



O grande desafio do agronegócio no Brasil

Altamiro Borges¹

Os obstáculos que o setor deve enfrentar para se tornar líder mundial nos próximos dez anos



¹Presidente da Associação Brasileira de Logística – Aslog –, e-mail: altamiro.borges@abpl.com.br.

A Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento – Unctad – prevê que o Brasil será o maior país agrícola do mundo em dez anos, porém existem alguns problemas a serem solucionados. Em média, o Brasil estoca suas mercadorias 33 dias a mais do que os Estados Unidos, representando aproximadamente R\$ 230 bilhões parados ao ano, por causa das condições precárias da infra-estrutura dos transportes brasileiros, é o que diz um estudo feito pela consultoria Economática, com as principais companhias do território nacional e americano e pelo diretor do Centro de Logística da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ –, Paulo Fleury, que também realizou pesquisa sobre este setor.

O agronegócio é o setor que mais sofre com a ineficiência dos canais de transportes – as mercadorias ficam estocadas nas carretas e nos caminhões estacionados nas rodovias, resultando em aumento dos custos e redução da competitividade do produto brasileiro no exterior, pois as “encomendas” chegam com atrasos. O próprio Ministério da Agricultura já admitiu que a safra de grãos de 2004 pode enfrentar sérios problemas de escoamento por causa da falta de investimentos no setor.

O gargalo logístico envolve praticamente toda a infra-estrutura de transporte do País. De acordo com a Confederação Nacional dos Transportes – CNT –, 82% das estradas brasileiras apresentam sérias deficiências, entre elas mais de 8 mil quilômetros com trechos de buracos e afundamentos. Acrescenta-se a idade avançada da nossa frota de caminhões (18 anos) para descobrir por que a velocidade média dos veículos das estradas para os portos foi reduzida em 40% nos últimos anos.

Por outro lado, as ferrovias, embora tenham recebido investimentos com a privatização, ainda estão longe de suprir a demanda do setor de agronegócio e se consolidar

como uma alternativa viável ao transporte rodoviário. Além da ampliação da malha de 30 mil quilômetros de extensão (praticamente igual à do Japão, país 22 vezes menor que o Brasil) é urgente a modernização do maquinário. Com os trens e bitolas atuais, a velocidade média das composições não ultrapassa lentos 25km/h.

Ao mesmo tempo, deixamos de fazer uso de canais de transporte de grande potencial, caso dos 42 mil quilômetros de hidrovias, em que apenas 10 mil quilômetros são efetivamente utilizados. Como resultado, em sistema como o do Tietê-Paraná, com 2,4 mil quilômetros e que consumiu US\$ 2 bilhões em investimentos públicos em vários governos, escoou apenas 2 milhões de toneladas de carga por ano, apenas 10% de sua capacidade total.

No transporte marítimo de cabotagem assistimos a uma situação semelhante. Embora a privatização tenha contribuído para a modernização dos portos, o excesso de mão-de-obra (que chega a ser de

três a nove vezes superior à dos portos europeus e sul-americanos) ainda mantém os padrões de produtividade baixos. Enquanto o índice internacional de movimentação é de 40 contêineres por hora, nos portos brasileiros essa média é de 27. É um dos motivos pelos quais todos os anos caminhões formam filas de até 150km de extensão para descarregar suas cargas no porto de Paranaguá, PR.

Consciente de que sozinho não conseguirá reverter esse quadro, o governo federal já busca o apoio da iniciativa privada. Por meio do plano de Parceria Público-Privada, pretende investir R\$ 13,68 bilhões em 23 projetos de reformas em rodovias, ferrovias, portos e canais de irrigação até 2007.

É preciso destacar também que a iniciativa privada ainda tem muito a contribuir para o desenvolvimento da infra-estrutura do País, incentivando a criação de pólos intermodais de transporte para redução de custos e aumento do nível de serviços.

Um exemplo do potencial desses

pólos é representado por um estudo da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot), ligada ao Ministério dos Transportes. Já em 2000, a empresa alertava que o melhor aproveitamento e a utilização racional dos canais de transporte seriam capazes de economizar cerca de US\$ 75 milhões nos custos anuais de escoamento de grãos. Para ilustrar o que estamos falando, basta destacar que um único comboio na hidrovia Rio Madeira tem capacidade para 18 mil toneladas de grãos, substituindo 600 carretas de 30t nos eixos Cuiabá, MS/Santos, SP, e Cuiabá, MS/Paranaguá, PR.

Como se vê, os obstáculos para o crescimento do agronegócio brasileiro são imensos, mas as soluções também existem e estão prontas para serem colocadas em prática. O que esperamos, como empresários, executivos e profissionais ligados à logística, é que tanto o governo quanto a iniciativa privada mantenham a sua determinação em modernizar a infra-estrutura brasileira. ■

Para que o seu projeto saia do papel, é fácil. Fale com a Fundação.

Se você tem um projeto de desenvolvimento econômico, social ou ambiental e precisa de recursos para realizá-lo, a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pode ser a solução. Nossa missão é apoiar a pesquisa científica e tecnológica, promovendo o desenvolvimento sustentável e a inovação. Saiba mais sobre os programas de financiamento e como aplicar, visitando nosso site: www.fapesp.br

Programa de Apoio à Pesquisa (PAP)



Programa de Apoio à Pesquisa (PAP) - Edital 001/2004
Objetivo: apoiar projetos de pesquisa em áreas de interesse da FAPESP.
Valor máximo: R\$ 100.000,00.
Prazo de inscrição: até 31/05/2004.
Local de inscrição: FAPESP, Caixa Postal 117, Av. Trabalhador São-Carlense, 113, São Carlos, SP.