



Simulador analisa o valor do frete de produtos agrícolas

No Paraná, a oferta de transporte rodoviário e ferroviário para cargas é concentrada em poucos agentes, que possuem elevado poder de mercado e praticam tarifas nem sempre equiparadas aos custos do transporte, pois não há um marco regulatório. A conclusão é de pesquisa do Grupo de Extensão em Agricultura Agroindustrial (Esalq-Log), da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq) da USP, em Piracicaba, em parceria com a Federação da Agricultura do Estado do Paraná (Faep). O levantamento serviu de base para a criação de simuladores de fretes para os setores rodoviário e ferroviário.

O objetivo geral do projeto foi analisar as tarifas ferroviárias e rodoviárias do Paraná para diversos produtos do agronegócio nacional (soja, milho, farelo de soja, açúcar, etanol, calcário, fertilizantes, carnes e derivados), apresentando a relação entre os demandantes do serviço de transporte rodoviário e ferroviário (empresas envolvidas no projeto), as concessionárias das ferrovias presentes no Estado e a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT). O projeto teve apoio da Organização das Cooperativas do Estado do Paraná (Ocepar) e da Associação de Produtores de Bioenergia do Estado do Paraná (Alcopar).

De início, os pesquisadores do Esalq-Log mapearam o sistema, identificando os agentes envolvidos, e depois visitaram as empresas, para entender o dia-a-dia logístico de cada uma delas. “Assim, pudemos entender como trabalham as empresas sucroalcooleiras, de grãos, de fertilizantes e as traders”, explica Priscilla Biancarelli Nunes, coordenadora do Esalq-Log. Com esses dados, foram cruzadas informações para observar de forma comparativa o comportamento dos valores praticados dos fretes e, em uma terceira etapa, foram calculados uma série de custos referenciais do transporte, como combustível, manutenção dos veículos e salários. Com esse valor de referência é feito um comparativo com as tarifas colocadas na prática. Na sequência, foram criados os simuladores de fretes.

Trilhos

No setor ferroviário, a pesquisa aponta que o desafio da concessão é equilibrar o interesse de todos os usuários e interessados no transporte ferroviário, pois devido ao aumento considerável do volume transportado, alguns agentes acabam sendo favorecidos e, ao mesmo tempo, tantos outros são excluídos. Além disso, atualmente as empresas concessionárias estão atendendo aos contratos de concessão, mas os contratos não estão atendendo de forma adequada aos interesses da sociedade, fazendo com que diversos agentes solicitem mudanças nos aparatos regulatórios.

O estudo sugere, ainda, que o serviço de transporte, envolvendo a compra de material rodante ou a construção de terminais, pode ser beneficiada por meio de projetos que envolvam Mecanismos de Desenvolvimento Limpo, de acordo com uma série de normas estabelecidas no Protocolo de Quioto. “Muitos grupos do agronegócio têm investido na compra de vagões, por exemplo, mas sem que isso reflita no frete. Portanto o simulador é capaz de mostrar o ganho de produtividade advindo de operações de melhoria na infraestrutura”, aponta Priscilla.

Rodovias

No setor rodoviário, o simulador desenvolvido pelo grupo Esalq-Log teve como base de precificação uma metodologia na qual são separados os custos fixos e variáveis sobre o transporte de cargas. No âmbito dos custos fixos, que não variam mediante a utilização do veículo de transporte, deve-se ressaltar que há diferenças entre empresas transportadoras frotistas e caminhoneiros autônomos. Já no âmbito dos custos variáveis, levam-se em conta todos os custos relacionados com o deslocamento do caminhão, ou seja, desde sua origem até seu destino final. Dessa maneira, quanto maior a quilometragem rodada, maior serão os custos variáveis.

Assim, o simulador rodoviário foi desenvolvido para efeito de comparação entre os fretes disponibilizados pelas empresas e os fretes calculados pelo próprio simulador de acordo com os dados de mercado do estado do Paraná. Os resultados obtidos para todos os setores (sucroalcooleiro, grãos, fertilizantes e análise geral) se aproximaram dos fretes disponibilizados pelas empresas participantes da pesquisa.. “Em termos de custos de transporte, existem variações expressivas e importantes aliadas à diversas peculiaridades, como idade da frota, qualidade da via, entre outras, custos que a longo prazo são incorporados no preço do frete, seja por reajustes nas tarifas praticadas ou a partir da grande entrada e saída de agentes no mercado”, conclui a coordenadora do Esalq-Log.

Fonte: Esalq