

INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA

IMPACTO SOBRE A COMPETITIVIDADE DO AGRONEGÓCIO

THIAGO GUILHERME PÉRA

Coordenador técnico do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (ESALQ-LOG) da Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz" da Universidade de São Paulo (Esalq/USP)

JOSÉ VICENTE CAIXETA FILHO

Professor titular do Departamento de Economia, Administração e Sociologia da Esalq/USP e coordenador-geral do ESALQ-LOG

EXISTE A possibilidade de o Brasil ganhar espaço nas exportações para a China, o seu maior parceiro comercial, em função da sua briga comercial com os Estados Unidos. De acordo com o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), em 2017 as exportações brasileiras para a China totalizaram US\$ 47,488 bilhões, enquanto as importações de produtos chineses somaram US\$ 27,321 bilhões. O superávit nacional foi de US\$ 20,167 bilhões.

Para o País ampliar ainda mais a sua competitividade e absorver ganhos econômicos, será fundamental

investir nessa logística. Uma análise da evolução da infraestrutura logística nacional e dos novos corredores de exportação parece ser oportuna. A atração de investimentos em infraestrutura logística é uma prioridade para o País.

As projeções do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) para o horizonte 2018-2027 apontam um volume de exportação crescente de milho, soja e carnes. Haverá significativa pressão em toda a infraestrutura logística do País, contemplando rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e armazéns.

ANÁLISE DA INFRAESTRUTURA SOB A ÓTICA DO AGRONEGÓCIO

As exportações de grãos pelo Arco Norte* brasileiro quintuplicaram, enquanto, no corredor tradicional dos portos do Sudeste, duplicaram e, nos portos do Sul, triplicaram. Em relação ao uso de modais alternativos ao rodoviário, a movimentação de grãos pelas hidrovias, no mesmo período, triplicou, enquanto, nas ferrovias, ficou perto de duplicar (89%).

Entre 2010 e 2017, enquanto a participação das exportações pelo Arco Norte passou de 15,1% para 26,2%, a produção nacional de grãos aumentou perto de 70%. Já a capacidade de armazenagem ficou com pouco mais da metade da produção, e as exportações de grãos triplicaram.

A frota rodoviária no País aumentou por volta de 26,9%. Para o período de 2010-2016, os investimentos em ferrovias cresceram 22,1%, enquanto, em hidrovias e rodovias, reduziram 45,0% e 1,8% respectivamente.

** Envolve as rodovias, as hidrovias e os portos da região dos portos do Norte (Itacoatiara, em Manaus-AM, Santarém, em Santarém-PA, e Barcarena, em Belém-PA) e do Nordeste (São Luís-MA e Salvador-BA). Existem duas integrações hidroviárias passando pelo rio Amazonas: uma pelo rio Tapajós, a partir de Itaituba-PA até Santarém ou Barcarena; e outra pelo rio Madeira, a partir de Porto Velho-RO até Itacoatiara, Santarém ou Barcarena*

De acordo com o ESALQ-LOG (2018), o custo estimado da logística do agronegócio em 2017 foi da ordem de R\$ 120 bilhões, tendo sido R\$ 105 bilhões gastos com a atividade de transporte e R\$ 15 bilhões com a atividade de armazenagem e estoque. Fica bastante evidente a importância da fatia do custo de transporte no segmento do agronegócio.

PAPEL DO ESTADO

No contexto atual, a grande prioridade do Estado é criar condições seguras para atrair investimentos em infraestrutura logística no País. Com a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) que limita os gastos do Governo, as concessões e as parcerias público-privadas são vitais para os aportes financeiros em projetos de desenvolvimento.

O investimento em infraestrutura logística no agronegócio é condição *sine qua non* para o desenvolvimento econômico nacional. As regiões Norte,

Nordeste e Centro-Oeste carecem de inversões para ampliar em qualidade e quantidade a movimentação de cargas do agronegócio de forma competitiva e econômica.

Prontos para sair do papel, há uma série de bons projetos de logística no setor, tais como a Ferrovia Norte-Sul, a Ferrogrão e a Ferrovia Paraense. E há, ainda, a ampliação do complexo portuário do Norte e a pavimentação e a duplicação da BR-163.

Além disso, para que se possa de fato ganhar competitividade no agronegócio nesse cenário de aumento de exportações para a China, há por fazer a melhoria das estradas vicinais e a ampliação da capacidade de armazenagem dentro e fora da fazenda.

No entanto, um entrave importante pode ir na contramão do aumento das exportações brasileiras: o impacto da nova política de preço mínimo de frete sobre o custo de transporte e sobre a redução da competitividade do agronegócio brasileiro. ■

INDICADORES DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO DE GRÃOS NO BRASIL

(BASE: 2010 = 1,00)

| INDICADORES | 2011 | 2013 | 2015 | 2016 | 2017 | Crescimento | |
|--------------------------------------------|------|------|------|------|------|-------------|-----------|
| | | | | | | 2010-2016 | 2010-2017 |
| Produção de grãos | 1,06 | 1,31 | 1,45 | 1,30 | 1,70 | 29,9% | 69,9% |
| Capacidade de armazenagem | 1,10 | 1,17 | 1,29 | 1,38 | 1,41 | 38,2% | 41,4% |
| Exportação de grãos | 1,06 | 1,74 | 2,09 | 2,59 | 3,42 | 158,6% | 241,7% |
| Exportação: corredor tradicional (Sudeste) | 0,99 | 1,75 | 1,86 | 2,00 | 2,34 | 99,6% | 134,2% |
| Exportação: corredor tradicional (Sul) | 1,12 | 1,78 | 1,98 | 2,80 | 3,62 | 179,6% | 261,7% |
| Exportação: corredor Arco Norte | 1,13 | 1,62 | 3,04 | 3,71 | 5,91 | 270,5% | 491,1% |
| Movimentação hidroviária de grãos | 1,29 | 1,69 | 1,87 | 2,33 | 3,86 | 133,2% | 286,1% |
| Movimentação ferroviária de grãos | 1,02 | 1,35 | 1,49 | 1,25 | 1,89 | 24,8% | 88,9% |
| Frota rodoviária | 1,06 | 1,16 | 1,23 | 1,25 | 1,27 | 25,2% | 26,9% |
| Investimento* em rodovias | 1,14 | 0,94 | 0,97 | 0,98 | - | -1,8% | - |
| Investimento* em ferrovias | 1,15 | 1,07 | 1,70 | 1,22 | - | 22,1% | - |
| Investimento* em hidrovias | 1,15 | 0,34 | 0,47 | 0,55 | - | -45,0% | - |

* Referem-se aos investimentos públicos federais e privados realizados no País
Fonte: organizado pelos autores com base em ANTT (2018), ANTAQ (2018), SECEX (2018), IBGE (2018), DETRAN (2018) e MTPA (2017)