



Projeto mensurou ineficiências logísticas do agronegócio paranaense

Para escoar a sua produção, o agronegócio brasileiro tem encontrado alguns entraves logísticos, e custos com armazenagem, transporte e portos ineficientes, por exemplo, aumentam os custos de produção e dos produtos. Foi com o objetivo de saber exatamente qual o custo de cada uma dessas etapas na receita final dos agricultores do Paraná, o Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (ESALQ-LOG), da Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz” (Esalq/USP), em parceria com a Federação da Agricultura do Estado do Paraná (FAEP), coordenou uma pesquisa, chamada de Projeto Benin.

Para a realização da pesquisa, ao longo do ano de 2013 pesquisadores do ESALQ-LOG levantaram informações sobre os principais elos da cadeia de exportação de soja paranaense – a armazenagem, o transporte e o Porto de Paranaguá.

Como resultados, foram elaborados três relatórios principais: sobre a armazenagem, o transporte rodoviário no Estado e o Porto de Paranaguá.

E, finalmente, um quarto relatório quantificou numericamente as perdas logísticas existentes no processo de exportação paranaense. Essa mensuração se deu por meio da elaboração de um simulador onde é possível trabalhar com todas as variáveis intervenientes na receita líquida do produtor, com avaliações de cenários pertinentes para tomada de decisão do produtor.

Custos logísticos

Tomando como exemplo a semana do dia 12 de setembro de 2013, os resultados mostraram que os produtores paranaenses, dependendo da região, perdem entre 14% e 17% de sua receita bruta em decorrência dos custos logísticos. O detalhamento maior mostra que os custos de transporte são os mais representativos, tendo um impacto médio de 8,76% no Estado, dependendo da distância entre a origem e o porto. Além deste, a armazenagem apresentou um custo médio de 6,38% da receita bruta, e os custos portuários 2,58%.

Além dos custos logísticos, outras variáveis como o preço do produto no mercado internacional, a cotação do dólar e o prêmio do porto também têm grande influência na receita do produtor, informa Fernando Vinícius da Rocha, mestrando em Administração (FEA-USP) e pesquisador do ESALQ-

LOG. “O dinamismo do preço da soja no mercado internacional e da cotação do dólar, por exemplo, são algumas das variáveis que influenciam bastante na receita dos produtores, porém são dependentes da oferta e demanda do produto no mercado internacional e de políticas nacionais macroeconômicas, respectivamente. As variáveis logísticas por sua vez, têm sim um grande peso para redução da receita dos produtores, e cabe aos agentes do setor buscar cada vez mais a redução dos impactos delas, mesmo em épocas que o preço do produto e a cotação do dólar não estejam tão favoráveis aos exportadores brasileiros”, comenta Rocha.

Gargalos

A pesquisa também evidenciou gargalos de cada um dos elos estudados, visando à busca de soluções. “O conhecimento dos principais gargalos ao longo da cadeia de exportação, bem como o quanto eles representam em termos monetários, é o primeiro passo para busca por melhores condições de infraestrutura logística”, complementa Rocha.

No que diz respeito à armazenagem, um ponto de relevância apontado pelo estudo é a existência da comercialização via escambo – troca da prestação do serviço de armazenagem por uma porcentagem do produto. A cobrança do serviço pela forma não-monetária, mas sim pela retenção de parte do produto entregue no armazém em função da taxa de umidade do produto, dificulta a fiscalização e transparência da operação comercial. Além disso, a ampla variabilidade existente entre as tabelas de descontos dos armazéns contribui para o aumento da assimetria de informação e da incerteza entre os agentes do mercado. Nesse sentido, a elevação da transparência no momento de precificar a operação de armazenagem foi um termo chave ressaltado em grande parte das entrevistas, e uma das alternativas para melhoria desse cenário consiste na criação e divulgação de treinamentos e cursos para a propagação da informação e conhecimento pertinentes à armazenagem.

No tocante ao transporte dos grãos até o Porto de Paranaguá, é fato consumado que a grande dependência brasileira pelo modal rodoviário onera os custos relativos ao processo de exportação. A pesquisa faz considerações sobre a precificação do transporte, o qual se dá por meio de fatores de mercado e custos de transporte. O primeiro destes é o responsável pela maior parte da variação do preço do frete observada ao longo do ano, e existem períodos em que o preço praticado no mercado é menor do que o custo do serviço, devido aos fatores microeconômicos de oferta e demanda, sendo que não necessariamente o frete é formado pelo custo de transporte.

A questão do pedágio também é abordada na pesquisa e, em termos médios, este representa em torno de 11% do valor do frete praticado no Paraná. Outra consideração relevante diz respeito à limitação da capacidade de recebimento de carga no Porto de Paranaguá que, segundo alguns embarcadores, acaba limitando as movimentações, principalmente nos períodos de safra.

Sobre o Porto de Paranaguá, o relatório 3 do projeto traz uma série de considerações. Uma delas diz respeito às perdas existentes entre a recepção da carga nos terminais e o carregamento da mesma no porão dos navios. Estimativas apontam que para cada navio de soja carregado, 150 toneladas

(pouco mais de 4 caminhões) são perdidas nesse processo. Tais números ocorrem em função da ocorrência de perdas consideradas comuns, as quais estão dentro da quebra técnica de 0,25% do volume total movimentado no porto. O estudo também faz a análise completa do caminho que a soja faz desde a chegada no porto pelos caminhões, até o carregamento dos navios pelo *shiploader* (equipamento responsável por carregar o produto no porão do navio), mapeamento este que permitiu a elaboração de cenários da situação operacional do Porto e de impactos da realização de novos investimentos.

O relatório traz ainda considerações sobre o impacto da *demurrage* na receita dos exportadores e o impacto do óleo *bunker* (combustível do navio) na precificação do frete marítimo. O trabalho também mostra o impacto da chuva no carregamento dos navios graneleiros em Paranaguá, o qual é da ordem de 25% do tempo, e ressalta também algumas vantagens comparativas (nível tecnológico e organizacional, como o Sistema Carga OnLine, por exemplo) que o Porto de Paranaguá tem em comparação com alguns outros portos brasileiros, além de fazer algumas recomendações de investimentos para incremento da capacidade operacional do porto, e aumento da capacidade de expedição de carga.

Segundo Thiago Péra, coordenador do Grupo ESALQ-LOG, o estudo de diagnóstico integrado (transporte, armazenagem, porto e comercialização) realizado por quase dois anos, traz evidências de como o produtor rural deixa de gerar margem em função das ineficiências logísticas. “Esperamos que essa pesquisa possa facilitar discussões do tema e subsidiar tomadas de decisão que visem aumentar a competitividade do agronegócio paranaense”, diz Péra.

O Projeto Benin foi a continuidade da parceria entre o ESALQ-LOG e a FAEP que teve início em 2011, com o Projeto Jamaica, que tratou da competitividade dos fretes ferroviários e rodoviário no Estado do Paraná. Os relatórios do Projeto Benin estão disponibilizados no site da FAEP.