



Observatorio de la Economía Latinoamericana

Revista académica de economía
con el Número Internacional Normalizado de
Publicaciones Seriadas ISSN 1696-8352
Nº 71, diciembre 2006

ECONOMIA DO BRASIL
<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/index.htm>

DESAFIOS DE LOGÍSTICA NAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DO COMPLEXO AGRONEGOCIAL DA SOJA

Cristhyan Cardozo Munoz¹
Eduardo Mauch Palmeira²

Resumo

Em suma, o presente trabalho tem como objetivo identificar os gargalos logísticos no escoamento da soja no país, já que contribuem para a ineficiência das exportações brasileiras, bem como informar e sugerir alternativas que possam contribuir para um melhor desempenho da logística no comércio internacional. Para tal, retrata a importância da logística de transportes e da infra-estrutura no Brasil, afim de que se tenha um crescimento sustentado, de forma competitiva frente aos seus principais concorrentes, como também a importância da adequada utilização dos modais de transporte para melhor desempenho, devido às características dos mesmos. Além disso, identificou a situação mundial do complexo soja e seus principais “players”, assim como, uma análise do mercado agronegociai brasileiro e alguns dos principais corredores de escoamento da soja para exportação, devido ao Brasil ocupar lugar de destaque no cenário mundial, e do complexo soja representar 1/3 do agronegócio brasileiro. Para tal, retratou o valor de uma logística de transportes eficiente e uma infra-estrutura adequada, afim de que se tenha um crescimento sustentado, de forma competitiva frente aos principais concorrentes, como também a importância da correta utilização dos modais de transporte para melhor

¹ GRADUANDO, ADMINISTRAÇÃO HABILITAÇÃO COMÉRCIO EXTERIOR FACULDADE ATLÂNTICO SUL DE PELOTAS - RS - BRASIL
cristhyanmunoz@hotmail.com

² ECONOMISTA E PROFESSOR DA FACULDADE ATLÂNTICO SUL DE PELOTAS - RS - BRASIL
eduardopalmeira@brturbo.com.br

desempenho. O Estados Unidos é o maior produtor mundial de soja com aproximadamente 80 milhões de toneladas na safra 2005/06, seguido do Brasil e Argentina, respectivamente com 60 e 40 milhões de toneladas, tanto o Brasil quanto a Argentina exportam grande parte da sua produção, ao contrario do Estados Unidos que exporta em média somente 35% do total de sua produção. Os custos de transportes para escoar a safra no Estados Unidos é em alguns casos 7 vezes menor que os praticados no Brasil, ou seja, o principal desafio é reverter esse quadro, para isso é necessária a criação de novas alternativas, como a criação de hidrovias e ferrovias, incentivando a utilização das mesmas, pois é comprovado conforme diversos autores que é uma forma eficiente e competitiva para escoar produtos a granel. As ferrovias obsoletas e a escassez de hidroviárias, rodovias em péssimo estado de conservação, armazéns e portos sobrecarregados são alguns dos desafios logísticos, que acabam tornando o escoamento da safra em um verdadeiro desastre, prejudicando a competitividade do agronegócio no país.

Palavras-Chave: Desafios, Agronegócio, Soja e Logística.

Abstract

In summary, the present work has the objective to identify the logistic obstructions in the draining of the soy in the country, since they contribute for the inefficiency of the Brazilian exportations, as well as informing and suggesting alternatives that can contribute for one better performance of the logistic in the international trade. For such, it portrayed the importance of the transports logistic and the infrastructure in Brazil, in direction of a supported growth, of competitive form front to its main competitors, as well as the importance of the adjusted use of the modal transports modals for better performance, had to the characteristics of the same. Additionally, it identified to the world-wide situation of the soy complex and its players, as well as, an analysis of the Brazilian agro business and some of the main corridors of draining of the soy for exportation, for the reason that Brazil occupies a place of prominence in the world-wide scene, and of the soy complex represent 1/3 of the Brazilian agro business. The United States is world biggest producer of soy with approximately 80 million tons in harvest 2005/06, followed of Brazil and Argentina, respectively with 60 and 40 million tons, Brazil and Argentina exports great part of its production, in contrast of the United States that export just 35% of the total production. The costs of transports to drain the harvest in the United States are in some cases seven times lesser that the practiced in Brazil, to facilitate, the main challenge is to revert this image, for this is necessary the creation of new alternatives, as the creation of hydroids and railroads, stimulating the use of the same ones, therefore it is proven as diverse authors that are an efficient and competitive form to drain granaries products. The obsoletes railroads and the scarcity of maritime saw, roads in bad been of conservation, warehouses and overloaded ports are some of the logistic challenges, that become the draining of the harvest in a true disaster, harming the competitiveness of the agro business in the country.

Key Words: Challenges, Agro business, Soy and Logistic.

Introdução

O agronegócio brasileiro enfrenta o desafio de crescer de modo competitivo e sustentável, para atender a demanda interna, conquistar e manter espaço no mercado externo, fornecendo produtos e processos de qualidade, com sustentabilidade e a preços competitivos.

O Brasil ocupa lugar de destaque no cenário do agronegócio mundial do complexo soja, como grande produtor e exportador tendo características de grandes propriedades constituindo-se na maior cultura nacional em termos de área, mas pode-se dizer que, a capacidade de expansão do agronegócio depende diretamente da infra-estrutura necessária para o escoamento da produção. Embora sejam feitos alguns investimentos nessa área, ainda não é o suficiente. As ferrovias obsoletas e ineficientes, algumas rodovias em estado precário esburacadas ou sem pavimentação, além de poucas alternativas hidroviárias, escassez de armazéns e portos sobrecarregados acabam tornando o escoamento da safra em um verdadeiro desastre, prejudicando a competitividade do agronegócio no país.

Em função do atual volume e crescimento da produção e exportação, como também, da extrema importância da infra-estrutura brasileira e da logística de transportes, tanto para a fluidez da soja em grãos, quanto de seus derivados como farelo e óleo refinado, exige cada vez mais, velocidade, qualidade e baixos custos, uma vez que a escolha do modal de transporte e conseqüentemente o frete que são componentes muito significativos dos custos finais de grãos sólidos agrícolas, que se desenvolveu a necessidade da elaboração do presente trabalho.

O Brasil produziu, a partir de 2002 cerca de 48 milhões de toneladas ao ano, com uma média de 27 milhões de toneladas exportadas, a um custo logístico muito elevado, comparado aos seus principais concorrentes, o custo para escoar a soja chega em média ao valor de US\$ 70 dólares por tonelada, enquanto que os Estados Unidos escoam a soja por um custo de US\$ 9 dólares a tonelada, isso mostra a deficiência na infra-estrutura logística do país, ou seja, é necessário um enfoque maior nessa área, já que é fundamental e extremamente importante para a competitividade dentro do comércio internacional. Para que o Brasil galgue o posto de maior produtor e exportador de soja, é preciso investimentos pesados em infra-estrutura logística de transporte.

O trabalho tem como objetivo identificar a situação mundial do complexo soja e seus principais *players* como, maiores produtores, exportadores e importadores, além de uma análise do mercado agronegocial brasileiro, suas principais regiões produtoras de soja e alguns dos principais corredores de escoamento da soja para exportação. Além de, retratar a importância da logística de transportes e da infra-estrutura no Brasil, para tal, realizou-se uma análise das características dos modais de transporte quanto a suas respectivas vantagens e desvantagens, além de uma abordagem a multimodalidade. Pretende-se também analisar as ferrovias, rodovias como também as hidrovias brasileiras, para adquirir recursos para traçar um comparativo com seus principais concorrentes no agronegócio.

Para isso o trabalho abordou no seu primeiro capítulo a situação mundial do mercado da soja, portanto, foi feita uma análise do mercado como um todo, com intuito de identificar os maiores produtores, principais exportadores e importadores, além de, algumas tendências do produto, para que se obtivessem subsídios necessários para um melhor entendimento do assunto.

No segundo capítulo realizou-se um breve histórico da cultura da soja no Brasil, como sua introdução no país, crescimento da produção e participação no mercado internacional. Em termos regionais analisou o crescimento por regiões onde destacou-se o avanço das fronteiras agrícolas, da região sul para os cerrados, onde hoje se concentra maior parte da produção. Além disso, alguns dos principais corredores de escoamento da soja no Brasil.

A importância da logística internacional, da infra-estrutura brasileira, que atenda as necessidades produtivas do país com eficiência e de forma competitiva, foram destacadas no terceiro capítulo, além de uma abordagem sintética a multimodalidade.

O quarto capítulo destacou os desafios logísticos para escoamento da soja no Brasil e alguns comparativos com Estados Unidos e Argentina, para um melhor entendimento da situação que o país se encontra em relação aos seus principais concorrentes, logo após no quinto capítulo foram feitas as considerações gerais seguida da conclusão.

Para desenvolver o trabalho foram feitas pesquisas bibliográficas de autores de renome, para adquirir embasamento teórico sobre o assunto desenvolvido, análise de dados estatísticos, comparativos, obtidos em sites especializados, artigos e trabalhos voltados para a área, com intuito de fornecer ao leitor recursos suficientes para um melhor entendimento do trabalho.

Considerações Gerais e Conclusões

A produção mundial de soja obteve um crescimento muito elevado nas últimas décadas e está concentrado nas Américas do Norte, do Sul e Ásia, os três continentes juntos representam aproximadamente 88% de tudo que é produzido no mercado mundial, entretanto, os continentes Norte Americano e Asiático encontram-se com a produção em tendência de estagnação, enquanto que a América do Sul, em contrapartida, aumentou nesses últimos anos sua produção com clara tendência de grande expansão. Importante salientar que a América do sul já alcançou a liderança mundial na produção e exportação de soja.

Dos países pertencentes aos continentes citados anteriormente destacam-se a participação dos Estados Unidos, Brasil, e Argentina que juntos correspondem por mais da metade de tudo que é produzido e comercializado no mercado mundial de soja.

O Brasil possui área própria para o cultivo disponível equivalente a atual área destinada ao cultivo de soja existente no país, já os Estados Unidos e a Argentina possuem limites para expansão da área cultivada, isso pode ser considerado uma vantagem competitiva que o Brasil tem perante os demais produtores, podendo assim dobrar a atual produção com totais condições de se tornar líder tanto na produção do produto quanto na exportação do mesmo. Portanto pode se presumir a importância do complexo soja para a economia brasileira nos próximos anos.

Destacando-se não apenas a área própria para cultivo existente nos cerrado, como também na capacidade tecnológica para viabilizar a expansão, e um aspecto de vital importância que é a infra-estrutura logística no país.

Portanto para que o Brasil cresça de modo competitivo e sustentado, além de produtos e processos de qualidade, com sustentabilidade e a preços competitivos é preciso que estejamos atentos para amenizar os gargalos logísticos, que não estão somente nas nossas estradas e caminhões, como também, na pouca representatividade do transporte ferroviário e hidroviário, na falta de infra-estrutura dos pátios dos portos, o que gera tumulto risco de acidentes e desperdício de tempo, acarretando mais custos ao transporte.

A falta de investimento para se criar rotas fluviais e de cabotagem o que praticamente inexistente em nossos rios, lagos, enfim esses são alguns dos gargalos enfrentados não somente enfrentados no escoamento da soja, como também, em todo setor produtivo brasileiro. Enquanto que os Estados Unidos escoam a maior parte da safra por suas hidrovias, cerca de 60%, a um valor de US\$ 9 dólares a tonelada, o Brasil ao contrário, escoam grande parte da safra via rodoviária a um custo em média de US\$ 70 dólares a tonelada, o que gera um custo de transportes 8 vezes maior que do seu principal concorrente.

Segundo o Ministério da Agricultura o crescimento esperado da nossa produção de grãos, de 25 milhões de toneladas, até o ano 2010, com cerca de 22 milhões toneladas de acréscimo às exportações, em bases competitivas, requererá:

- Ampliação da capacidade de movimentação de carga do nosso sistema viário;
- Recuperação e modernização das malhas ferroviária e rodoviária existentes, bem como do sistema portuário;
- Reequilíbrio da nossa matriz de transporte com aumento da participação dos modais ferroviário e hidroviário;
- Melhoria da qualidade na prestação do serviço de transporte em todos os modais envolvidos.
- Rever uma tendência ao alargamento do “gap” entre o crescimento das exportações de soja e o da oferta de transporte ferroviário. Esse fenômeno, que ocorre em todos os segmentos do agronegócio: Se não for revertido, inviabilizará as perspectivas de crescimento sustentado do setor;

- Requer um levantamento criterioso da demanda de transporte ferroviário do agronegócio e instrumentos eficazes que possibilitem às concessionárias, condições de arcar com os investimentos necessários em material rodante.

É evidente a necessidade que se criem soluções, por dever, pelo setor público, por necessidade, pela iniciativa privada ou pelo desenvolvimento, pela participação dos dois.

O setor rodoviário, segundo dados do COMEXNET, tem um custo total dentro do percentual da logística no PIB brasileiro, de R\$ 104,3 bilhões. A cadeia logística brasileira representa hoje 12,1% do PIB, incluindo-se custos de todos os modais que, juntos, e incluindo o rodoviário, representam 122,5 bilhões, outros 70,7 bilhões no estoque, 11,2 bilhões na armazenagem e 8,2 bilhões em custos de administração

Embora o uso das rodovias tenha um custo alto, em alguns casos é relativamente baixo. Mesmo assim, é muito mais alto que o custo de transporte ferroviário principalmente para grandes quantidades e longas distâncias, como é o caso do escoamento da soja. Mas como não há oferta suficiente no transporte ferroviário, migra-se para o transporte rodoviário compulsoriamente. Isso faz com que seja necessário subutilizar a capacidade de transporte no Brasil, por ser preciso usar o modal errado, ou por não haver mais opções em ferrovias, em transporte de cabotagem, em hidrovias. A rodovia tem suas vantagens, claro. Ela é mais ágil, mais disponível, há até excesso de oferta, mas quando se olha para o país e sua produtividade, e para a racionalidade, se vê que a produtividade da rodovia chega a ser menor 90% em comparação com a ferrovia. É um fator tecnológico e inerente a cada modal. Enquanto um caminhão carrega 25 a 30 toneladas, o trem carrega 5 mil toneladas. Sem falar na eficiência energética, nos custos da própria manutenção da infra-estrutura. E mesmo com a entrada de empresas terceirizadas no mercado, especializadas em logística, não se resolve os problemas. É necessário a regulamentação e planejamento ou não haverá solução. Porque de nada adianta ter um aumento da produção, se não tiver infra-estrutura logística necessária para o escoamento da safra, portanto não há desenvolvimento sem uma logística eficiente.

Em suma o Brasil para galgar o posto de maior produtor mundial de soja, além do aumento da área de cultivo, tem que investir em novas tecnologias e melhorar seus diversos tipos de vias de transporte, o que traria enormes vantagens para os produtores e para sociedade como um todo.

Referência

ABIOVE – **Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais.** (www.abiove.com.br).

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional: Veículo prático de competitividade.** Ed. Aduaneiras. São Paulo, SP, 2004.

ROCHA, Paulo César. **Logística & aduana.** Ed. Aduaneiras. São Paulo. SP. 2003.

FAO. *FAO statistical databases* (apps.fao.org).

FNP CONSULTORIA & AGROINFORMATIVOS. **Agriannual 2003. Anuário da Agricultura Brasileira 2002/2003.**

GEIPOT/MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (www.transportes.gov.br).

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA (www.agricultura.gov.br).

SIQUEIRA, Tagore Villarim de. **O CICLO DA SOJA: DESEMPENHO DA CULTURA A SOJA ENTRE 1961 E 2003.**

FILHO, Paulo Faveret. **PANORAMO DO COMPLEXO SOJA.** s/d.

Referências On – Line

Organização das Nações Unidas para a Agricultura e Alimentação (FAO/ONU).

<http://www.fao.org>.

Secretaria de Comércio Exterior (SECEX/DECEX).

<http://www.portaldoexportador.com.br>.

www.sidra.ibge.gov.br

www.fnp.com.br

www.cepea.esalq.usp.br

www.abiec.com.br

www.aliceweb.gov.br

www.mdic.gov.br

www.braziltradenet.gov.br

www.cnpg.embrapa.br

www.centrodelogistica.com.br

www.ibralog.org.br