



Logística e infraestrutura

# Estrangulamento da infraestrutura estoura no do **bolso** **produtor**

Especialistas revelam  
estratégias para reduzir  
a despesa logística na  
contratação de fretes

↳ Ronaldo Luiz



**Investimento do PAC 2**  
Apesar dos R\$ 32 bilhões necessários só para recuperar as estradas, governo prevê somente R\$ 3 bi para infraestrutura e logística como um todo

O estrangulamento logístico, devido aos problemas crônicos na infraestrutura de armazenagem e transportes no Brasil, atinge diretamente o bolso do produtor rural, especialmente na hora da contratação do frete. Estudo da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) revela que entre janeiro e novembro de 2009, a despesa com logística – valor do frete ao porto mais a despesa portuária – foi de US\$ 84/tonelada, contra US\$ 23 na Argentina e US\$ 21 nos Estados Unidos. Um gasto praticamente quatro vezes maior se comparado a dois dos nossos maiores concorrentes.

Um dos fatores que contribuem para o “triste” resultado dessa equação, explica o consultor em logística da VKS Partex, Marcos Vendramini, é que o Brasil transporta 65% dos grãos produzidos por estradas. Pesquisas mostram que o sistema rodoviário é o mais indicado para curtas distâncias. Mas aqui, a coisa foi desenhada de forma diferente. “Não faz o menor sentido um País de dimensões continentais ter, ao longo dos anos, privilegiado o transporte rodoviário em detrimento ao ferroviário ou hidroviário, que via de regra têm custos entre 25% e 45% menores”, afirma Vendramini, ressaltando que a verdade é que a nossa matriz de transportes é burra, pois “não temos rotas alternativas suficientes às rodovias. Nem sequer interligação satisfatória entre os modais”.

Aliás, esse é um dos problemas detectado em um estudo da Confederação Nacional do Transporte (CNT), que aponta a necessidade de o Brasil investir cerca de R\$ 32 bilhões só para recuperar as estradas, que estão em péssimas condições. Todavia, até o momento, o governo anunciou que irá desembolsar somente R\$ 3 bilhões para infraestrutura e logística direcionada à agropecuária, conforme consta na segunda etapa do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). E de acordo com o ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Reinhold Stephanes, esses recursos serão usados na melhoria de estradas, armazéns e portos.

**Produção sem infraestrutura** — O fato é que no decorrer das últimas três décadas a produção agrícola brasileira intensificou sua interiorização, com a transformação de áreas impróprias para o cultivo em solos férteis. Esse avanço nas Ciências

Thinkstock

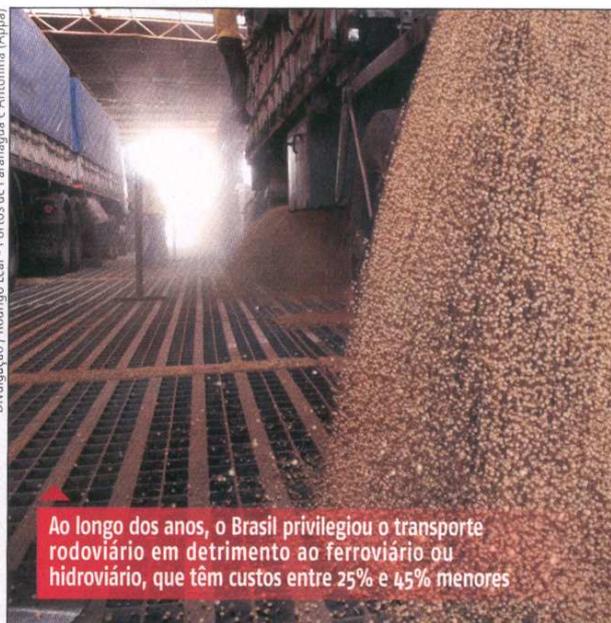


Divulgação / José Medeiros - Famato



Frete para transportar a safra do Norte de MT ao porto de Paranaguá, em fevereiro, era de R\$ 186,50. Já no Oeste do Paraná, ficou na casa dos R\$ 58

Divulgação / Rodrigo Leal - Portos de Paranaguá e Antonina (Apro)



Ao longo dos anos, o Brasil privilegiou o transporte rodoviário em detrimento ao ferroviário ou hidroviário, que têm custos entre 25% e 45% menores

Agrárias ocasionou o desenvolvimento da tecnologia tropical de produção e fez do Centro-Oeste, por exemplo, o principal polo produtor de grãos do País. Por outro lado, como a infraestrutura não cresceu de maneira semelhante, transportar os produtos até os portos ou aos centros consumidores do mercado interno tornou-se um processo cada vez mais complicado e oneroso.

Termômetro desse gargalo é o que vem acontecendo neste ano em função da antecipação simultânea da alta temporada de escoamento da safra em Mato Grosso e no Paraná. "O valor do frete já subiu, em média, 47% em relação ao mesmo período do ano passado", informa o coordenador do centro de comercialização de grãos da Federação

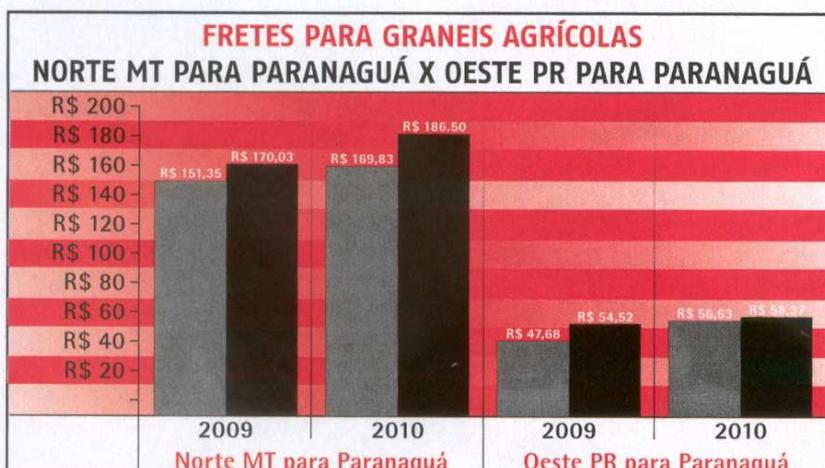
da Agricultura e Pecuária do Estado de Mato Grosso (Famato), João Birkahan. "Sem ter onde armazenar a produção, já que ainda há muito produto estocado do ciclo passado, o produtor tem de vender logo. A oferta alta e os poucos caminhões disponíveis inflacionaram ainda mais o frete, que é tradicionalmente alto nesta época", acrescenta.

Segundo dados do Sistema de Informações de Fretes (Sifreca), vinculado ao Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial – ESALQ-LOG, da Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz" (Esalq/USP), os fretes estão mais elevados em decorrência da necessidade de caminhões para rotas de exportação, que no momento concentram-se em Mato Grosso com destino ao Porto de

Paranaguá (PR) e em Goiás e Mato Grosso do Sul para o terminal de Santos (SP).

De acordo com pesquisa realizada no Sifreca, para a tonelada de produtos agrícolas a graneis (soja e milho), transportada do Norte de Mato Grosso para o porto de Paranaguá, por rodovia, em fevereiro deste ano, o preço médio do frete era de R\$ 186,50, cerca de 9,5% a mais que os R\$ 170,03 de 2009. Para efeito de comparação, os valores relativos ao Oeste do Paraná – outra importante região produtora – são bem menores, ficando na casa de R\$ 58 neste ano contra R\$ 54 em 2009. "Como o preço do frete rodoviário é composto pela cotação do óleo diesel, tarifas de pedágios, despesas com manutenção dos veículos, entre outros itens, fica fácil entender porque ele é maior para as regiões mais distantes da costa", assinala José Eduardo Holler Branco, pesquisador do ESALQ-LOG. "Um caminhão de soja percorre quase 2 mil km de Rondonópolis (MT) ao porto de Paranaguá", exemplifica o presidente da Sociedade Rural Brasileira (SRB), Cesário Ramalho da Silva, ressaltando que "por conta das pistas ruins, a viagem demora mais, majorando gastos e consequentemente o frete". Isso sem contar as perdas durante o trajeto.

A falta de armazéns é outro grave problema que colabora para a sazonalidade no valor do frete. Isso porque sem ter onde guardar a produção, o produtor é obrigado a vendê-la assim que encerra o trabalho na



Fonte: Sifreca

## RECEITA PÓS-FRETE E DESPESA PORTUÁRIA

Descrição	 US\$ / TON			 US\$ / TON			 US\$ / TON			
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009	
<b>Equipamento</b>										
1 - Cotação	290	448	399	290	448	399	290	448	399	-
2 - Frete ao porto	59	64	78	17	18	18	16	20	20	60
3 - Despesa portuária	6	6	6	3	3	3	3	3	3	3
4 - Total (frete + desp. portuária)	65	70	84	20	21	21	19	23	23	63
5 - Receita líquida (pós 2-3)	225	378	315	270	427	378	271	425	376	63
6 - Loan deficiency payment	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7 - Receita líquida (pós-subsid.)	225	378	315	270	427	378	271	397	376	63
8 - % Receita / Preço FOB	77%	84%	79%	93%	95%	95%	93%	95%	94%	18%

Fonte: ANEC / USDA / CIARA

Varição desfavorável ao Brasil

lavoura, ficando sujeito também à tendência baixista dos preços em razão da oferta elevada. Ou seja, ele tem prejuízo duplo. Perde no frete e no produto. Hoje, o Brasil é um dos países que tem menor capacidade de armazenagem em nível de fazenda, apenas 15%. Esse número em outras nações com expressão na produção agropecuária chega a 50%, indica relatório do MAPA.

A realidade é que a infraestrutura precária tolhe a chance de o produtor elaborar um planejamento de produção e comercialização adequado, levando em consideração as diferentes variáveis que impactam o seu negócio. No caso dos portos, Ramalho comenta que a dificuldade de atracamento para grandes navios graneleiros interfere na competitividade. Segundo ele, com a baixa dragagem da maioria dos terminais portuários do País, apenas embarcações menores conseguem operar de modo satisfatório, dificultando o escoamento. E isso tudo encarece os custos do processo, que invariavelmente são repassados para o produtor, o qual tem dificuldades para repassá-los adiante.

**Reduzir despesas** – Diante deste quadro nebuloso, é preciso identificar estratégias para reduzir despesa logística. A primeira recomendação dos especialistas é diluir a comercialização e vender a produção de forma gradativa, a fim de obter custos menores com o frete e preços maiores nas negociações da entressafra.

Na opinião de Vendramini, também é interessante que os produtores formem

consórcios para negociar melhores condições tanto na armazenagem, quanto no transporte. Branco, do ESALQ-LOG ressalta que é muito difícil para o produtor conseguir sozinho escala que lhe dê poder de barganha. Situação que vale tanto para contratação do frete até o porto, quanto para a entrega da produção a uma *trading*, onde geralmente o custo do transporte está embutido no preço. Outro ponto lembrado pelo pesquisador é que ferrovias e hidrovias, de fato, só são competitivas se transportam grandes volumes. "Por isso, a utilização fica normalmente restrita a grupos multinacionais e grandes cooperativas", esclarece e reforça que a dica é os produtores se reunirem em grupos e fechar um "pacotão" no frete, planejando uma carga de retorno abastecida de insumos, por exemplo.

No caso do transporte até o porto, o gerente técnico da Organização das Cooperativas do Estado do Paraná (Ocepar), Flávio Turra, lembra ainda a importância de "casar" a entrega do produto com a chegada do navio. "Ao programar isso, o produtor corre menos riscos de pagar por atrasos decorrentes de filas ou pela armazenagem dentro dos portos." ■

## CONSULTAS A PREÇOS DE FRETES

No site do Sistema de Informações de Fretes (Sifreca), cujo endereço é [www.sifreca.esalq.usp.br/sifreca](http://www.sifreca.esalq.usp.br/sifreca), o produtor rural pode consultar, gratuitamente, valores de fretes rodoviários por tonelada para 18 produtos agropecuários. O serviço disponibiliza cerca de 1.710 rotas, partindo de 426 pontos de origem para 339 destinos.

Para Vendramini, da VKS, matriz de transportes brasileira é burra, pois não tem suficientes rotas alternativas às rodovias



Divulgação / Kepler Weber