

Entraves Logísticos ao Escoamento da Safra de Soja e Milho no Brasil

Ciente da importância do transporte para as cadeias produtivas do Brasil, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) lançou o estudo Entraves Logísticos ao Escoamento de Soja e Milho¹ a fim de avaliar e caracterizar a infraestrutura que atende os principais produtos do agronegócio brasileiro. O relatório é o primeiro que materializa a iniciativa da CNT em evidenciar a relação simbiótica que o transporte tem com os setores produtivos do país.

A logística é o conjunto de atividades que integra e coordena as funções sistêmicas desde o fornecimento de insumos até a distribuição de mercadorias e é fundamental para a rentabilidade e a competitividade da economia brasileira. Seu principal elemento é o serviço de transporte e, por isso, verifica-se que o preço final dos produtos é diretamente afetado pelo desempenho da mobilidade dos fatores produtivos e das mercadorias.

O impacto do custo do transporte é maior naqueles produtos de baixo valor

Figura 01 – Distribuição da infraestrutura logística do Brasil



Rodovias pavimentadas



Ferrovias



Vias interiores



Portos

Fonte: Elaboração CNT

agregado, a exemplo do que ocorre com as commodities agrícolas como a soja e o milho. O custo do frete que é impactado tanto pela disponibilidade quanto pela qualidade da infraestrutura logística de escoamento desses grãos² pode chegar a representar até 50% do preço da tonelada de milho, enquanto que na soja esse percentual chega a 23%³.

Parte da elevada participação do custo do transporte pode ser explicada pelas atuais condições da infraestrutura brasileira e pela dinâmica de crescimento da fronteira agrícola. Inicialmente concentrada na região Sul do Brasil, a produção de soja e milho se expandiu em direção ao Centro-Oeste do país⁴. Contudo, esse movimento não foi acompanhado pelo ritmo de expansão da infraestrutura de transporte do país, localizada principalmente nas regiões Sul e Sudeste e na faixa litorânea, conforme demonstrado na Figura 1.

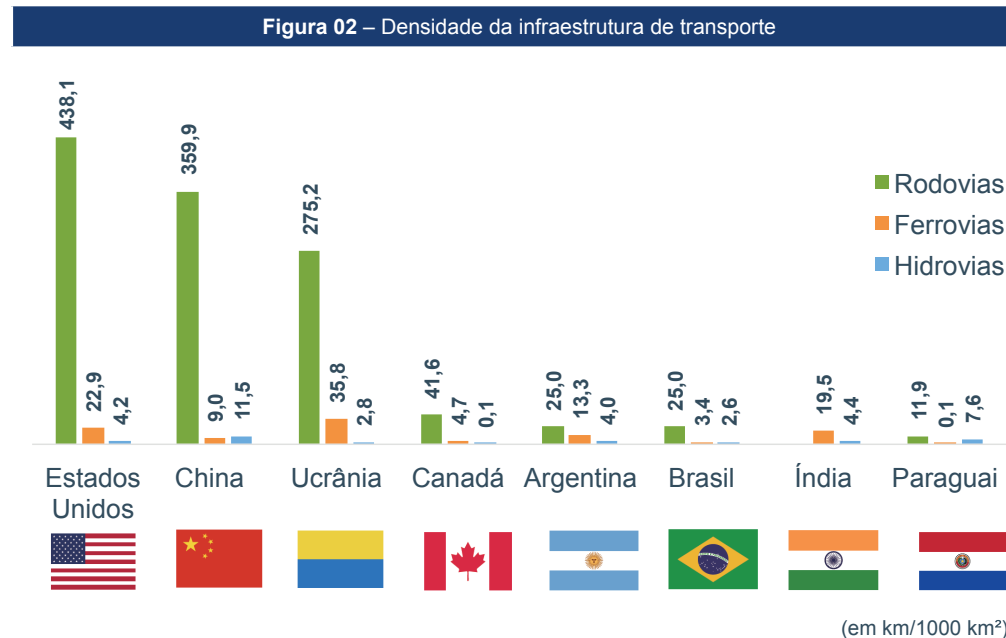
A interiorização da produção distanciou os centros produtores de soja e milho das zonas de processamento e de exportação. A situação se agrava com a baixa disponibilidade de infraestrutura de transporte (Figura 02), que, associada

à concentração do atual sistema logístico, resulta em um número reduzido de opções de rotas alternativas para o escoamento da produção desses grãos. Conseqüentemente, verifica-se uma sobrecarga do sistema que se traduz em perda de eficiência operacional.

Outro entrave da logística de escoamento da safra de soja é a baixa qualidade ofertada da infraestrutura existente. Segundo o relatório do Fórum Econômico Mundial (FEM), o Brasil ocupa posições muitas vezes inferiores aos seus principais concorrentes⁵ no fornecimento de soja e milho para o mercado externo em rodovias, ferrovias e portos⁶. Fato que é corroborado pelos resultados apresentados nas pesquisas da CNT e pelos embarcadores.

A qualidade ofertada também impacta na qualidade do serviço prestado, uma vez que está relacionada à eficiência dos deslocamentos, cumprimento dos prazos estabelecidos e integridade da carga entre outros aspectos. Características que afetam o custo da prestação do serviço de frete.

Dessa forma, verifica-se que o custo do transporte no Brasil é elevado devido à inadequada distribuição da infraestrutura no território nacional, associada à sua



Fonte: Elaboração CNT

pouca disponibilidade e à baixa qualidade ofertada. Mas, como chegamos a esse ponto? Isso se deve, principalmente, ao histórico de baixo nível de investimento no desenvolvimento da infraestrutura de transporte no Brasil.

Apesar dos aumentos nominais nos valores alocados para investimentos na infraestrutura de transporte previstos no Orçamento Geral da União (OGU),

os aportes efetivamente realizados representam parcelas cada vez menores do Produto Interno Bruto (PIB) do país. Em 2014, foram invertidos R\$ 15,8 bilhões no setor de transporte, o que representa apenas 0,29% do PIB nacional. Problemas que se intensificam devido às dificuldades de execução do orçamento que fazem com que, em média, 30% dos valores anuais autorizados não sejam investidos.

Nesse sentido, a CNT identifica, em seu Plano CNT de Transporte e Logística, que são necessários R\$ 987,18 bilhões para sanar os atuais problemas da infraestrutura de transporte brasileira. Valor que deve ser aplicado no setor em projetos que visem a integração modal, capaz de reduzir os custos logísticos, a expansão da oferta de infraestrutura e a eliminação de entraves e gargalos operacionais para que o setor de transporte possa se desenvolver.

Do valor do investimento total, R\$ 722,6 bilhões referem-se a projetos que visam melhorar a qualidade da infraestrutura que atende o serviço de transporte de cargas no Brasil. Desses, os embarcadores identificaram 139 intervenções prioritárias, avaliadas em R\$ 128,6 bilhões, para adequar a infraestrutura de transporte do escoamento da safra.

No entanto, a CNT aponta que seriam necessários outros R\$ 66,6 bilhões para complementar as ações consideradas prioritárias para os embarcadores a fim de sanar entraves e recuperar as rotas utilizadas atualmente. Totaliza-se, assim, um investimento mínimo para adequação da logística de exportação da soja e do milho de R\$ 195,2 bilhões.

¹O estudo completo pode ser acessado no site da CNT ou pelo link: http://www.cnt.org.br/Paginas/Pesquisas_Detalhes.aspx?p=15.

²A Confederação Nacional do Transporte (CNT) realizou um estudo para caracterizar a logística de escoamento da safra de soja e milho no Brasil, assim como identificar os principais gargalos à sua eficiência para, então, propor soluções. O relatório baseia-se nos resultados do Plano CNT de Transporte e Logística 2014, em outras pesquisas realizadas pela Confederação e bibliografia especializada, assim como em entrevistas realizadas com embarcadores. Os embarcadores entrevistados são representantes de sete das dez maiores empresas exportadoras de soja e milho do país, que respondem por 82% da exportação desses grãos, segundo o ranking divulgado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC).

³Confirmando a importância para o agronegócio, o principal motivo apontado para a escolha modal para o transporte da produção foi o custo do frete, mencionado por 85,7% dos embarcadores entrevistados.

⁴Esse movimento de expansão da fronteira agrícola em direção ao Centro-Oeste brasileiro iniciou-se em 1960 e foi resultado de investimentos em pesquisa e inovação que propiciaram a produção em áreas antes tidas como não produtivas.

⁵Os principais concorrentes do Brasil nas exportações de soja ou milho são os Estados Unidos, Argentina, Ucrânia, Paraguai, Rússia e Canadá.

⁶O Fórum Econômico Mundial não realiza pesquisa de qualidade da infraestrutura de navegação interior.