

Da redação do CEGN

MCT investe em pesquisa para mitigar os entraves logísticos ao escoamento da produção agrícola nacional

Com o objetivo de desenvolver a logística multimodal no Brasil, o MCT (Ministério da Ciência e Tecnologia), por intermédio da FINEP (Financiadora de Estudos e Projetos), selecionou e destinou recursos a projetos de pesquisa voltados à compreensão dos entraves à expansão dos quatro corredores de exportação e abastecimento do país: Noroeste, Centro Norte, Centro Oeste ou Nordeste.

Decorridos um ano e meio do início dos estudos, realizou-se em outubro de 2009, o Seminário de Projetos da Chamada de Logística de Transporte, em Brasília. O intuito deste evento foi de reunir as instituições de pesquisa contratadas (USP, UFRJ, UFPE, UnB e PUC) para mostrar resultados preliminares e fomentar discussões.

O CEGN apresentou o estudo “Análise da Logística do Corredor Centro Oeste e Propostas de Modernização da Infraestrutura”, sob a responsabilidade do Professor Marcos Pinto, coordenador do CEGN. Representando-o no evento, estiveram presentes os pesquisadores do CEGN: David Goldberg e Bruno Stupello.

Sobre o Corredor Centro Oeste e a necessidade de investimentos

Desde a década de 80 o Brasil deixou de investir em infra estrutura – estradas, ferrovias, aeroportos, usinas, linhas de transmissão, portos e redes de saneamento – em um ritmo compatível com a evolução da economia. Durante o momento próspero da economia brasileira chamado de “milagre econômico”, nos anos 70, os investimentos governamentais na área de transporte foram próximos de 2% do PIB, enquanto desde a década de 90 esses gastos têm se situado em torno de 0,2%. Exemplos como o da China e Índia, que investem em torno de 4% e 2% respectivamente, revelam que uma economia que deseja crescer vigorosamente e por longos períodos, precisa necessariamente que as bases sob as quais se desenvolvem as atividades produtivas estejam estabelecidas. No Brasil, esse atraso em infra estrutura tem comprometido as possibilidades futuras do país.

Para tentar solucionar esses problemas logísticos, o governo federal anunciou no início de 2007, um plano de investimentos na malha de transportes de R\$ 36 bilhões, que se insere no âmbito do Plano de

Aceleração do Crescimento (PAC)¹. Porém, segundo a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), o recém elaborado Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT)² aponta que até 2011 os gastos previstos pelo PAC serão 50% inferiores ao que realmente necessita o setor.

Segundo o último balanço do PAC, divulgado em setembro e que compreende segundo quadrimestre do ano, das obras propostas, 22% estão concluídas, 70% com andamento adequado, 7% em situação de atenção e 1% com ritmo de execução preocupante, pelo critério de valor. O trabalho “Priorização de investimentos para o desenvolvimento logístico do Mato Grosso voltado para o escoamento da produção agrícola”, desenvolvido pelo CEGN, traz à luz uma melhor discussão dos investimentos do PAC e do PNLT no escoamento do Centro Oeste, e pode ser encontrado em www.gestaonaval.org.br.

O corredor do Centro Oeste é responsável por 70%³ da produção e mais de 65% das exportações agrícolas do Brasil em 2006. Os principais grãos exportados (soja, açúcar e milho) somaram mais de 45 milhões de toneladas, consolidando um crescimento de 7,6% no período 2001-2006.

Apesar do bom desempenho que a agricultura brasileira vem apresentando na última década, o setor sofre por uma infraestrutura deficitária. Existem problemas ao longo de toda a cadeia, desde o armazenamento, passando pelo transporte (rodoviário, ferroviário e hidroviário) até chegar ao porto. Nas safras, a capacidade de armazenagem limitada obriga os produtores a venderem imediatamente suas mercadorias, mesmo com preços mais baixos por causa da sobre oferta e com altos custos de transporte agravados pela ineficiência logística.

Dentro do corredor centro oeste verificam-se grandes discrepâncias entre as malhas multimodais dos diferentes estados, com destaque para Paraná e São Paulo que apresentam a melhor logística rodoviária e ferroviária do Brasil.

Em pesquisa realizada pela CNT sobre a condição dos modais brasileiros, as rodovias do país apresentaram 75% de extensão com algum grau de imperfeição (qualidade regular, ruim ou péssimo) e apontou que o processo de deterioração das vias teve início com a extinção do Fundo Rodoviário Nacional (após constituição Federal de 1988). O mesmo estudo mostrou que as ferrovias ainda possuem baixa densidade, pequeno fluxo entre trechos de diferentes concessionárias e pouca integração com

¹ Tem o objetivo de atacar os principais problemas do país na área de transportes, energia, saneamento básico e habitação, totalizando R\$ 504 bilhões em investimentos.

² Lançamento oficial em setembro de 2007 contendo as indicações estratégicas para o setor com o horizonte de uma década e meia, até 2023

³ Medida em toneladas

outros modais, sendo necessário um plano de médio e longo prazo associado a uma ação conjunta do governo e iniciativa privada para recuperar a malha. A conclusão para o modal aquaviário é que a rápida expansão dos últimos anos esbarra agora na falta de capacidade portuária e de embarcações nacionais para a cabotagem e transporte fluvial.

A figura 1 apresenta a avaliação do estado geral de conservação das rodovias, por região e no corredor Centro Oeste de escoamento da produção.

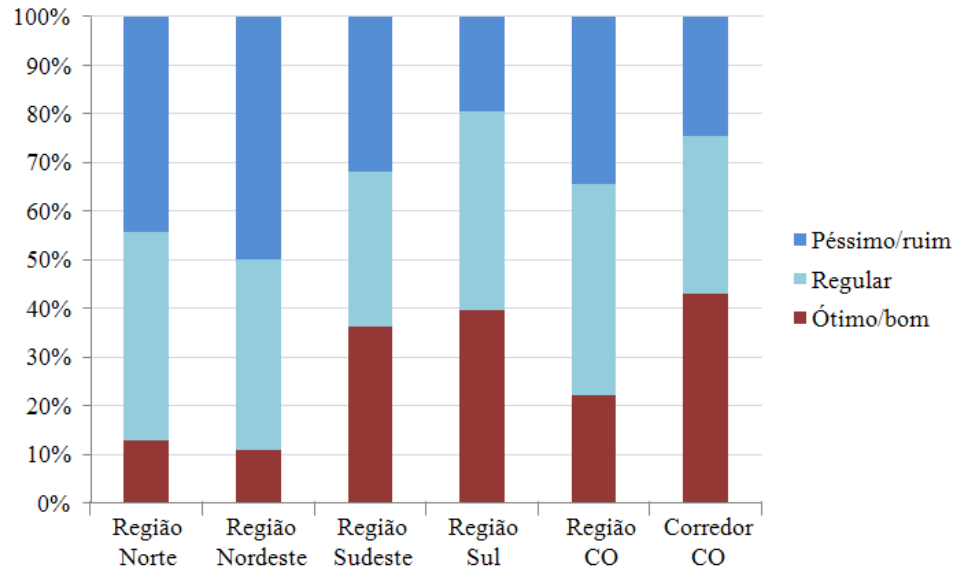


Figura 1: Gráfico do estado geral das rodovias por região⁴

A necessidade de investimentos vultosos em reparos das estradas já existentes e, especialmente, na construção de novas vias é clara. Menor velocidade desenvolvida, somada a maiores riscos de acidentes e danificação da frota aumentam significativamente os custos de logística, encarecendo o produto final.

Soma-se às deficiências logísticas uma malha rodoviária pouco densa e em condições precárias em relação a sua alta produção nos estados do Centro Oeste. Isso fica evidente observando na figura a seguir.

⁴ FONTE: Pesquisa Rodoviária 2006 CNT (Confederação Nacional do Transporte)

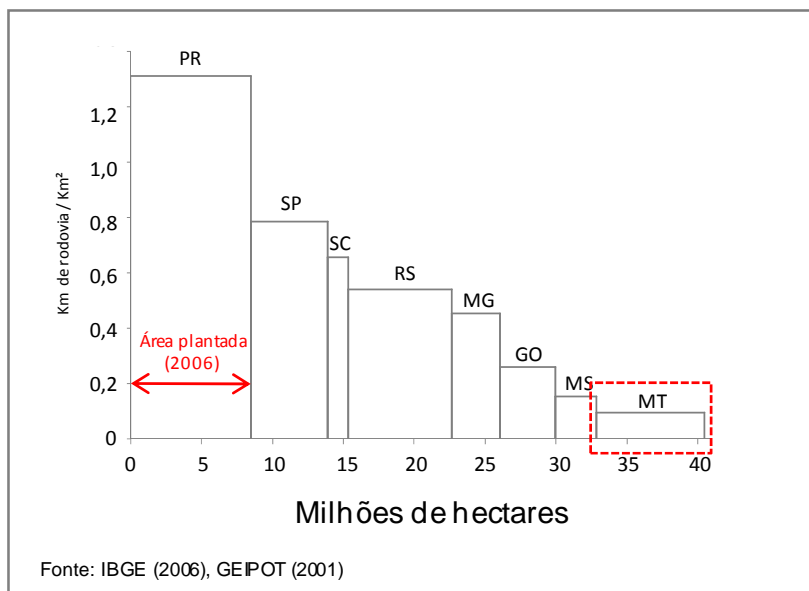


Figura 2: Densidade de rodovias X Área plantada com grãos

Um estudo realizado pela USDA – United States Department of Agriculture - compara os custos de exportação de soja de algumas regiões do Brasil e dos EUA para Xangai, na China. A disparidade dos custos de frete interno entre os dois países fica bem evidente na Tabela 1. Nos EUA, o custo de transporte, incluindo o frete marítimo, representa 29% do custo total, enquanto para o Brasil esse número é algo em torno de 40%.

Tabela 1 - Custos de exportação dos Brasil/EUA para Xangai (CHI)

Destino:	Xangai (CHI)				
	BRASIL			EUA	
Origem:	Norte MT - Santos	Sul MT - Santos	Norte PR - Paranaguá	Minneapolis	Davenport
CUSTOS (US\$/Mt)					
Frete rodoviário	78,76	50,56	21,31	9,75	9,75
Frete ferroviário	-	-	-	-	-
Frete hidroviário	-	-	-	33,21	25,59
Frete marítimo	57,31	57,31	56,31	41,59	41,59
Custo total de transporte	136,07	107,87	77,63	84,55	76,93
Custo de produção	164,88	177,255	213,81	200,41	204,07
Custo total	300,75	285,125	291,43	289,01	263,43
% Custo total de transporte	45%	38%	27%	29%	29%

Fonte: USDA

Um dos principais fatores que contribui para esse déficit logístico do Brasil é a matriz transportes, e nesse quesito os EUA levam ampla vantagem, pois possuem uma infra estrutura moderna, rápida e barata, além de uma alta capacidade para armazenagem de grãos. Especificamente para o escoamento de grãos de soja, o modal predominante é o hidroviário com 61%, através do rio Mississipi e seus afluentes. O modal ferroviário aparece com 23%, enquanto que o modal rodoviário é de apenas 16%, como pode ser observado na Tabela 2. Vale notar que mesmo sendo o custo do frete interno dos Estados Unidos quase o dobro do praticado na Argentina quando ponderado com a distância média até o porto, nota-se que na verdade nos Estados Unidos se paga metade do que se paga na Argentina para transportar a mesma quantidade de carga por quilômetro.

Tabela 2 – Matrizes de transportes

	EUA	BRASIL	ARGENTINA
Hidrovia (%)	61	7	2
Ferrovia (%)	23	33	16
Rodovia (%)	16	60	82
Custo do frete até o porto (US\$/t)	26	55	14
Distância média até o porto (km)	1000	900 a 1000	250 a 300
Custo do frete ponderado (US\$/t.Km)	0,026	0,055	0,051

Fonte: ABIOVE, ASNEC

Desde que haja disponibilidade, o modal hidroviário é meio mais indicado para o transporte desse tipo de carga devido à relação de preço, volume e distância. No transporte de soja na Argentina e no Brasil o modal rodoviário predomina, com 82% e 60%, respectivamente.

Além disso, as condições das rodovias em ambos os países é precária, com um percentual muito baixo de vias asfaltadas. Estudo realizado pela ASLOG - Associação Brasileira de Logística mostra que o transporte rodoviário seria recomendável para distâncias inferiores a 500 km, o modal ferroviário seria mais indicado para distâncias entre 500 e 1.200 km, e o hidroviário para distâncias superiores a 1.200 km (Caixeta Filho, 2001).

Dadas as provas da real necessidade de investimentos e os prejuízos dados em função dessa carência, o CEGN prevê a finalização do estudo proposto através da identificação de problemas de natureza regulatória e proposições de ações para o poder público.

No entanto, o Centro Oeste já vem sendo alvo de outras publicações do CEGN, como no caso dos estudos "Avaliação da capacidade da infra estrutura de armazenagem para os granéis agrícolas

produzidos no Centro Oeste brasileiro” e “Avaliação da capacidade dos terminais de granéis agrícolas utilizados para escoamento da produção do Centro Oeste brasileiro”, inclusive apresentados no XXI Congresso Panamericano de Engenharia Naval (COPINAVAL), também realizado em outubro, em Montevideu. Os referidos estudos, assim como outros levados ao COPINAVAL, já estão disponíveis no site do CEGN (www.gestaonaval.org.br).