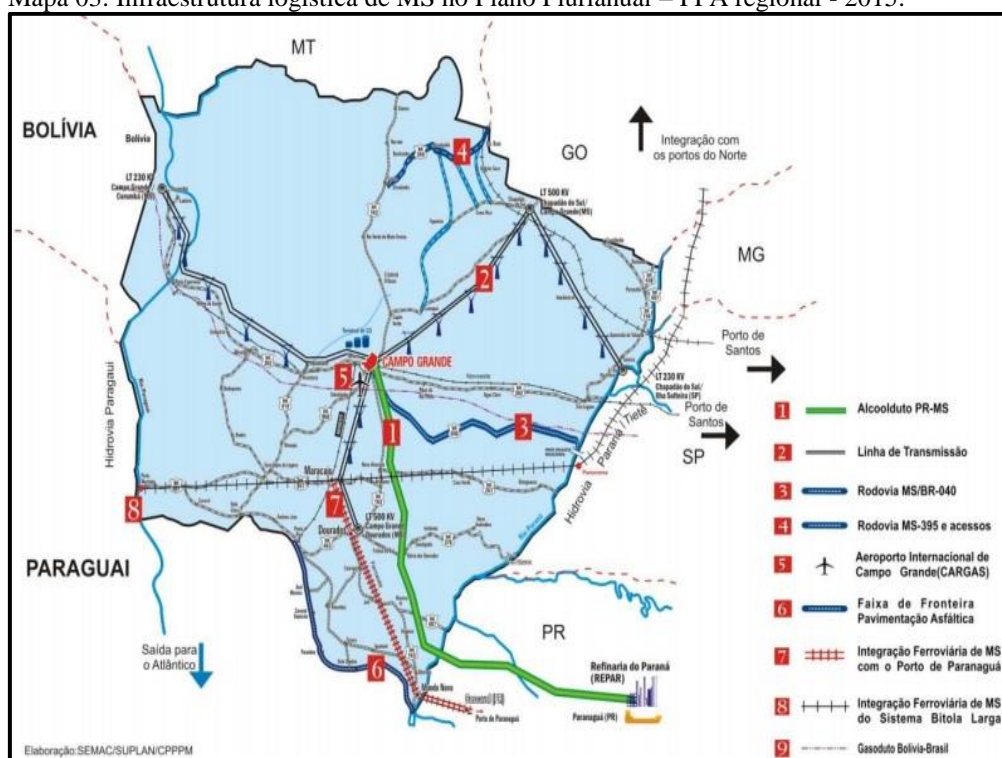
A falta de integração logística resulta no uso intensivo de caminhões, que ocasionada a liberação de CO2 na atmosfera, responsável pelo efeito estufa, uma carência de regiões produtoras de soja, em MS, que concentra a logística em um único meio de transporte. Uma das metas para atingir as ODS (2030), inclui a redução dos gases de efeito estufa lançados no ar, como forma de combater o aquecimento global. O sistema de transporte ferroviário como também o hidroviário, são ideais para o transporte de longa distância, por exigir menor custos com transporte, consome menos combustível e percorre trechos muito maiores e com maior eficiência, figura (01) acima

4.2 PLANO PLURIANUAL E OBJETIVOS DE GOVERNO

As políticas de planejamento institucional segue os Planos Plurianuais – PPAs, regional. Que estabelecida por lei e revisada a cada quatro anos, como forma de demonstrar a intenção de governo no planejamento estratégico, vinculado ao orçamento estadual, e atrelada a arrecadação fiscal e orçamentaria, seguindo a Lei de Diretrizes Orçamentária – LDO, e a Lei Orçamentaria Anual – LOA, revisadas anualmente, que direciona os recursos na aplicação de investimentos em programas e planos de governo (GOV/MS, 2015).

O PPA estadual, é composta por diversas diretrizes de programas de governo, uma delas é o Programa de Infraestrutura e Logística de Transporte – PILT, em MS. Tem como objetivo de desenvolver a infraestrutura de transporte logístico regional, de forma eficiente e eficaz, onde apresenta os projetos chaves para investimentos em infraestrutura logística. Possibilita a gestão governamental apresentar os planos de governo, que contempla obras estruturantes prevista na PILT, estadual (GOV/MS, 2015). Veja a seguir no mapa (03) os programas de governo para a infraestrutura logística de transporte de MS:

Mapa 03: Infraestrutura logística de MS no Plano Plurianual – PPA regional - 2015:



Fonte: SEMAC/SUPLAN/CPPPM-PPA 2015.

As PPAs, são mecanismos de planejamento de governo que pode desenvolver também, estratégias de captação de recursos de origem externa ou outras fontes de financiamento para

investimentos, como: empréstimos, parcerias pública e privada - PPPs e captação de recursos de origem federal. O que for economicamente viável será apresentado para o setor privado como forma de PPP ou PPI (Plano de Parceria de Investimentos), e naqueles investimentos que depende de aportes maiores de financiamento, concedidos a iniciativa privada (PPA/MS, 2015).

O planejamento de governo estabelece obras de curto e médio prazo, e envolve um conjunto de ações que engloba as carências e potenciais na região, que segue os objetivos da ODS (agenda 2030), para próxima década, incluídas na PPA, de MS. As obras de infraestrutura logística regional, engloba reformas e construção de novos projetos para o setor, e visa o aumento da competitividade regional. Permitirá para o governo de MS, depois de finalizadas, a redução no custo do transporte e maior integração regional, refletido na produtividade e maior dinamismo econômico, mapa (03), acima (PPA/MS, 2015).

O programa de governo de MS, apresenta uma série de obras de infraestrutura logística, que contempla amplos setores com investimentos público ou privado. No complexo soja, as obras em infraestrutura logística se concentra no sistema rodoviário, hidroviário e ferroviário, responsável pelo transporte da soja em grão das principais regiões produtoras. Que na sua maioria é transportada pelo sistema de transporte rodoviário, e outros setores (ferroviário e hidroviário), que ficam com uma pequena parcela do transporte de cargas, na região (SOUZA, 2008).

4.2.1 O SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MATO GROSSO DO SUL

O sistema rodoviário é o mais utilizado regionalmente, e embora ocorra a integração logística de outros modais, que facilita o escoamento e diminui o custo da produção, o sistema rodoviário continuará sendo importante no transporte local, pois é mais flexível e necessita de menor infraestrutura para a logística de porta em porta (SOUZA, 2008).

A malha rodoviária do Estado de Mato Grosso do Sul é formado por 141 rodovias estaduais, com extensão total de 15.068,20 km, sendo 1.911,80 km de rodovias planejadas, e 4.539,30 km de rodovias pavimentadas, e outras 8.617,20 de rodovias de terra não pavimentadas, conforme informado pela Secretária do Estado e Infraestrutura – SEINFRA e Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos – AGESUL (2018). A malha rodoviária total que corta o Estado (federal, municipal e estadual), chega a 67.422 km de estradas, deste total, apenas 7.536 km são asfaltadas, em MS.

O estado da infraestrutura rodoviária na região, e medido pela Confederação Nacional de Transportes – CNT (2018). Onde aponta que uma parte dos 4 mil km de rodovias asfaltadas que cortam o Estado de MS, encontra-se em situação regular, como mostra o a tabela (01):

Tabela 01: Pesquisa de qualidade das rodovias de MS, em 2018:

Classificação do Estado Geral	Extensão Total	
	km	%
Ótimo	342	7,8
Bom	1.882	42,6
Regular	1.489	33,8
Ruim	557	12,6
Péssimo	140	3,2
TOTAL	4.410	100,0

FONTE: Confederação Nacional dos Transportes - CNT (2018).

A estudo elaborado, aponta o estado da qualidade desta infraestrutura rodoviária, como também das rodovias das principais regiões produtora, do complexo soja (2018), em MS. A pesquisa é realizada sazonalmente em diversos pontos estratégico, como eixos logísticos de movimentação de cargas, onde avalia a qualidade da infraestrutura e outras variáveis que compõem o sistema rodoviário, que varia de ótimo à péssimo, tabela (01) acima. Veja no mapa (04) abaixo, o estado da infraestrutura rodoviária das principais rodovias que corta MS:

Mapa 04: Pesquisa de qualidade das principais rodovias de MS, em 2018:



Fonte: CNT 2018.

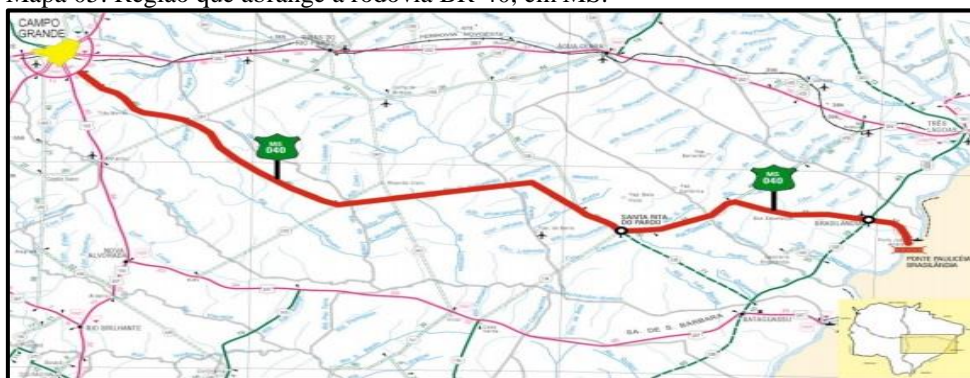
A pesquisa envolve mais de 4.410 km de estradas pavimentadas que corta MS. Deste total, 49,6% ou seja 2.186 km, encontram-se em condições insatisfatórias para o tráfego. A pesquisa apontou que 1.489 km de rodovias, receberam nota regular (33,8%), sendo elas, uma das principais rotas da produção de soja na região de Dourados (BR-463 e BR-376), e nas BR-267 e BR-060 (Campo Grande à Porto Murtinho) em MS. Esta última rota, é um importante caminho para futura rota bioceânica, com saída para os portos do Oceano Pacífico.

Os dados divulgados inclui as principais rodovias que contam MS, como o trecho Sul da BR-163, que hoje é privatizada em forma de PPP, apontada como regular. Outras rotas com piores notas se concentra na região do Bolsão (MS-377) de Agua Clara a Inocência, e na região Norte (MS-376) de Coxim até Chapadão do Sul, importantes rodovias para produção de MS, mapa (04) acima.

Os desafios da administração pública passa por ações de estabelecer estratégias de planejamento governamental para os próximos anos. Uma vez que obras de infraestrutura logística de transporte envolve cronograma de execução na construção, readequação, reconstrução, conservação e fiscalização, diante de obras complexas. Alguns dos problemas apontados na pesquisa, envolve: a baixa qualidade da malha asfáltica; falta de acostamento, fiscalização, sinalização precária e outros (CNT, 2018).

Para isso, o planejamento governamental alinhada a políticas públicas ativas, realiza estratégias de ação representada nos Planos Plurianuais – PPAs, de MS. Que apresenta as principais prioridades de governo para que aumente a produtividade de MS. Uma desta obras importantes para logística de transporte regional, é a BR-040 (Campo Grande a Brasilândia). Veja a seguir, mapa (05) região entorno da BR-040:

Mapa 05: Região que abrange a rodovia BR-40, em MS:



FONTE: Governo do Estado de Mato Grosso do Sul (2015).

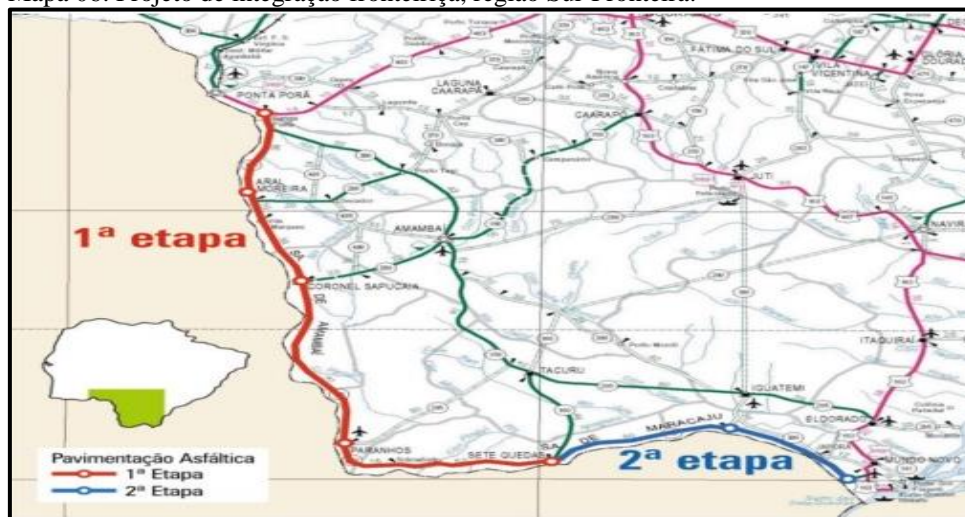
Esta rodovia proporciona a integração de uma área propensa à produção de açúcar e álcool e a indústria florestal, estimada em 1.5 bilhão de hectares, além de desafogar o tráfego futuro nas rodovias do eixo, BR-163 (Norte-Sul), BR-262 (Campo Grande à Três Lagoas), e BR-267 (Nova Alvorada do Sul à Bataguassu). Seu traçado compreende 340 km, nas quais 210 km são asfaltados (Campo Grande a Santa Rita do Pardo).

Inaugurada em 2015, a rodovia apresenta rachaduras e buracos na pista, e não conta com acostamento. A BR-040 é conhecida como estrada da morte, em decorrência de acidentes provocado por animais na pista. A rodovia não dispõe de passagem para animais de grande porte, como a anta brasileira, o que provoca acidentes, principalmente em horários específicos. A rota é monitorada pela Organização Não Governamental - ONG, conhecida como Iniciativa Nacional de Preservação da Anta Brasileira (INCAB), que identificou a morte de 97 antas na rodovia após seu asfaltamento entre 2015 e 2018 (G1, 2018), mapa (05) acima.

Uma importante rodovia para a rota da produção de MS, que não está incluída nas PPAs de planejamento governamental. É a BR-163 (Norte-Sul), foi incluída no plano de privatização PPPs, em 2014. A primeira concessão de rodovia neste seguimento em MS, com a promessa de duplicação, com aportes financeiros de mais de R\$ 5 bilhões em investimentos. A rodovia possui 845,4 km de extensão, deste total 150 km foram duplicados desde a sua concessão, os demais trajetos seguem com pista simples (CCR, 2018).

Dentre as rodovias que estão nos planos de governo de MS, inserida nas PPAs regional, esta a faixa de fronteira, entre Brasil e Paraguai. Conhecida como Projeto de Integração Fronteira – PIF (2015), que visa a implantação de uma infraestrutura de transporte que melhore a diversificação da produção da faixa de fronteira, como mostra no mapa (06) abaixo:

Mapa 06: Projeto de integração fronteiriça, região Sul-Fronteira:



FONTE: PPA/MS, 2015.

Compreende duas fases: implantação e pavimentação das rodovias MS-299 e MS-165, de Sete Quedas até Sanga Puitã (distrito de Ponta Porã), numa extensão de 227 km; e construção e pavimentação de 110 km, de Sete Quedas até a divisa de MS/PR. A região Sul-Fronteira é estratégico do ponto de vista integracionista e do complexo soja, facilita o transporte de cargas de Ponta Porã até Mundo Novo (divisa com o Paraná), se conecta a várias regiões produtoras ao longo da fronteira, entre Brasil e Paraguai (PPA/MS, 2012/15).

O projeto prevê além da rodovia, uma barreira sanitária vegetal com largura média de 15 km, formado por um maciço verde com área de 560 mil hectares. Inclui também a construção de postos de segurança e desenvolvimento de projetos produtivos, para região se desenvolver.

Porém, o projeto nunca saiu do papel, o que prejudica o avanço para o desenvolvimento sustentável de áreas vulneráveis, e na preservação do meio ambiente, como fonte de renda para faixa de fronteira. O projeto, atende os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS, agenda (2030), para regiões de baixo dinamismo econômico e social, mapa (06) acima.

Segundo dados oficiais do governo de MS, a pavimentação de rodovias estaduais, cresceu de 11,76%, em 2007, para 22,2%, em 2017, o governo espera chegar a 35%, até 2022. Nos últimos anos foram pavimentadas 197,8 km de rodovias (2015-2019) na região, além das obras em andamento, que representa 185,8 km, de acréscimo de rodovias pavimentadas. Como a MS-382 (Bonito, Bodoquena e Miranda), e mais 19 projetos de pavimentação asfáltica, incluídas nas PPAs regional (CGNEWS/MS, 2019).

A revitalização e manutenção das rodovias estaduais nos últimos anos, inclui 526 km de restaurados e adequação viária. O pacote de obras nas PPAs inclui a substituição de pontes de madeira para de concreto e mais 5.200 km de cascalho em rodovias de terras (2015-2018), com recursos do governo estadual de MS (PPA/MS, 2018).

E embora se evidência o esforço de governo em atender todas as regiões de planejamento, os desafios são enormes diante da escassez de recursos. Este panorama apresentado do sistema de transporte rodoviário regional, dão uma dimensão das ações de governo no planejamento estratégico para promover investimentos em infraestrutura logística, que contemple as cadeias produtivas locais, com base nos Planos Plurianuais de MS.

4.2.2 O SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MATO GROSSO DO SUL

Chapadão do Sul, em MS. Esta última conta com um terminal de cargas com capacidade de armazenamento de 13 mil toneladas de grãos. Sua rota proporciona escoar de parte da produção do Centro-Oeste, que abastece o eixo logístico santos. A ferrovia não está incluída nas PPAs de MS, porém faz parte do complexo logístico de transporte de MS (mapa 07) acima.

O Estado trabalha na perspectivas de dois novos ramais ferroviários (incluídas nas PPAs), possibilitará dobrar a extensão ferroviária na região. O planejamento governamental, tem como meta, estender um braço da ferrovia Norte-Sul, denominado ramal do Pantanal (EF-267), de Teodoro Sampaio-SP a Porto Murtinho, em MS. Outro projeto inserida na PPA regional, tem como meta outro ramal (EF-484), a partir de Dourados até Cascavel-PR. A mesma possibilitará a integração de regiões produtoras com destino eixo sul, que conecta a malha ferroviária FERROESTE (Cascavel a Guarapuava-PR), que segue rumo ao porto de Paranaguá-PR (GOV/MS, 2015).

A expansão das ferrovias denominadas Pantanal (EF-267) e Dourados (EF-484), totalizará a inclusão de mais de 1.100 km de trilhos, por mais de 20 municípios, em MS. Possibilitará a integração da malha ferroviária da região Centro-Sul e Norte-Sul, como também as principais regiões produtora de soja de MS, conectada por vários modais de sistema de transporte. Permite um maior dinamismo econômico e maior fator de competitividade de setores ligados ao transporte, produção (grãos, cana-de-açúcar, madeira, carne e outros), e da indústria (sucroalcooleira, celulose, alimentos e outros).

4.2.3 O SISTEMA DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO DE MATO GROSSO DO SUL

O sistema de transporte hidroviário, também é do interesse do Estado incluída nas PPAs, como parte da política de interesse regional. O projeto abrange duas hidrovias sobre os Rios Paraná e Paraguai, com capacidade para o transporte de cargas interregional.

A Leste, temos a hidrovia do Rio Paraná, que corta 17 municípios na região, com 600 km de extensão (Mundo Novo a Paranaíba), em MS. A hidrovia permite o acesso a hidrovia Tiete-Paraná, porém, a mesma possui dificuldades de navegação que impede sua operacionalização, devido ao baixo calado, aliada a menor capacidade de transporte dos comboios de carga, que é de 2.000 a 2.500 toneladas (SOUZA, 2008). São inúmeras dificuldades apontada para sua operação, uma delas se localiza na altura da hidrelétrica de Itaipu, que não conta com passagem de embarcações, barreira que impede o fluxo de cargas, e

planejamento governamental, com base nos PPAs de MS. Os projetos dependem de mecanismos institucionais, capazes de gerar externalidades positivas a partir da utilização de diferentes modais de transporte existentes. A multimodalidade logística é um fator competitivo que melhora o custo da produção e aumenta a competitividade de setores envolvidos que dependem da alocação melhor dos recursos disponíveis.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O planejamento governamental de MS tem como meta, o aumento da competitividade de setores chaves da economia, como na produção e comercialização do grãos de soja, para atender o mercado agroexportador, impulsionada pela forte demanda por commodity no mercado internacional. Diante desta determinante, as políticas públicas tem papel de forma ativa, em promover setores competitivos para desenvolver MS.

Isso inclui uma variedade de ações que influênciam na produtividade, como boas instituições. E para isso, o bom planejamento dos investimentos são essenciais para alocar da melhor forma possível os recursos necessários a manutenção, readequação ou construção de obras públicas. Uma parte deste investimentos também pode vir do setor privado, com recursos para investir em estruturas que demandam maior aporte de capital, como na recuperação e manutenção de ferrovias e portos.

Os dados apresentados neste trabalho, percebe o empenho do governo para angariar investimentos, e por outro lado, a falta de coordenação dos agentes em integrar o sistema logístico existente, dando preferência ao sistema rodoviário. O mapeamento de iniciativas governamentais é uma forma interessante de mensurar as ações de governo, porém os planos de governo como as PPAs, ficam sobrepostos a interesses, como lobbys e outros.

O setor de transporte de cargas, em MS, é realizado preferencialmente pelo sistema rodoviário, como identificado durante as análises apresentadas. Pois facilita o rápido deslocamento da logística de porta em porta. Agora, para o transporte de cargas interestadual, o interessante seria um sistema ferroviário ou hidroviário para transportar uma quantidade considerável de um determinado produto.

O estado da estrutura de transporte logístico de MS, é preocupante do ponto de vista fiscal, pois deixar uma infraestrutura se deteriorar não é opção para uma economia que almeja crescer e gerar competitividade. A eficiência e eficácia em obras de infraestrutura logística está nos detalhes de apresentar uma infraestrutura moderna e com qualidade aos olhos de quem trafega, produz e comercializa. O baixo investimento em infraestrutura logística por anos esteve atrelada ao baixo investimento em obras públicas em amplos setores, como a falta de políticas públicas nas áreas de fronteira, entre Brasil e Paraguai.

O que torna insuficiente a logística existente: é a falta de planejamento adequado nas obras de infraestrutura logística, como na construção e execução de obras rodoviária, que consiste no planejamento estratégico, com diversas variáveis (levantamento topográfico,

fiscalização, relevo, engenharia, qualidade no material utilizado, cenários, demanda da capacidade de tráfego na via, sinalização, acostamento, passarelas e tantas outras), que com frequência acaba ignorada, e afeta a qualidade das obras públicas.

O governo diante deste dilema, enfrenta também os lobbys de empreiteiras para construção de rodovias. Que dificulta a capacidade do Estado de poder de decisão em detrimento de interesses patronais e setoriais. O papel de governo é concentrar na criação de fatores básicos, com instituições sólidas, para que empresas e indústrias invistam em competir no mercado internacional.

Se verifica, uma pressão por parte de grupos econômicos que atuam no país para melhorar a infraestrutura existente, na sua maior parte empresa de armazenamento e comercialização que atuam no mercado internacional. E também de empresas e caminhoneiros que atuam no segmento de transportes, que veem sua margem de lucro diminuir diante de rodovias mal conservadas e deterioradas. É evidente que a infraestrutura de transporte atual, merece maior atenção, como prioridade de melhorar o que já existe, por exemplo.

No ponto de vista fiscal, os investimentos em infraestrutura logística no setor correspondente, são comprometidos pela má administração do dinheiro gerido e destinado para estes investimentos. O processo de licitação de pavimentação e construção de rodovias, são feitas geralmente para vencer o investidor que ofertar o menor preço, reduz assim, a capacidade de proporcionar qualidade nas obras empregadas por esta modalidade. Outro fator interessante é na qualidade das rodovias, que são construídas para durarem décadas, e não meses ou anos como acontece em obras públicas de rodovias estaduais, comprometidas antes mesmo de serem inauguradas, exemplos como estes não faltam em obras de rodovias estaduais.

As instituições tem papel de garantir a qualidade e melhorar a eficiência, interessante seria: estimular a governança corporativa e regulatória e incentivar a reserva de recursos para gastar com manutenção; melhorar as análises institucionais de custo e benefício, para seleção de projetos e monitoramento dos mesmo; e melhorar o processo de licitação e valor de outorga, e em troca as empresas pagariam para o governo, como forma de garantir os investimentos.

Por fim, reitero o planejamento governamental na forma de políticas públicas ativas, determinante para fomentar investimentos no setor de infraestrutura de logística de transporte, capaz de impulsionar a competitividade, não apenas o setor do complexo soja, mas toda cadeia produtiva envolvida dentro de uma região ou país.

Neste sentido, perdemos competitividade e produtividade diante de setores que proporciona maior riqueza para região competir. Este cenário pode ser revertido para melhorar

a posição de MS no comércio internacional. Investimentos em obras de infraestrutura, proporciona resultados positivos na dinâmica do comércio regional que pode se especializar em outras atividades produtivas ainda não consolidadas, devido ao baixo dinamismo econômico e de transporte atual.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

BIELSCHOWSKY, Ricardo. Cinquenta ano de pensamento da Cepal. CONFECON (Brasil volume 1) Tradução Vera Ribeiro. Rio de Janeiro - RJ e São Paulo - SP: Editora Record, 2000.

BRANDÃO, Carlos. Território e Desenvolvimento: As múltiplas escalas entre o local e o global. 2° ed. Campinas – SP: Editora UNICAMP, 2012.

CARDOSO, Fernando H; FALETTO, E. Dependência e Desenvolvimento na América Latina: Ensaio de Interpretação sociológica. 8° ed. Rio de Janeiro – RJ: Editora Civilização Brasileira, 2004.

FURTADO, C. Formação Econômica do Brasil. 32°ed – São Paulo – SP: editora Nacional, 1974.

FURTADO, C.; GONÇALVES, J. S. R. C. Teoria do Desenvolvimento Econômico. 2°ed. São Paulo – SP: Editora Abril Cultural, 1983.

FURTADO, C. Subdesenvolvimento e Estagnação na América Latina. 2°ed. Rio de Janeiro - RJ: Editora Civilização Brasileira, 1968.

JARDIM, Maria Chaves; SILVA, Márcio Rogério. Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). 1° ed São Paulo – SP: UNESP, 2015.

LESSA, A. C.; OLIVEIRA H. A. Política Internacional Contemporânea: Mundo em Transformação. 1° ed. São Paulo – SP: Editora Saraiva, 2006.

LOURENÇO, José Carlos. Logística Agroindustrial: Desafios para o Brasil na primeira década do século XXI. 01° ed. João Pessoa – PB; Editora Brasil, 2010.

LUDOVICO, N. Logística de Transporte Internacional (Comércio Exterior). 3° ed. São Paulo – SP: Editora Saraiva, 2010.

MENESES, A. M.; PENNA F. Integração Regional. 1°edição, Rio de Janeiro – RJ: Editora Campus, 2006.

MOORE, B. J.; Couto, M. L. F. As Origens Sociais da Ditadura e da Democracia: senhores e camponeses na construção de um mundo moderno. 1°edição brasileira, São Paulo – SP: Editora Martins Fontes (CIP), 1983.

PIKETTY, Thomas. O capital no século XXI. 1°Ed., Rio de Janeiro – RJ: Editora Intrínseca, 2014 (p.556-557).

PREBISCH, Raul; Bielschowsky, R; RIBEIRO, V. O Desenvolvimento Econômico da América Latina e Alguns dos seus Problemas Principais (50 anos de Pensamento da CEPAL), 2° Edição, Rio de Janeiro – RJ: Editora CIP-Brasil, 2000.

PORTER E. M. A Vantagem Competitiva das Nações. 8°Edição, Rio de Janeiro – RJ: Ed. Campus, 1989.

SANTOS, T. Globalização e Regionalização. Ed. 1º, Rio de Janeiro – RJ: Editora PUC-RIO, 2004.

SARTI, I. Os Desafios da Integração Sul-Americana: Autonomia e Desenvolvimento, ed. 1º, Rio de Janeiro – RJ: Digita Fomerco, 2014.

SCHWARTZMAN, J. Economia Regional: Textos Escolhidos. Ed. 1º, Belo Horizonte – MG: Editora Convênio CEDEPLAR/REDE – MINTER, 1977. p. 139-209.

SILVA, H, CONCEICAO MACHADO. Da Substituição de Importações a Substituição de Exportações: a política de comércio exterior brasileira de 1945 a 1979. 01ªEd – Porto Alegre – RS: Editora UFGRS, 2004. pp. 39-62.

WEFFORT, F. C. O populismo na política brasileira. 5ª Edição, Rio de Janeiro – RJ, Editora: Paz e Terra, 2003.

ARTIGOS:

BRUM, Adriana Kirchof; MOURA, Airton Pinto. Desenvolvimento Econômico e Mudanças Institucionais no Estado brasileiro entre 1995 e 2002. Revista Economia e Desenvolvimento, Dourados – MS UFGD, Vol. 24, nº 1, p.1-20, 11 Jul. 2019.

CAIXETA FILHO, José Vicente. Logística para a Agricultura Brasileira. RBCE São Paulo – SP, Vol. 25, nº103, p.18-30, abril/jun. 2010.

FAÇANHA, Sandra Lilian de Oliveira; SILVA, Marcos Antônio; FELDMANN, Paulo Roberto. Tendências e Desafios Brasileiros na Logística Globalizada do séc. XXI. Seminário de Administração XIII SEMEAD Anais, São Paulo – SP, Setembro de 2010.

FAGUNDES, Mayra Batista Betencourt. Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso do Sul: Uma Análise da Composição da Balança Comercial. Revista Desenvolvimento Em Questão, Editora: Unijuí, ano 15, nº39, Abr/jun. p.112-140. 2017.

MACHADO, Silvana Teixeira; DELIBERADOR, Lucas Rodrigues; MEIRA, Daniela Afonso; REIS, João Gilberto Mendes. Análise da Infraestrutura Logística de Mato Grosso do Sul para o escoamento da sua Produção agrícola. XXXIV Encontro Nacional de Engenharia de Produção – ENEGEP (Engenharia de Produção, Infraestrutura e Desenvolvimento Sustentável: Agenda Brasil 10+). Curitiba – PR, 07-10 Out. 2014.

SOUZA, Celso Correia; PAES, Elisa Conceição; ARIAS, Edison Rubens Arrabal; PEREIRA, Francisco Assis Rolim; COSTA, Fernando Paim. Análise do Diagnóstico da Logística de Transporte de Mato Grosso do Sul – MS, no período de 1999 a 2003. Publicado Informe GEPEC, VOL.12, nº2, página: 139-153 jun/dez. 2008.

PEREIRA, José Maria Dias. Uma Breve História do Desenvolvimento do Brasil. Cadernos de Desenvolvimento, Rio de Janeiro - RJ, v. 6, nº. 9, p.121-141, jul-dez. de 2011.

KAWANO, Bruno Rógora; MORES, Giana de Vargas; SILVA, Roberto Fray; CUGNASCA, Carlos Eduardo. Estratégia para Produção dos Principais Desafios da Logística de Produtos Agrícolas Exportados pelo Brasil. Revista de Economia e Agronegócio, Vol.10, nº1, 2012.

PUBLICAÇÃO/INTERNET:

ANDRADE, Luiz Felipe Camargo - Alternativas de escoamento da produção agrícola de Mato Grosso do Sul até Paranaguá-PR. 2011
<<file:///C:/Users/Julierme/Desktop/PESQUISA%20MATERIAL%20BIBLIOGRAFICO%20TCC/Alternativas-de-escoamento-da-producao-agricola-de-Mato-Grosso-do-Sul-ate-Paranagua-PR-ANDRADE-L.-F.-C.-de..pdf>> ESCOLA SUPERIOR DE AGRICULTURA “LUIZ DE QUEIROZ”- GRUPO DE PESQUISA E EXTENSÃO EM LOGÍSTICA AGROINDUSTRIAL – ESALQ-LOG – USP. Acesso 20 Jul. 2019.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos – Burocracia Pública na Construção do Brasil – publicação junho2008<<http://www.bresserpereira.org.br/Books/LivroBurocraciaConstru%E7%E3oBrasil.6.pdf>>. Livro científico – Instituto Getúlio Vargas – Acesso: 10 Nov. 2018.

CARNEIRO – LEÃO, I. C. Z. - ECONOMIA COLONIAL E ECONOMIA NACIONAL EM CAIO PRADO JÚNIOR E CELSO FURTADO – 2012 <Disponível em: http://celsofurtado.phl-net.com.br/artigos_scf/Igor_Zanoni_Leao.pdf> Acesso: 06 Mai. 2018.

NASCENTES – Adriana – Prática de Parcerias Público-Privadas no Brasil e no Exterior: êxitos e riscos – 2009.
<<http://idbdocs.iabd.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=36172552>> Acesso em: 26 Set. 2018

SILVA, M. R. – Instituições e Finanças no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC): Enquadramento técnico, cognitivo e jurídico no Governo Lula (2003 – 2010). In: SEMANA DE PÓS GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA UNESP/ARARAQUARA – SP – 2011- <http://www.fclar.unesp.br/HomePos-Graduação/Sociologia/Anais_Sociologia.pdf>. Acesso em: 10 Set. 2018.

ZAGO – Avosani, Camila; MALEBRANCHE – Helios – Planejamento de Logística de Transporte: um estudo dos planos de infraestrutura brasileiros – 2016 – Artigo Científico FACC/UFRJ – <<file:///C:/Users/Julierme/Downloads/PESQUISA%20MATERIAL%20BIBLIOGRAFICO%20TCC/Planejamento%20de%20Log%C3%ADstica%20e%20Transporte%20Um%20Estudo%20dos%20Planos%20de%20Infraestrutura%20brasileiros.pdf>> Acesso em: 12 nov. 2018. E-mail: camila.avosani@gmail.com / heliosmalebranche@gmail.com.

TESES, MONOGRAFIAS E DISSERTAÇÃO:

FONSECA, P. C. D. *Desenvolvimentismo Conceito*. Ano 2002. 35 páginas. Professor de Economia e Relações Internacionais - Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGs e pesquisador CNPq (pedro.fonseca@UFGRS.com), Porto Alegre – RS, 2002.

FONSECA, Maria de Barros. Ano 2017. 74 páginas. Monografia de graduação do Instituto de Ciências Sociais – Departamento de Antropologia – DAN, Universidade Federal de Brasília – UNB.

LAMBERTI, Eliana. Dinâmica Comercial do Território de Fronteira: Reexportação e Territorialidade na Conurbação Ponta Porã e Pedro Juan Caballero. Dissertação Mestrado de Programa de Pós-Graduação em Geografia, área de concentração Desenvolvimento Regional, da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS) – 2006 – Aquidauana/MS, pag. 67-70.

INSTITUIÇÕES

Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos – AGESUL – Secretária de Estado de Infraestrutura – SEINFRA – Governo de Mato Grosso do Sul – Sistema Rodoviário de MS – 2018 – Campo Grande – MS. < http://www.agesul.ms.gov.br/wp-content/uploads/2019/01/SRE_2018.pdf> acesso: 05 de Dez 2019.

Diário Oficial do Estado de Mato Grosso do Sul – GOVERNO DE MATO GROSSO DO SUL – Plano Plurianual 2016-2019 Estadual – Campo Grande – MS – Quinta-Feira, 28 de Dezembro de 2017.

Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – Ministério do Planejamento Desenvolvimento e Gestão – Governo Federal – (Estudos Preparatórios) – Brasília – DF.

GOVERNO DE MATO GROSSO DO SUL – Plano Plurianual 2012-2015 Estadual – Campo Grande – MS – Domingo, 11 de Maio de 2017.

Plano de Desenvolvimento Regional – PDR (2010-2030) – Governo do Estado de Mato Grosso do Sul (Secretária de Estado de Meio Ambiente, do Planejamento, da Ciência e Tecnologia – SEMEC – Documento Síntese – Campo Grande – MS – 05 Dez. de 2009.

SEMAGRO – Secretária de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar. Superintendência de Indústria, Comércio e Turismo. Conta regionais 2010-2016. GOVERNO DE ESTADO DE MS – Campo Grande – MS- 7 out. 2018.

SEMAGRO – Secretária de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar. Superintendência de Indústria, Comércio e Turismo. Dados comércio exterior de MS <<file:///C:/Users/Julierme/Desktop/Setor-Externo-Dezembro-2018.pdf>> 2017-2018. Acesso 29 de Outubro de 2019.

SUDENE – Superintendência Desenvolvimento do Nordeste – Uma Política de Desenvolvimento para o Nordeste – Recife – PB - 2º Edição Tipografia Marista – 1967.

VALEC (Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.) - Estudo de viabilidade, econômica e ambiental (EVTEA) DA EF-151 - FERROVIA NORTE E SUL, Trecho Estrela d'Oeste/SP - Panorama/SP e da EF-267 - FERROVIA DO PANTANAL, Trecho Panorama/SP - Porto Murtinho/MS. Relatório 3 Estudos de Viabilidade; Contrato 093/10. Consórcio Contécnica e Ceppla. Brasília – DF – 2014.

SITES:

____ Aumento de morte de animais na pista BR-040 – trecho Campo Grande à Santa Rita do Pardo <<https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/ms-040-teve-97-antas-atropeladas-desde-que-foi-inaugurada-aponta-estudo.ghtml>>. Acesso 27 de Julho 2019.

____ Acompanhamento da Safra - Aprosoja/Famasul – MS <<https://portal.sistemafamasul.com.br/sites/default/files/boletimcasapdf/298%20-%20BOLETIM%20SEMANAL%20CASA%20RURAL%20-%20AGRICULTURA%20-%20CIRCULAR%20298.pdf>> Acesso: 31 de Mai. 2019.

____ Companhia Nacional de Abastecimento – CONAB – Acompanhamento SAFRA Junho 2017/2018 <<file:///C:/Users/Julierme/Downloads/BoletimZGraosZjunhoZ2018.pdf>> Acesso: 31 de Mai. 2019.

____ Companhia Nacional de Abastecimento – CONAB – Acompanhamento Safra 2018/2019. <<https://www.conab.gov.br/images/arquivos/outros/Perspectivas-para-a-agropecuaria-2018-19.pdf>> Acesso: 31 Mai. 2019.

____ Empresa Camargo Correia Rodovias - CCR MSVIAs – Canal Notícias MS via. Site: <<http://www.msvia.com.br/noticias/ccr-msvia-informa-tarifas-de-pedagio-sofrem-alteracao-nesta-sexta-14-09?id=8999>> Acesso: 04 Out. 2018.

____ Em 10 anos MS investe no sistema de transporte rodoviário e se destaca. <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/em-10-anos-ms-e-o-estado-com-maior-avanco-na-pavimentacao-de-rodovias>>. Acesso 27 de Julho 2019.

____ Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – NOB - <<https://www.pradotrens.com.br/estrada-de-ferro-noroeste-do-brasil/>>. Acesso 14 de Ago. 2019.

____ FARMNEWS, Mercado – Produção de soja Argentina <<http://www.farmnews.com.br/mercado/producao-de-soja-por-pais-2/>>. Acesso: 05 Dez. 2019.

____ Fórum Mundial do Comércio - Relatório Mundial de Competitividade 2017-2018 Site: <<https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2017-2018>> Acesso: 08 Dez. 2018.

____ Governo Federal – Ministério do Desenvolvimento – Plano Nacional de Logística (PNL 2025) – referencial 2018 – <https://www.epl.gov.br/html/objects/downloadblob.php?cod_blob=5387> Acesso em: 28 Nov. 2018.

____ Governo do Mato Grosso do Sul : <<http://www.ms.gov.br/mato-grosso-do-sul-tem-o-7o-maior-rendimento-domiciliar-do-pais/>> Acesso: 28 Set 2018.

____ Governo Estadual de Mato Grosso do Sul - Economia de Mato Grosso do Sul – Panorama <<http://www.ms.gov.br/a-economia-de-ms/>> Acesso: 31 Mai. de 2019.

____ Governo Estadual de Mato Grosso do Sul - Economia de Mato Grosso do Sul – Indicadores <<http://www.ms.gov.br/indicadores/>> Acesso: 31 Mai. 2019.

___ Investimento em Infraestrutura - “Eficiência no Investimento: A chave para o Brasil oferecer mais e melhor infraestrutura” - T. Serebrisky; A Suárez Alemán; C Pastor – El país. <https://brasil.elpais.com/brasil/2019/06/25/opinion/1561489519_429723.html> acesso: 25 de Jun. 2019 – 21:06.

___ Investimento: Mato Grosso do Sul – Economia Regional - SEMAGRO Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar. <<file:///C:/Users/Julierme/Desktop/PESQUISA%20MATERIAL%20BIBLIOGRAFICO%20TCC/Investimentos-Mato-Grosso-do-Sul.pdf>>. Acesso: 02 de Jul. 2019.

___ INSTITUTO NACIONAL DE CONSERVAÇÃO DA ANTA BRASILEIRA – INCAB - <<https://tapirconservation.org.br/br/>>. Acesso 30 Julho 2019.

___ Matéria: Campo Grande News - Centrais de Abastecimento de MS - CEASA/MS <<https://www.campograndenews.com.br/economia/dos-produtos-vendidos-na-ceasa-85-51-sao-de-outras-regioes-do-pais>> Acesso: 20 de Ago. 2017.

___ Pavimentação e construção da rodovia MS-080 – Entre Corguinho e Rio Negro <<http://idest.com.br/noticias/cidades/rodovia-ms-080-entre-corguinho-e-rionegropavimentacao-sao-concluidas>>.

___ Pavimentação e construção da MS-112 inaugurada – trecho Iguatemi e Cassilândia <<https://www.jpnews.com.br/cassilandia/rodovia-ms-112-e-totalmente-pavimentada/72595/>>. Acesso 27 de Julho 2019.

___ Pavimentação e Construção da MS-436 – inauguração – trecho Camapuã, Figueirão e Alcinoópolis <<https://www.campograndenews.com.br/cidades/interior/ms-436-que-liga-camapua-figueirao-e-alcinopolis-sera-inaugura-neste-sabado>>. Acesso 27 de Julho 2019.

___ Pavimentação e conclusão BR-359 – inauguração – trecho Coxim até divisa com o Estado de Goiás. <<http://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/noticia/2012/12/rodovia-que-liga-coxim-ms-ate-divisa-com-goias-atende-produtores.html>>. Acesso 27 de Julho 2019.

___ Pavimentação e Construção BR-040 – Campo Grande à Santa Rita do Pardo + buracos <<https://www.campograndenews.com.br/cidades/interior/inaugurada-em-29-de-dezembro-ms-040-tem-rachaduras-e-buracos>>. Acesso 27 de Julho 2019.

___ Planejamento e Gestão Governamental na Esfera Estadual - uma análise comparativa dos processos, conteúdos e sistemas de acompanhamento dos PPAs. Site: <http://www.ipea.gov.br/redeipea/images/pdfs/termo_referencia/relatorio_pesquisa_rio_grande_do_sul.pdf> Acesso: 20 Out 2018.

___ Política Nacional de Desenvolvimento Regional – PNDR. Site: <<http://www.mi.gov.br/web/guest/politica-nacional-de-desenvolvimento-regional>> Acesso: 25 Out 2018.

___ Política Nacional de Transporte - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Site: <<http://www.transportes.gov.br/component/content/article/113-politica-e-planejamento-de-transportes/7368-pnt.html>> Acesso: 08 Dez. 2018.

____ Projeto SIGA MS ____ Produção de Grãos de Soja em MS <<https://portal.sistemafamasul.com.br/sites/default/files/boletimcasapdf/328%20-%20BOLETIM%20SEMANAL%20CASA%20RURAL%20-%20AGRICULTURA%20-%20CIRCULAR%20328.pdf>> Acesso: 10 de Jun. 2019.

____ Projeto SIGA - Acompanhamento da safra 2018/2019 Soja e Milho (grão) exportação: <<http://sistemafamasul.com.br/wp-content/uploads/2018/10/BOLETIM-SEMANAL-CASA-RURAL-AGRICULTURA-CIRCULAR-279-editado.pdf>> Acesso: 14 Jul. 2019.

____ Programa Para o desenvolvimento da Faixa de Fronteira. Governo Federal – Ministério da Integração. PDF: <http://www.integracao.gov.br/c/document_library/get_file?uuid=e5ba704f-5000-43df-bc8e-01df0055e632&groupId=10157> Acesso: 04 Nov. 2018.

____ Recuperação e Obras na MS-180 trecho entre Iguatemi e Juti - <http://iguatemi.ms.gov.br/noticiasView/3427_Prefeita-Doutora-Patricia-vistoria-inicio-da-operacao-tapa-buracos-na-MS-180..html>. Acesso: 11 Jun. 2019.

____ Rotas – Programa 2029 – Desenvolvimento Regional e Territorial (PPA 2016-2019). Conferência Nacional de Desenvolvimento Nacional (I) pdf. Site: <http://www.mi.gov.br/c/document_library/get_file?uuid=54bce099-503a-4076-8613-d90dd6107c79&groupId=10157> Acesso: 25 Out. 2018.

____ Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar – SEMAGRO Projeções. Site: <<http://www.semagro.ms.gov.br/wp-content/uploads/sites/157/2018/02/pib-or%C3%A7amento-2019.pdf>> Acesso: 27 Set. 2018.

____ Secretaria de Estado de Meio Ambiente, do Planejamento, da Ciência e Tecnologia – SEMAC/MS. Acesso: <http://www.servicos.ms.gov.br/semade_download/PPA/PPA%202015%20COMPLETO.pdf> Acesso: 26 Set. 2018.

____ Reportagem sobre as principais cidades produtoras de soja em MS <<https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2019/04/11/se-fosse-pais-municipio-que-produz-mais-soja-em-ms-seria-o-14o-maior-produtor-mundial-do-grao.ghtml>> Produção de Soja, jornal TV Morena MS. Acesso 28 de Outubro de 2019.