

Somos competitivos na logística do agronegócio?

POR THIAGO GUILHERME PÉRA, COORDENADOR DO GRUPO ESALQ-LOG.

Recentemente, o Banco Mundial divulgou o ranking de logística de 160 países avaliados. O Brasil ficou na 55ª posição geral – especificamente, 47º lugar em infraestrutura e 50º em competência logística. Ou seja, estamos melhores classificados em infraestrutura logística do que em gestão logística (embora, tenhamos muitas instituições e profissionais do agro dando um show de competência nessa área!).

Somos muito competitivos dentro da fazenda (produção e produtividade), mas perdemos em função de uma série de ineficiências na logística. Afinal, quanto custa essa logística e como estamos em relação aos outros países?

Em um projeto desenvolvido de forma periódica entre o ESALQ-LOG e o *United States Department of Agriculture* (USDA, EUA), identificamos os custos logísticos de exportação de grãos em diferentes corredores no Brasil até os principais destinos consumidores na Ásia e Europa.

No ano de 2015, por exemplo, o custo médio logístico de exportação de soja do Mato Grosso até Xangai (China) foi de US\$ 105,79 por tonelada, considerando a logística terrestre até o porto de Santos (US\$ 86,04 por tonelada) e a marítima deste até o porto de Xangai (US\$ 19,75 por tonelada). Nesse caso, o impacto do custo logístico no preço final da soja foi na ordem de 26,3%.

A soja exportada da região de Iowa (Estados Unidos) no mesmo período apresentou um custo médio logístico para Xangai de US\$ 54,50 por tonelada, considerando a logística terrestre norte-americana (US\$ 40,18 por tonelada) e marítima até Xangai (US\$ 14,32), trazendo um impacto no preço final da soja de 13,60% (ou seja, quase 50% inferior ao do Brasil).

De forma comparada, o custo terrestre do sojicultor do Mato Grosso até o porto é de US\$ 86,04 enquanto do sojicultor de Iowa é de US\$ 40,19 por tonelada (53,1% inferior).

Em um estudo mais recente, desenvolvido entre o ESALQ-LOG e o Banco Mundial, identificamos uma série de riscos e limitações na logística de exportação de milho no Brasil em dois estados promissores na fronteira agrícola: Tocantins e Bahia.

Nesse sentido, os custos logísticos de exportação de tais estados apresentaram valores semelhantes aos da Argentina, na ordem de US\$ 82 por tonelada, no ano de 2015. Por outro lado, o Uruguai apresenta uma maior vantagem comparativa em termos de custos logísticos, na ordem de US\$ 57,50 por tonelada. Por outro lado, caso os gargalos logísticos fossem mitigados (envolvendo, por exemplo: ampliação da capacidade portuária e ferroviária dos corredores dessa região, melhorias nas condições das rodovias e estradas, ampliação da estrutura de armazéns e secadores), tais regiões

reduziriam seus custos logísticos na ordem de US\$ 30 a 40 por tonelada, ficando mais competitivo que o Uruguai. A Figura 1 ilustra de forma comparada os custos logísticos de exportação da Bahia, Tocantins (rodoviário e multimodal) com Uruguai, Argentina e Paraguai – além de apresentar o potencial de redução dos custos logísticos através de melhorias nas limitações citadas (custos evitáveis).

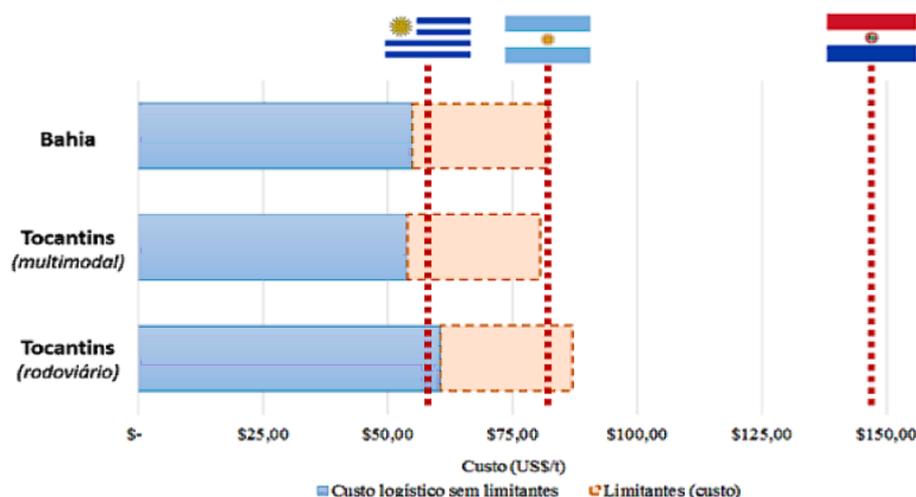


Figura 1. Custos logísticos da fronteira agrícola (Bahia e Tocantins), Argentina, Uruguai e Paraguai para exportação de grãos.

Quais as grandes tendências e expectativas na logística do agronegócio? Um bom assunto para uma próxima discussão, no geral são:

- Busca de novos corredores logísticos. Por exemplo, no corredor Arco-Norte muitas tradings estão investindo para escoar a produção agrícola, utilizando uma integração multimodal. Futuramente, existe a perspectiva da criação da Ferrogrão que conectaria Sinop (MT) a Miritituba (PA), seguindo por hidrovias até o porto de Santarém ou Barcarena. Outro aspecto importante, os portos da região Norte do país apresentam profundidades superiores aos portos tradicionais (Santos e Paranaguá), o que possibilita navios de maiores portes navegarem em tais regiões, incorrendo em economias de escalas no frete marítimo para os grandes centros consumidores da Europa e Ásia.
- Verticalizações na logística. O dono da carga tem se tornado o dono da logística do agronegócio. Ou seja, o papel da iniciativa privada tem sido fundamental na redução do custo logístico do agronegócio.
- Operações integradas na logística colaborativa: fretes de retorno de fertilizantes. Ainda existe uma predominância de caminhões que retornam vazios dos portos até as regiões produtoras agrícolas. Nesse sentido, o frete de retorno de fertilizante é uma estratégia para redução dos custos logísticos para ambos os embarcadores (grãos e fertilizantes, por exemplo). O país importa cerca de 70% de todos os fertilizantes consumidos do país.

- Fomentar estruturas de negócios em que os pequenos e médios embarcadores tenham acesso de forma competitiva a multimodalidade.
- Aumento da produtividade do transporte, principalmente nos terminais portuários e ferroviários. Perdemos muito tempo ainda no descarregamento dos veículos nos terminais, encarecendo muito a nossa logística.
- Ampliação da capacidade de transporte ferroviário, através de: (i) expansão da malha ferroviária para regiões mais remotas e com grande volume de carga; (ii) restauração da malha ferroviária atual, temos quase 30 mil quilômetros de ferrovia, sendo que apenas um terço é utilizado operacionalmente; e (iii) ampliação de ativos ferroviários (locomotivas e vagões) – é muito comum ainda observar a falta de vagões no transporte de cargas agrícolas.
- Aumento do nível de serviço do transporte rodoviário, hidroviário e ferroviário. Cada vez mais os embarcadores estão preocupados com o nível de serviço, envolvendo, por exemplo: frotas mais novas, adequação as legislação do transporte, dentre outras.
- Preocupação com as perdas de produto nas operações logísticas, as quais implicam em custos de oportunidade, logísticos e ambientais significativos.
- Preocupação na relação da logística com o meio-ambiente, principalmente na redução das emissões de gases de efeito estufa. Nesse caso, a busca da sustentabilidade ambiental está bem vetorizada com a sustentabilidade econômica - visto que a redução do consumo de combustível, implica em reduções de emissões e custos.

E o que o Governo pode fazer?

Aprimorar uma série de marcos regulatórios, criar condições adequadas para investimentos em infraestrutura de transporte, fomentar planos logísticos integrados que gerem benefícios sistêmicos e significativos para o agronegócio.

Existe um importantíssimo programa do governo voltado para a logística, denominado PIL – Programa de Investimento em Logística, que tem por objetivo fornecer condições favoráveis para concessões de infraestrutura para a iniciativa privada – diferentemente do PAC, que tem por objetivo o investimento público em infraestrutura.

O PIL possibilitou uma série de leilões para a iniciativa privada de rodovias, incluindo importantes vias para o agronegócio, como a BR-163. Além disso, é responsável pelos leilões das concessões envolvendo portos (incluindo terminais de uso privativo), ferrovias e aeroportos.

O programa tem sido muito criticado pelo fato de anunciar uma série de projetos para concessões em sua agenda para leilões e estes não virem a se demonstrar competitivos ou simplesmente não saírem do papel.

A expectativa do próximo anúncio do PIL é alta (próximos dias), principalmente no que se refere aos projetos que venham beneficiar o agronegócio (Ferrogrão, por exemplo). Esperamos que o PIL crie condições de projetos saudáveis a atrair investidores e que os projetos saiam do papel para mover nosso agro e ganharmos competitividade...

Material de referência

O ESALQ-LOG realiza de forma contínua e sistêmica o levantamento de preços de fretes praticados no Brasil para uma série de produtos agroindustriais semanalmente, tais informações podem ser consultadas no Sistema de Informações de Fretes (SIFRECA) do ESALQ-LOG: <http://esalqlog.esalq.usp.br/sifreca>

Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial – ESALQ-LOG: <http://esalqlog.esalq.usp.br/>

United States Department of Agriculture – USDA. Soybean Transportation Guide: <https://www.ams.usda.gov/services/transportation-analysis/soybean-datasets>