

Logística e infraestrutura para o escoamento da produção de grãos no Brasil

Denise Deckers do Amaral¹ - Economista - Assessora Técnica - Empresa de Planejamento e Logística - EPL, Vice Presidente da Associação Brasileira de Pós Colheita - Abrapós, Email: denise.deckers@epl.gov.br

No período compreendido entre os anos de 2003 a 2014, a produção brasileira de grãos teve um crescimento de 57,5%, saltando de 123,2 milhões de toneladas (safra 2002/2003) para aproximadamente 194 milhões de toneladas (safra 2013/2014).

A Companhia Nacional de Abastecimento - Conab divulgou a previsão da safra 2013/2014 em 193.472,2 mil toneladas, numa área de 56.854,1 mil hectares, de acordo com o 11º Levantamento de Safra, realizado em agosto/2014.

Esse desempenho significativo pode ser justificado pela grande disponibilidade de terras adequadas para as atividades agrícolas, aliada as condições favoráveis, como por exemplo, a abundância de água, ao avanço tecnológico e ao empreendedorismo dos produtores rurais.

Estudo desenvolvido pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA indica que esses fatores podem levar o país a consolidar a posição privilegiada e ser um dos principais fornecedores de alimentos e matérias primas para o mundo. As Projeções do Agronegócio indicam que em 2022/2023 a safra será de aproximadamente 222,3 milhões de toneladas. Todavia, no limite superior desse mesmo período a projeção indica uma produção que poderá alcançar até 274,8 milhões de toneladas, o que corresponde a um acréscimo de 81 milhões de toneladas, ou seja, a 41,8% a mais do que a safra atual.

Aliada aos aspectos positivos relacionados às condições interna que possibilitarão o aumento da produção nacional, o papel do país como grande fornecedor de alimentos mundial se consolidará com os aspectos relacionados à economia mundial, sobretudo aqueles associados à demanda crescente por alimentos, em virtude da elevação da população mundial e, também, da melhoria de renda observada nos países em desenvolvimento.

Contudo, essa nova posição assumida requer uma série de precauções concernentes com a qualidade do produto, sobretudo aquelas ligadas à segurança alimentar, sanidade vegetal e animal.

Além das questões relacionadas à qualidade, o Brasil necessita estar atento ao gargalo logístico, visto que o déficit de infraestrutura pode limitar o crescimento do país, pois a falta de condições adequadas de logística leva a perder competitividade. Há gargalos que precisam ser resolvidos em todas as cadeias associadas à logística, para assim aumentar a competitividade do produto brasileiro no mercado externo.

O termo “apagão logístico” foi abordado pelo ex-ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento Roberto Rodrigues em 2003, ocasião em que foi externada a grande preocupação acerca desse tema, sobretudo, em virtude de que naquela ocasião o país dava início as suas sucessivas “safras recordes”. A partir daquele momento, o desempenho dentro da porteira que era para ser comemorado, passou a ser motivo de preocupações e os temas relacionados aos gargalos para escoamento da produção nacional passaram a fazer parte da pauta do setor.

O problema já foi diagnosticado há bastante tempo, e torna-se imprescindível buscar alternativas que minimizem os efeitos dessa situação, possibilitando que o agronegócio continue crescendo e desempenhando com eficiência o seu papel de fornecedor de alimento para o mundo.

Ações relacionadas com a ampliação da capacidade estática dos armazéns nas zonas produtoras, por meio de incentivos governamentais, minimizarão a necessidade de escoar a produção logo após a sua colheita, reduzindo a forte pressão por frete no pico da safra e, sobretudo, possibilitando ao produtor aguardar o melhor momento para comercializar sua produção, gerando, conseqüentemente, aumento na sua renda.

Melhorar o acesso aos portos das regiões Sudeste e Sul, além de fazer melhoramentos na infraestrutura dos portos dessas regiões, aliada a choque de gestões na administração objetivando aumentar sua eficiência são ações que vêm sendo perseguidas nos últimos anos pelo governo e pela iniciativa privada.

Mas, o objetivo a ser alcançado visando melhorar o escoamento da produção brasileira está relacionado com a implementação de ações estruturantes que viabilizem o aumento do volume de produtos a ser escoado pela região norte, nos portos localizados no Arco Norte, passando dos atuais 10 milhões de toneladas de grãos para 60 milhões em 2020.

ARMAZENAGEM

A atividade de armazenamento tem um papel fundamental na cadeia logística, sobretudo nas etapas de escoamento e comercialização. A

disponibilização de uma rede armazenadora próxima às zonas produtoras concede ao produtor a possibilidade de aguardar melhor oportunidade para comercializar sua produção, melhorando, conseqüentemente, a renda no campo.

Também, tão importante quanto à implantação de unidades armazenadoras nas regiões produtoras, se torna premente dotar os portos - fluviais e marítimos - de estruturas armazenadoras.

De acordo com os dados disponibilizados pela Conab, entre os anos de 2003 a 2014 a capacidade estática no país teve um acréscimo 58,6%, correspondendo a 54,7 milhões de toneladas, passando de 93,4 para 148,1 milhões de toneladas. Em que pese o crescimento da capacidade verificado, os investimentos não tem acompanhamento o dinamismo da safra nacional.

Nesse período compreendido entre os anos de 2003 e 2014 a capacidade instalada do parque armazenador brasileiro cresceu em média de 3,6 milhões de toneladas ao ano, conforme detalhado no Quadro 1.

Quadro 1. Evolução da Capacidade Estática - Brasil - 2003/2014

Ano	Capacidade Estática (mil ton.)	Acréscimo Capacidade Nominal (mil ton.)	Acréscimo Capacidade em %
2003	93.358,6		
2004	100.056,0	6.697,4	7,17
2005	106.538,7	6.482,7	6,48
2006	121.987,7	15.449,0	14,50
2007	123.401,5	1.413,8	1,16
2008	128.484,4	5.082,9	4,12
2009	130.780,8	2.296,4	1,79
2010	137.828,2	7.047,4	5,39
2011	140.456,4	2.628,2	1,91
2012	142.482,1	2.025,7	1,44
2013	145.485,5	3.003,4	2,11
2014*	148.136,6	2.651,1	1,82

Fonte: Conab

*Dados de Agosto/2014

No Quadro 1, verifica-se que não existe um padrão no crescimento da capacidade estática no Brasil, contudo, chama a atenção à evolução da capacidade estática ocorrida no ano de 2005 de 14,5% em comparação com o ano anterior, razão pela qual foi retirado do cálculo da média de crescimento do parque armazenador.

Esse número pode ser explicado não apenas pelos novos investimentos ocorridos no ano de 2006, mas, sobretudo, em virtude da institucionalização, por parte da Conab, da obrigatoriedade de depositar todo o produto que estivesse amparado por quaisquer instrumentos de comercialização do Governo Federal em armazéns cadastrados no Sistema Nacional de Unidades Armazenadoras da Conab, levando os armazenadores a providenciarem o cadastramento de suas unidades naquela Companhia.

O déficit na armazenagem vem ocorrendo nos últimos anos, com exceção verificada no ano de 2006 onde foi observado um equilíbrio entre a produção de grãos e a oferta de armazenagem, com valores praticamente iguais: 122,5 e 122 milhões de toneladas, respectivamente.

No intuito de garantir a eficiência no armazenamento com qualidade e possibilitando administrar os estoques para que cheguem a tempo hábil no destino final, o Governo Federal vem ampliando a oferta de linhas de financiamento, em condições vantajosas para ampliação/modernização da capacidade estática.

No Plano Agrícola Pecuária (PAP) 2013-2014, foram disponibilizados recursos na ordem de R\$ 5,4 bilhões de reais para o setor de armazenagem, por intermédio de diversas linhas de financiamento: Programa para Construção e Ampliação de Armazéns (PCA), Programa de Incentivo a Irrigação e a Armazenagem (Moderinfra), Programa de Sustentação de Investimento (PSI-Cerealista) e Programa de Desenvolvimento Cooperativo para Agregação de Valor à Produção Agropecuária (Prodecoop).

Essas linhas de financiamento são voltadas para a construção, ampliação, reforma e modernização do parque armazenador brasileiro e tem como beneficiários os produtores rurais, cooperativas e cerealistas.

De acordo com informações do MAPA do mês de julho de 2014, entre as operações em análise, aprovadas e os desembolsos efetivamente efetuados dos recursos disponibilizados para o PCA no Plano Agrícola e Pecuário 2013/2014 houve manifestação de interesse dos beneficiários no montante de R\$ 3,9 bilhões, representando um volume de recursos 11,4% superior ao montante inicialmente disponibilizado para essa linha de financiamento.

Contudo, esse volume utilizado ainda não se traduziu em aumento na capacidade estática, conforme pode ser observado no Sistema Nacional de

Cadastro de Unidades Armazenadoras da Conab. Nesse mesmo período, houve um aumento de 1,9 milhão de toneladas, correspondendo a um acréscimo de 1,3%, na capacidade estática brasileira.

TRANSPORTE

O Brasil possui uma matriz de transporte altamente concentrada no modal rodoviário, em detrimento aos demais modais, deixando de explorar alternativas mais econômicas, como o ferroviário, o hidroviário e a cabotagem. Atualmente, um dos grandes desafios para a logística brasileira é buscar o equilíbrio, com integração, dessa matriz de transporte.

Estima-se que mais de 60% de toda a movimentação de cargas no Brasil ocorre utilizando o modal rodoviário, que conhecidamente, é de baixa eficiência para grandes volumes e longas distâncias, sobretudo, com produtos de baixo valor agregado, acarretando em valores elevados de frete.

À medida que a produção agrícola foi se ampliando no Centro-Oeste do país, os custos logísticos foram aumentando, acarretando menores preços pagos aos produtos produzidos nessas regiões. Esse fato pode ser constatado com os preços praticados em janeiro de 2014 nos estados do Paraná e de Mato Grosso, quando foi observado que em Cascavel o preço da saca de milho era de R\$ 23,00 enquanto em Sinop esse valor era de apenas R\$ 9,00.

De acordo com dados da Associação de Produtores de Soja e Milho do Estado de Mato Grosso - Aprosoja, neste ano de 2014 o produtor de soja em grãos de Sorriso, no estado de Mato Grosso, arcou com um custo de US\$ 145/tonelada para escoar pelo modal rodoviário (distância de 2.250 km) o produto até o porto de Santos/SP.

Nesta mesma safra de 2013/2014, o produtor de soja do meio oeste americano gastou US\$ 33/tonelada para enviar o seu produto pelo porto de Seattle (distância de 3.000 km) pelo modal ferroviário. Utilizando a hidrovía até Nova Orleans (distância de 1.950 km) o mesmo produtor teve um dispêndio de US\$ 18/tonelada.

No curto prazo essa dependência ao modal rodoviário irá prevalecer, visto que o investimento na infraestrutura ferroviária além de caro, demanda muito tempo para construção e para entrar em operação. Assim, torna-se premente a adoção de ações que vise à melhoria da estrutura física das estradas, visto que de acordo com a Pesquisa Rodoviária da Confederação Nacional dos

Transportes (CNT) - 2013 aproximadamente 64% das rodovias apresentaram problemas, correspondendo a aproximadamente 62 mil km.

Nesse sentido, o Programa de Investimento em Logística - PIL de rodovias e ferrovias, lançado pelo Governo Federal em 2012, que possui um leque de projetos que contribuirão para o desenvolvimento de um moderno e eficiente sistema de transportes, vai ao encontro dessa necessidade. Dos seis projetos de rodovias licitados neste ano, dois são de fundamental importância para o agronegócio: BR 163, no estado do Mato Grosso, com uma extensão de 850,9 km, sendo que 453,6 km deverão ser duplicados em até cinco anos e a BR 163, no estado do Mato Grosso do Sul, com extensão de 847,2 km, devendo 806,3 km serem duplicados em até cinco anos.

As principais prioridades do Governo Federal em ferrovias e que terão reflexos diretos no escoamento da produção agrícola, são a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), que ligará o Porto de Ilhéus na Bahia a Ferrovia Norte-Sul, com extensão de 1.527 km, e a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), ligando o município de Lucas do Rio Verde (MT) a Campinorte (GO), com extensão de 1.040 km. Além disso, está sendo elaborado um novo marco regulatório para as ferrovias.

CONCLUSÃO

A falta de infraestrutura logística é uma ameaça à competitividade do agronegócio brasileiro, carecendo de alterações estruturais para atingir um patamar adequado e sustentável.

O setor do agronegócio deverá superar alguns desafios relacionados com o setor de armazenagem. Existe a necessidade de se ampliar a capacidade estática, com a construção de armazéns de qualidade e bem localizados, objetivando garantir a guarda e conservação dos produtos. Além disso, a disponibilização de mais estruturas armazenadoras irá minimizar a deficiência na infraestrutura do escoamento no pico da safra.

Concomitantemente, é premente a necessidade de se consolidar o Sistema Nacional de Certificação de Unidades Armazenadoras, como forma de assegurar o profissionalismo e, sobretudo, a qualidade do produto armazenado. Contudo, sem esquecer a importância central de que seja formulada uma Política Nacional de Armazenagem para balizar o setor armazenador do país.

Também prioritárias são as ações necessárias para o setor de transportes, onde a criação de condições para substituir o transporte rodoviário na

movimentação de grandes volumes de cargas na longa distância é fundamental.

Ademais é imperioso eliminar as ineficiências operacionais, com planejamento e implantação de programas de infraestrutura de transportes visando privilegiar os corredores logísticos.

O desenvolvimento do Corredor Norte como alternativa do escoamento da safra, além de desafogar os portos das regiões sul e sudeste, possibilitará reduzir em aproximadamente US\$ 50 por tonelada o custo logístico da movimentação do produto (porteira/porto de embarque) beneficiando os produtores situados na região Centro-Oeste, a uma distância de mais de 2 mil km dos atuais portos utilizados: Santos e Paranaguá.