

## Os desafios da logística na Amazônia

**Lorenzo Mangabeira**

**É gerente de negócios da Kom International / ABGroup**

Costuma-se dizer que o problema da Região Amazônica não é de logística e sim de falta de infraestrutura para o atendimento da região. Se o estado das rodovias, ferrovias e hidrovias brasileiras é precário ou tem o seu potencial subutilizado, na região norte do País a situação é ainda mais grave. O maior exemplo disso talvez seja o da Transamazônica, que deveria construir o milagre brasileiro mas hoje é o pesadelo de produtores que dependem dessa estrada para escoar sua produção.

Isso sem citar a BR 163 (rodovia que interliga o leste do Pará à Cuiabá, no Mato Grosso) que reduziria consideravelmente os custos com a exportação da soja brasileira para a Europa, além de desafogar o tráfego da rodovia Belém Brasília (rota utilizada atualmente para todo o transporte rodo-fluvial da região). Para se ter uma dimensão das perdas ocasionadas pela falta de infraestrutura, hoje a soja produzida em Mato Grosso tem de viajar 13.232 quilômetros até chegar a Rotherdam (o maior porto da Holanda e canal de entrada dos nossos produtos na Europa) via porto de Santos. Se essa mesma produção fosse escoada pelo porte de Santana, no Amapá, via BR 163, a distância percorrida seria de 8.584 quilômetros. Ou seja, uma economia de 65% no percurso de viagem.

Fica claro, portanto, o quanto essas deficiências afeta a competitividade das empresas instaladas na região em comparação com as localizadas em outros estados. Enquanto no sul e sudeste as empresas já passaram a trabalhar com estoque mínimo, que em muitos casos não ultrapassa sete dias, na Amazônia o estoque médio das empresas é de 22 dias, ocasionando um aumento nos custos na ordem de R\$ 40 bilhões ao ano, segundo estudos da Associação Paraense de Supermercados (ASPAS).

Se por um lado há excesso de certas mercadorias, por outro há a falta de oferta de determinados produtos, os chamados pontos de ruptura. Significa que fabricantes, atacadistas, distribuidores e varejistas perdem vendas a cada vez que o consumidor não encontra o produto que pretendia adquirir no momento da compra. Segundo levantamento realizado na região nos mais diversos ramos, as rupturas são responsáveis por até 40% das perdas no faturamento das empresas.

É claro que a solução para os problemas de infraestrutura passam pelo âmbito governamental. Tanto as instâncias estaduais quanto federais precisam fazer a sua parte, investindo na manutenção e conclusão de rodovias, além de elaborar um plano de utilização do grande potencial hídrico da região, contribuindo para reduzir custos e agilizar o tráfego de produtos na região.

Porém, o setor privado não pode ficar de braços cruzados, esperando os investimentos do governo para tomar uma atitude. É preciso tomar a iniciativa, buscando alternativas para reduzir os problemas e descobrindo novas oportunidades de negócios. Nesse aspecto, a logística passa a ser fundamental para unir fornecedores e clientes em busca de soluções que minimizem custos, aumentem a produtividade, a eficiência e a satisfação dos consumidores da região.

Nesse enfoque, a logística deixa de ser o problema para se transformar em solução para os problemas estruturais da região norte.

---