



A competitividade do agronegócio da porteira para fora



LUIZ ANTONIO FAYET
Representante da CNA – Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil



A consolidação dos corredores de exportação nos portos de São Luis/Belém, Porto Velho e Santarém, com a construção de rodovias, desvios no curso de rios e outras obras, será a redenção do agronegócio brasileiro. Um sistema portuário integrado e conectado aos grandes consumidores mundiais é a premissa para a conquista da eficiência competitiva e do melhor custo benefício nas decisões de investimentos em infra-estrutura.

A CNA (Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil) vem estudando há algum tempo a demanda de logística de transportes para o agronegócio brasileiro, suas mutações e principais problemas. O agronegócio, de um lado dá praticamente a auto-suficiência no abastecimento interno e, de outro, representa uma grande oportunidade para o Brasil ocupar fatias crescentes no mercado internacional e, assim, alavancar a economia interna. Graças à nossa natureza, tecnologia disponível e à capacidade de gestão de nossos produtores, temos uma invejável competitividade, mas só da porteira para dentro.

As presentes notas sintetizam de maneira geral as constatações sobre

nossa realidade e indicam sugestões de como encaminhar as ações em nível executivo para solucionar os obstáculos observados e os previsíveis, visando aumentar o grau de desenvolvimento econômico e social e a sustentabilidade no país.

A primeira questão a ser registrada é a dimensão desses mercados internacionais. Segundo os dados da OMC – Organização Mundial do Comércio, as exportações mundiais de mercadorias em geral em 2005 ultrapassaram a fantástica soma de US\$ 10,5 trilhões, sendo que, desse total mais de 10% correspondem a produtos do agronegócio. Ou seja, mais de 1 trilhão de dólares ou quase uma vez e meia o PIB brasileiro. Contudo, nos próximos

50 anos a população mundial poderá quase dobrar.

Em 2005 o Brasil exportou perto de 1% do total mundial – US\$ 118 bilhões em mercadorias em geral, contudo, a participação relativa das exportações do agronegócio foi mais expressiva pois atingiu US\$ 44 bilhões, ou seja, perto de 4% do total mundial.

Estes dados demonstram duas facetas importantes. Primeiro, que a participação brasileira no mercado internacional é muito pequena – assim, se dobrarmos o valor, teremos uma revolução produtiva interna, mas sem muito afetar os ponteiros das relações mundiais. Mas, segundo, quando analisamos qualitativamente, as coisas mudam de figura, pois temos uma predominância

nos mercados de açúcar, café, soja, carnes bovinas e de aves e suco de laranja. Isso, afóra outros itens que serão igualmente importantes nas próximas décadas, configurando de um lado a dependência mundial, mas de outro, uma vulnerabilidade crescente.

As cadeias produtivas do agronegócio, desde insumos, máquinas, tecnolo-

gias, etc, até os mais sofisticados derivados, são responsáveis por dois fatores muito importantes: a ocupação integral do território brasileiro e a geração de oportunidades de produção, tecnologias, emprego e renda, que fortalecem de maneira crescente as bases diversificadas da economia brasileira.

Estes fatos estão retratados no es-

tudo do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico) denominado "Setores Intensivos em Mão-de-Obra – Uma atualização do Modelo de Geração de Emprego do BNDES", de Najberg e Ikeda. A cada 15 milhões de reais (preços de dez/2003) de crescimento do PIB de nosso agronegócio, são gerados em torno de 1.100 empregos distribuídos em três ondas: diretos, indiretos e por efeito renda – Boletim Faep n. 736/2002 – síntese elaborada por Gilda M. B. Borges da Faep – Federação da Agricultura do Estado do Paraná. Veja na Figura 1 a visão gráfica dos efeitos estudados.

Essa característica, além da sua importância numérica, representa um poderoso mecanismo de redistribuição de renda setorial e espacial, porquanto diferentemente dos segmentos puros de serviços e indústrias, o agronegócio tende a impactar proporcionalmente mais nas regiões interioranas e demograficamente menos densas.

Por outro lado e segundo avaliações de especialistas, de nossos 8,5 milhões de quilômetros quadrados quase 6 milhões são utilizáveis, em diversas circunstâncias, tais como o pastoreio, aqüicultura, criatórios, agricultura e florestal, incluindo o manejo sustentado, mais do que Índia e China somadas dispõem.

Essa potencialidade, alavancada pelas oportunidades do mercado de exportações, vem sendo transformada em realidade nos últimos 20 anos, determinando além do grande aumento da produção uma dramática mudança da geografia econômica e da variedade dos produtos. Mas há uma consequência nesse contexto, que foi e será fundamental para a continuidade: esta imensa massa econômica permitiu a criação de uma base tecnológica de produtos e de processos produtivos que coloca nosso agronegócio nivelado à vanguarda mundial.

TABELA 1

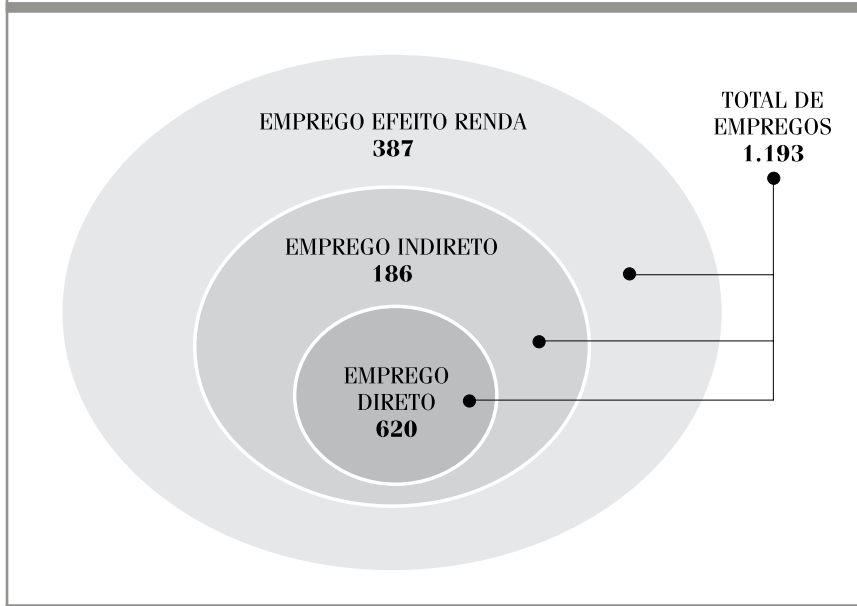
QUADRO DE EVOLUÇÃO DE EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO (EM 1.000 TONELADAS)

	1997	2000	2005
Complexo Soja	19.361	21.823	39.552
Carnes bovinas	143	319	1.402
Carnes de frango	674	958	2.917
Açúcar	6.375	6.502	15.927
Madeiras e derivados	7.102	8.520	14.314
Suco de Laranja	1.186	1.277	1.761

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio - MDIC/DECEX

FIGURA 1

EFEITOS MULTIPLICADORES E EMPREGOS NA AGROPECUÁRIA AUMENTO DE PRODUÇÃO DE R\$ 15 MILHÕES A PREÇOS DE 2003

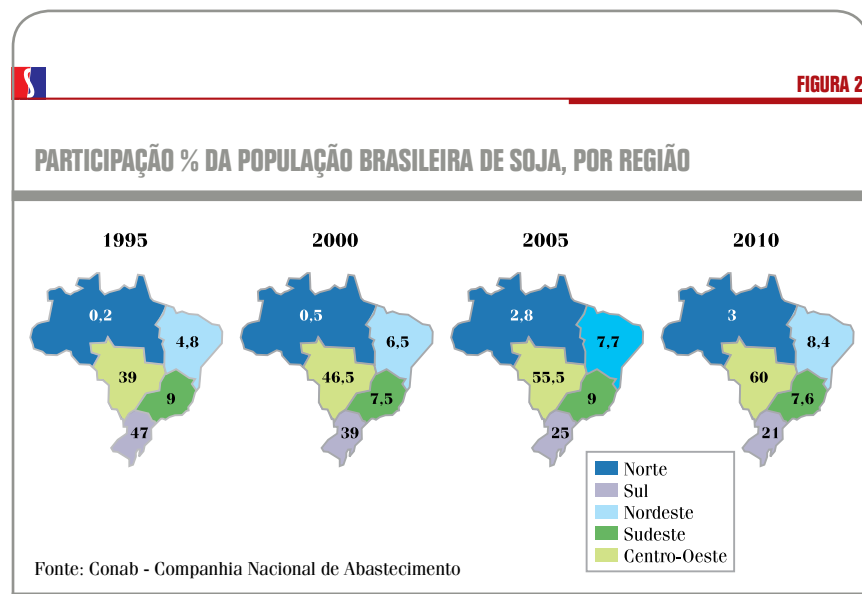


As terras irrigadas do Nordeste, os aproveitamentos florestais da Bahia e do Espírito Santo, as novas fronteiras do Centro Oeste, Centro Norte e Nordeste Ocidental passaram a desenhar um novo quadro no setor. Além disso, as transformações tecnológicas e qualitativas do Sul e do Sudeste geraram novas características de produção e de fluxos de comercialização.

O exemplo mais contundente está na mudança de representatividade da produção de grãos do Sul comparada ao Centro Oeste, conforme demonstram os mapas da Figura 2.

Mas é importante notar que, se de um lado as frentes pioneiras passaram a gerar os maiores quantitativos, de outro, o Sul e Sudeste passaram por uma transformação qualitativa que não pode ser ignorada.

Vejamos um exemplo: o Paraná, tradicionalmente o maior produtor e exporta-



dor de grãos, vem perdendo essa posição porque seu território está praticamente todo ocupado, mas passou a ser o maior produtor de carnes suína e de aves, que integram uma fase mais nobre e de maior

valor agregado da cadeia soja/milho. A Tabela 2 é um indicativo dessas transformações da economia de exportação.

Nossos estudos têm sido muito pragmáticos. Partem sempre da avaliação

TABELA 2

MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO BRASIL (UNIDADES)

PORTO	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Santos	591.882	547.430	580.592	564.948	546.972	554.263	713.760	836.511	1.040.642	1.247.112	1.395.711
Rio Grande	81.890	108.598	128.893	142.940	162.416	195.239	211.577	272.904	324.102	350.646	374.675
Itajaí	48.984	59.197	79.877	85.202	86.975	106.899	142.191	194.949	311.181	318.240	367.583
Rio de Janeiro	128.709	130.145	154.144	154.551	161.858	162.186	187.773	200.516	214.233	255.723	240.710
São Fco. do Sul	55.485	87.239	64.888	78.348	96.489	112.012	112.328	159.986	187.925	168.410	146.414
Paranaguá	91.460	77.087	88.448	99.801	113.524	147.033	161.672	156.046	206.621	224.969	245.669
Vitória	45.652	57.181	49.400	82.853	87.309	80.528	92.987	124.133	92.989	144.277	167.351
Salvador	39.240	48.386	44.414	39.118	54.521	62.935	68.005	87.446	109.414	121.788	141.267
Suaape	22.731	29.326	42.406	52.701	46.738	59.665	71.392	73.413	95.565	92.952	111.668
Manaus	46.152	54.250	35.845	28.986	31.683	53.734	61.760	76.497	72.313	64.146	47.190
Fortaleza	20.498	25.523	30.674	36.412	35.979	46.592	36.540	47.537	49.042	59.343	46.327
Belém	24.709	27.296	17.478	19.025	28.263	29.559	28.928	31.885	23.402	16.968	29.985
Pecém	0	0	0	0	0	0	0	12.265	44.089	46.067	57.812
Sepetiba	0	0	0	0	0	4.743	10.925	12.994	18.510	89.665	126.094
Outros*	76.639	15.112	39.299	43.832	30.112	32.562	28.180	15.366	36.606	27.166	51.582
BRASIL	1.274.031	1.266.770	1.356.358	1.428.717	1.482.839	1.647.950	1.928.018	2.302.448	2.826.632	3.227.472	3.550.038
Aumento Anual	na	-0,6%	7,1%	5,3%	3,8%	11,1%	17,0%	19,4%	22,8%	14,2%	10,0%

* Os dados de 2005 do campo "Outros" baseiam-se na movimentação efetiva de janeiro a setembro e projeção do último trimestre.
 * As quantidades referentes a Suaape incluem a movimentação no porto de Recife até maio de 2004.
 * Outros compreendem: Cabedelo, Imbituba, Maceió, Natal, Porto Alegre, São Sebastião, Vila do Conde e Ilhéus.

Fonte: Abratec



Vale registrar que estão sendo investidos mais de US\$ 10 bilhões na implantação e expansão de aproximadamente 90 usinas sucro-alcooleiras

dos mercados internacionais potenciais e, de outro lado, de nossa capacidade competitiva para disputá-los, para somente depois tentar projetar as tendências comerciais e as necessidades conseqüentes para apoiá-las. Do resultado dessas análises já se pode identificar que, futuramente, os produtos mais críticos para o suprimento mundial serão as madeiras e os agroenergéticos (álcool). Tais produtos demandarão além das condições de natureza apropriadas, grandes extensões territoriais para suas produções. Logo a seguir, dentro dessa visão mercadológica estarão as carnes e os grãos em geral.

MACROMERCADOS INTERNACIONAIS

Vale aqui registrar algumas notas sobre esses macromercados e as oportunidades que oferecem.

MADEIRAS

O balanço mundial de oferta e demanda de produtos florestais no mundo começou a entrar num cenário de crescentes dificuldades de abastecimento.

A recuperação da oferta mundial encontra entraves consideráveis. Entre eles, a indisponibilidade de áreas para abrigar uma atividade de ciclo longo – 6 a 40 anos (aqui no Brasil) – e a pressão muito forte para produzir alternativamente alimentos de cultura anual, visando abastecer os imensos contingentes populacionais de bilhões de pessoas, especialmente na Ásia e na Europa.

Quanto à competitividade, as nossas terras e as condições climáticas permi-

tem que se obtenha em 1 ano o que leva entre 6 e 10 anos para ser obtido nas áreas tradicionais de produção florestal do mundo, o que agrava a questão de disponibilidade de áreas nas outras regiões. Paralelamente, deve-se ressaltar que no Brasil se trabalha com tecnologia de ponta tanto para os eucaliptos como para os pinus.

Em 2005 já exportamos 14,3 milhões de toneladas de produtos da base florestal, dobrando os 7,1 milhões exportados em 1997.

Outro aspecto a considerar está na necessidade de usar a produção florestal consorciada com as lavouras e criatórios, para manutenção do equilíbrio ambiental. Trata-se de mercado promissor desde curto prazo, entretanto, no correr deste século a escassez se agravará dramaticamente. A Tabela 3 permite visualizar a importância que o segmento vem assumindo.

SUCRO-ALCOOLEIRO

A industrialização da cana-de-açúcar apresenta uma característica altamente favorável em termos de obtenção de produtos alternativos, pois dela se pode produzir desde 100% de açúcar até 100% de álcool, permitindo combinações das mais variadas dependendo do interesse econômico.

A necessidade mundial de reduzir o impacto da emissão de gases poluentes no setor automotivo encontrou no álcool um grande aliado, abrindo mercado especialmente para uso de misturas numa frota de algumas centenas de milhões de

veículos existentes. De outro lado, a elevação constante dos preços do petróleo tem tornado o álcool automotivo muito competitivo.

A evolução dos motores automotivos “multicombustíveis”, além de alavancarem o seu consumo, favoreceram a acomodação do consumo com a sazonalidade da produção. Hoje o Brasil detém a melhor tecnologia do mundo tanto no setor agrícola como no industrial que, aliada às condições da natureza, permite uma altíssima competitividade internacional. Nosso açúcar de cana, por exemplo, custa quase metade do preço de venda do açúcar de beterraba, que é altamente subsidiado.

A produção de cana cresceu de 290 milhões em 1997 para 380 milhões/t em 2005, sendo que no mesmo intervalo as exportações de açúcar quase triplicaram ocupando perto de 1/3 do mercado internacional, enquanto as de álcool quase multiplicaram por 20.

As técnicas de plantio e manejo de cana têm sido também, uma grande aliada para o combate à erosão, especialmente em terras arenosas tão comuns em nosso território. Embora com fluxos ainda não consolidados, o álcool é uma grande promessa do mercado externo nos próximos anos alavancado pela explosão dos preços do petróleo, prevendo-se uma formidável expansão das exportações.

Vale registrar que estão sendo investidos mais de US\$ 10 bilhões na implantação e expansão de aproximadamente 90 usinas sucro-alcooleiras. A Tabela 4

permite visualizar a importância que o segmento vem assumindo.

CARNES

Favorecido também pela disponibilidade de terras e variados contextos climáticos, o Brasil se especializou com alta produtividade e tecnologia, na produção do apelidado “boi verde”, criado a pasto e, hoje, dispõe do maior rebanho comercial do mundo com quase 200 milhões de cabeças. Este diferencial qualitativo e o de custos ampliaram substancialmente nossa capacidade competitiva na bovinocultura de corte, especialmente após a ocorrência da doença da “vaca louca” na Europa e na América do Norte.

Os admiráveis esforços desenvolvidos por pecuaristas, suas instituições e os governos, no sentido de resguardar a sanidade dos rebanhos e proceder a rastreabilidade dos produtos, conferiram mais poder competitivo ainda, garantindo ao país aproximadamente 25% do mercado internacional. Esta realidade foi recentemente abalada pela falta de recursos oficiais e pelos desencontros no combate à aftosa, mas mesmo assim, as exportações de carne bovina saltaram de 143 mil/t em 1997 para 1,4 milhão/t em 2004.

No tocante a suínos e aves, que hoje é a parte mais nobre da cadeia milho/soja na exportação, a capacidade produtiva é mais forte ainda.

Disponibilidade de áreas, alta tecnologia, condições climáticas que favorecem a decomposição de resíduos e detritos são fatores favoráveis adicionais. É justamente na questão ambiental que os grandes consumidores e produtores mundiais, Europa e Ásia, passaram a ter crescentes problemas determinando a redução dos criatórios. Vale lembrar, por exemplo, que são necessários ao redor de 25 litros/ave abatida.

Paralelamente, as modernas tecnologias, exigências das autoridades

TABELA 3

BRASIL: EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO FLORESTAL (EM 1.000 TONELADAS)

	1997	2000	2005
Celulose e Papel	3.834	4.238	7.250
Madeira e Obras	3.268	4.282	7.064
TOTAL	7.102	8.520	14.314

Fonte: MDIC- Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio/DECEX e MAPA - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento/SRI

TABELA 4

BRASIL: EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO SUCRO-ALCOOLEIRO (EM 1.000 TONELADAS)

	1997	2000	2005
Açúcar	6.375	6.502	18.147
Álcool	117	181	2.079

Fonte - MAPA - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento/SRI

TABELA 5

BRASIL: EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO DE CARNES (EM 1.000 TONELADAS)

	1997	2000	2005
Bovinos	143	319	1.402
Suínos	56	116	602
Aves	674	958	2.917
TOTAL	873	1.393	4.921

Fonte : MDIC- Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio/DECEX

sanitárias e a pressão dos consumidores determinaram que tais atividades sejam segregadas, objetivando maior proteção sob o aspecto sanitário, o que dificulta a propagação de doenças.

Dispondo abundantemente da alimentação básica para esses animais – soja e milho – hoje o Brasil já atende mais de 40% do mercado internacional de carne de frango.

Em 2005, o segmento de carnes em geral, já representou perto de 5% do

total das exportações brasileiras e, só não é maior devido às políticas protecionistas dos principais mercados. A Tabela 5 permite visualizar a importância que tais segmentos vêm assumindo.

SOJA

Com ótima produtividade natural e tecnologia nivelada com os grandes produtores mundiais (EUA 85, Argentina 39 e Brasil com 53 milhões/t em 2005), estamos deslocando os EUA da liderança

TABELA 6

BRASIL: EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO DE SOJA (EM 1.000 TONELADAS)

	1997	2000	2005
Soja em Grãos	8.340	11.517	22.435
Farelo	10.007	9.375	14.420
Óleos	1.014	931	2.697
TOTAL	19.361	21.823	39.552

Fonte : MDIC- Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio/DECEX e MAPA - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento/SRI

TABELA 7

BRASIL: EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO DE FRUTAS FRESCAS (EM 1.000 TONELADAS)

	1997	2000	2005
Frutas Frescas	271	434	777

Fonte : MDIC- Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio/DECEX e MAPA - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento/SRI

TABELA 8

BRASIL: EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO DE SUCO DE FRUTAS (EM 1.000 TONELADAS)

	1997	2000	2005
Suco de Laranja	1.186	1.277	1.761

Fonte : MDIC- Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio/DECEX e MAPA - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento/SRI

no mercado internacional. Entre os três maiores produtores, o Brasil é o que ainda tem grandes extensões territoriais para ocupar e atender ao crescimento da demanda.

A produção brasileira de soja passou de 26 milhões/t em 1997 para 53 milhões em 2005, podendo atingir 85 milhões/t em 2010 segundo a Conab. As exportações de soja já igualaram às dos EUA em 2005, entretanto, a política econômica tem comprometido a rentabilidade dos produtores e a expansão da produção.

Apesar do crescimento do mercado chinês, a União Européia é o destino de mais da metade das exportações deste complexo. A Tabela 6 permite visualizar a importância que o segmento vem assumindo.

FRUTAS E SEUS SUCOS

Sendo um dos maiores produtores mundiais de frutas, com climas diversificados, alta tecnologia e ampla base territorial para produzir praticamente todos os tipos de frutas, o país tem avançado muito na atividade, mas mes-

mo assim ocupa uma posição medíocre no mercado internacional, pouco acima de 1%.

Entretanto, as condições naturais aliadas à competência da produção nacional, levaram os EUA e a União Européia a criar barreiras com sobretaxas e cotas, para evitar a maior penetração de nossos produtos (ex: suco de laranja: sobretaxas em 2004 EUA 40,7% e UE 54,9%). Apesar de todas as práticas de concorrência desleal por parte dos países paladinos da defesa da livre competição, nossas exportações de sucos estão crescendo.

Os destaques estão por conta da tradicional oferta do suco de laranja e, mais recentemente, pelas novas variedades estabelecidas nas lavouras irrigadas do Nordeste, que estão ocupando preciosos espaços no mercado externo.

Vale ressaltar que além da variedade de produtos, o Hemisfério Sul representa menos de 20% da oferta mundial de alimentos. Entretanto, essa produção ocorre na entressafra do Hemisfério Norte permitindo ofertar produtos frescos nessa "janela de mercado". As Tabelas 7 e 8 permitem visualizar a importância que o segmento vem assumindo.

OUTROS PRODUTOS

Evidentemente, além desses existe uma variada gama de outros produtos com excelentes oportunidades de mercado, que individualmente não representam muitas toneladas, mas que somados significam imensos valores e têm uma distribuição geográfica de produção que é de grande interesse para o país. Nesse conjunto temos produtos como, por exemplo: café, algodão, mandioca, lácteos, camarão, dendê, cacau, couros, etc.

A LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO

Como o processo de crescimento da produção foi sendo construído ao longo dos anos, podemos observar que,

para atendimento do mercado interno, a produção está disseminada por todo o país, utilizando-se de uma infra-estrutura que atende razoavelmente as necessidades.

A grande questão que se coloca de maneira crítica está nos caminhos para atendimento futuro dos mercados externos, especialmente pela localização da produção dos excedentes exportáveis que estão construindo uma nova geografia econômica em áreas pioneiras.

Para encaminhar as soluções, o entendimento geral é de que se deve retomar o tradicional e comprovado conceito de planejamento por corredores de exportação, ou de integração. O foco deve ser um sistema portuário de contato com o mundo e a sua hinterlândia, e a premissa de análise a eficiência competitiva e uma relação custo/benefício favorável nas decisões de investimentos de infra-estrutura e demais medidas institucionais e operacionais.

Nesse macrocontexto de transformações as regiões Sul e Sudeste tenderão a se dedicar de maneira crescente às produções mais sofisticadas, tanto pela proximidade dos mercados internos como pela maturidade/complexidade de suas estruturas produtivas.

Numa primeira fase, as novas fronteiras estarão centradas na produção de soja, milho, cana e produtos florestais, tendendo à integração e sofisticação no correr dos anos.

Consideradas essas premissas, se conclui que para atender as necessidades de logística de transportes do agronegócio nas regiões Sul e Sudeste, temos de nos preparar para a variedade e qualidade de produtos, tanto nos fluxos de exportação como para o abastecimento do mercado interno. Isso é feito por uma complexa rede de modais já existentes, que necessitarão da eliminação de alguns gargalos, melhorias e manutenção constantes, mas

não apresentam preocupações proporcionalmente tão grandes quanto às das novas fronteiras.

Nas novas fronteiras a situação é mais dramática, pois as deficiências qualitativas e quantitativas da infra-estrutura de transportes determinam que somente a soja, carnes e madeiras nobres, produtos de alta densidade de valor, suportem as onerações com fretes para atingir os portos e competir. Contudo, desde já o agronegócio vem enfrentando um apagão logístico nessas áreas, obrigando a adoção de subsídios oficiais para cobrir fretes, com valores estimados na escala de quase 1 bilhão de reais somente nas duas últimas safras.

Se estes valores oficiais tivessem sido investidos nesses corredores, a situação seria invejável, pois além de tudo alavancaria investimentos privados muitas vezes maior.

A solução nessas áreas demanda recursos financeiros mais pesados do setor público e uma concentração de esforços na implantação da estrutura de transportes, além da armazenagem que será carregada principalmente pelo setor privado. Contudo a demanda maior está na organização das ações. Dinheiro não é tudo, o fundamental será garantir estabilidade jurídico-institucional para atrair investimentos privados e mudar a péssima qualidade de gestão no setor público.

Neste contexto, salta aos olhos a prioridade para os três grandes corredores da fronteira de expansão, que têm estruturas produtivas assemelhadas. Sua consolidação precisa ser acelerada para atender as formidáveis escalas de infra-estrutura necessárias, pois estima-se que terão um volume adicional equivalente a 30 milhões de toneladas de grãos nos próximos 10 anos no fluxo de exportação. A isso se somam as necessidades de fertilizantes no fluxo de importação.

OS NOVOS CORREDORES

As obras de consolidação dos corredores dos Portos de São Luís/Belém, Porto Velho e Santarém são urgentíssimas, especialmente as do corredor de São Luís/Belém, coluna vertebral da logística no Centro Norte e Centro Oeste e que tem duas características principais: primeiro, reduzir os custos com fretes, e, segundo, aliviar sobremaneira a pressão sobre os modais que atendem os portos de Santos, Paranaguá e Vitória, dando-lhes importante sobrevida e permitindo que se reestruturam para atender as novas especialidades de demanda. Observe-se que, nesse ano, estes três corredores exportaram mais de 4 milhões/t, ou seja, cerca de 11% das exportações do complexo soja. A evolução do movimento desses três corredores poderá ser constatada na Tabela 9.

EXPORAÇÕES DO COMPLEXO SOJA (EM 1.000 TONELADAS)			
Anos/Portos	1994	2000	2005
São Luís	142	559	1.677
Porto Velho*		905	2.618
Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio/Decex e Anec – Associação Nacional dos Exportadores de Cereais			
* Para transbordo em Itacoatiara e Santarém			

TABELA 9

A soja continuará sendo o carro-chefe em torno do qual irão se consolidando oportunidades complementares, inicialmente da própria cadeia soja/milho, mas na continuidade virá a racionalização do uso das terras e as preocupações conservacionistas, levando à integração de atividades florestais, cana-de-açúcar e pastoreio.

Num segundo plano de prioridades estão os demais corredores tradicionais, cada um dentro de suas especificidades tanto pela composição de produtos do agronegócio a transitar, como pela acumulação de fluxos com produtos de outros negócios.

É fundamental registrar que hoje a maioria dos portos do Sul e do Sudeste exportam soja produzida nas novas fronteiras, assim, a consolidação desses novos corredores representará um substancial alívio nos atuais fluxos, dando uma importante sobrevida para a infra-estrutura existente.

Nestas áreas é previsível a necessidade inicial de intervenções estatais para a construção de uma estrutura de armazenagem. Entretanto, esta missão tem sido desenvolvida adequadamente pela iniciativa privada. Num segundo plano de prioridades estão os demais corredores tradicionais, cada um dentro de suas especificidades tanto pela composição de produtos do agronegócio a transitar, como pela acumulação de fluxos com produtos de outros negócios.

PORTOS DE SÃO LUÍS/BELÉM

A unificação do planejamento para os portos de Belém/São Luís deve-se ao fato de que os eixos viários das BR 158 (Belém, Marabá e margem esquerda do Araguaia) e 153 Belém/Brasília, as ferrovias Norte Sul e Carajás e uma malha rodoviária complementar abrem vantajosas opções aos usuários, desde curto prazo até horizontes mais longínquos, quando talvez tenhamos

novas alternativas de modais (navegação fluvial) ou o congestionamento dos fluxos ferroviários comprometidos com o complexo minero industrial do ferro de Carajás.

A BR 158 já está pavimentada em razoáveis proporções e tem apresentado boas condições de tráfego até Rendeção-PA. A partir daí o fluxo tem se dirigido para Colinas-TO na BR-153, e daí em busca da ferrovia Norte-Sul ou por outros caminhos até o porto de São Luís. A consolidação dessa rota com o asfaltamento completo das rodovias principais e com a conclusão de mais um trecho da ferrovia, certamente haverá uma revolução na logística da área.

Já a BR 153 é toda pavimentada até Belém e vem determinando as atenções dos investidores, tanto por flexibilizar os fluxos para os dois sistemas portuários como por atravessar territórios com grandes potencialidades de produção no Pará, Maranhão e Tocantins. Entretanto a grande via estruturante desse corredor é a Ferrovia Norte Sul que, lastimavelmente, vem tendo sua prioridade relegada há muitos anos.

Atualmente, ela já liga Aguiarnópolis no Tocantins até o sistema portuário de São Luís com aproximadamente 720 km de extensão. As obras estão em andamento em dois trechos: mais 96 km até Babaçulândia e mais 50 km até Araguaína. Por sua vez, mais 400 km estão em processo final de autorização visando atingir Palmas.

É importante registrar que os grandes industriais e exportadores estão investindo na área de influência do corredor, procurando garantir espaços no seu futuro promissor e alguns deles aguardam ansiosamente decisões governamentais para investirem em terminais portuários, projetados para operar mais de 10 milhões de toneladas a partir de 2010/2011, somente no sistema portuário de São Luís.

PORTO DE PORTO VELHO

Este corredor tem como eixo principal de alimentação as rodovias BR 174 e 364, ligando o porto a Cuiabá com 1.450 km. Elas cortam importantes áreas de produção agrícola até atingir Porto Velho às argens do Rio Madeira.

O corredor opera barcaças que navegam carregando rio abaixo comboios de até 36 mil/t (2 comboios = 1 Panamax), para alimentar as instalações de transbordos em Itacoatiara e Santarém, que, por sua vez, recebem navios Panamax de navegação de longo curso.

O principal problema de sua hinterlândia está no sistema de rodovias alimentadoras e pequenas intervenções no rio para aumento da segurança de navegação, as quais estão em processo de realização, contudo, a menor dependência de decisões governamentais neste sistema portuário facilitará decisões privadas.

PORTO DE SANTARÉM

Este corredor tem como eixo principal de alimentação a rodovia BR 163 ligando Santarém a Cuiabá numa extensão de 1.780 km, que corta importantes áreas de produção agrícola no norte do Mato Grosso e áreas de elevado potencial de produção no Pará.

Santarém já é um importante porto de transbordo de aproximadamente 1 milhão/t de cargas de soja vindas de Porto Velho, entretanto, futuramente também poderá receber os produtos de exportação por barcaças oriundas de Miritituba. Atualmente já estão pavimentados 725 km a partir de Cuiabá rumo a Garantã do Norte, distante 50km da divisa com o Pará.

A partir de Santarém, rumo ao Sul, estão pavimentados pouco mais de 125 km que, somados ao outro trecho, perfazem mais de 850 km pavimentados, o que permite visualizar a necessidade de resolver paulatinamente a questão de tráfego em outros 930 km.

Por volta de 2002 o Ministério dos Transportes chegou a tomar providências para implantar 2.300 metros de pontes nesse trecho, o que já iria permitindo o início da consolidação dessa rota, mesmo que em condições precárias. Aqui cabe anotar que investidores privados têm tentado “banicar” a implantação dessa rodovia, sem, contudo, conseguir superar os entraves burocráticos e as decisões políticas maiores.

Por outro lado, existe uma possibilidade atenuante que deve ser observada. Na margem direita do Rio Tapajós, em frente a Itaituba existe a localidade de Miritituba, para onde investidores privados têm projetos de investimentos, mas sempre vinculados à conclusão do trecho rodoviário até o norte de Mato Grosso. Miritituba, que está a aproximadamente 350km de Santarém, poderá se converter num importante porto de recepção e processamento de grãos que seriam levados por barcaças para transbor-

do naquele porto, reduzindo numa primeira etapa as necessidades de investimentos rodoviários.

CORREDORES TRADICIONAIS

PORTO DE RIO GRANDE

Dada a posição geográfica extrema da no Sul do país e as transformações da economia, este corredor tenderá de forma crescente ao manuseio de contêineres, com a estabilização nos grãos.

Os principais fluxos de exportação deverão continuar por conta de soja, carnes, trigo, arroz e, crescentemente, derivados de madeira haja vista a grande expansão dos investimentos rurais e na indústria de celulose na parte Sul do Rio Grande. No contrafluxo estarão os fertilizantes.

Mas aqui é importante fazer um registro. Se os preços dos fretes de cabotagem fossem semelhantes aos do longo curso, a Região Sul poderia ampliar as vendas de trigo para o mercado interno substituindo importações,

contudo, mesmo assim isso não demandaria ampliações na estrutura logística para grãos.

PORTOS DE SÃO FRANCISCO/ITAJÁ/ PARANAGUÁ/ANTONINA

Da mesma forma que no caso anterior, de um lado a limitação territorial e, de outro, a forte integração com o mercado interno, determinarão a estabilização dos fluxos de grãos e uma explosiva tendência para o trânsito de contêineres, para onde estão sendo dirigidos grandes investimentos privados especialmente nos sistemas de São Francisco e Itajaí.

Por sua vez, a rede rodoferroviária da área de influência desses portos é comum, facilitando as opções dos exportadores, o que permite a escolha dentre os vários terminais geralmente sem grandes diferenças de custos. Por tratar-se de uma área onde a agroindústria está amadurecida e evolui rapidamente, o caminho da sofisticação e diversidade está traçado e os dados confirmam a tendência.

A análise desse corredor permite observar que há vários anos ele tem sido o canal de exportação de parte substancial da soja do Centro Oeste, pois a produção de Paraná e Santa Catarina está estabilizada desde o ano 2000, não sendo previsíveis mudanças nessa tendência. A evolução do movimento desse corredor poderá ser constatada na Tabela 11.

A grande concentração de indústrias de soja neste corredor determinará a continuidade da vinda dos grãos de outras áreas, mas seguramente os excedentes exportáveis tenderão a uma crescente transformação para produtos mais elaborados da cadeia soja/milho, passando dos grãos para carnes de aves e suínos.

As exportações de açúcar a granel tenderão a crescer em Paranaguá, mas sem alterar a situação geral. No contra-

EXPORTAÇÕES DO COMPLEXO SOJA (EM 1.000 TONELADAS)				
Anos	1994	2000	2003	2005
Porto de Rio Grande	3.771	2.789	6.076	2.338

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio/Decex e Anec – Associação Nacional dos Exportadores de Cereais

EXPORTAÇÕES DO COMPLEXO SOJA (EM 1.000 TONELADAS)				
Anos	1994	2000	2003	2005
Porto de Paranaguá	9.833	8.889	13.088	12.565
São Francisco	918	1.626	1.863	3.948

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio/Decex e Anec – Associação Nacional dos Exportadores de Cereais

TABELA 12

EXPORTAÇÕES DO COMPLEXO SOJA (EM 1.000 TONELADAS)

Anos	1994	2000	2003	2005
Porto de Santos	1.856	4.340	8.719	10.673

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio/Decex e Anec – Associação Nacional dos Exportadores de Cereais

TABELA 13

MOVIMENTO DE CONTÊINERES PELO PORTO DE SANTOS (EM UNIDADES)

Anos	1995	2000	2004	2005
Porto de Santos	591.882	554.263	1.247.112	1.395.711

Fonte: Abratec

TABELA 14

EXPORTAÇÕES DO COMPLEXO SOJA (EM 1.000 TONELADAS)

Anos	1994	2000	2003	2005
Porto de Vitória	989	1.873	2.991	4.310

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio/Decex e Anec – Associação Nacional dos Exportadores de Cereais

fluxo também se espera uma estabilização do trânsito de fertilizantes, pois esses produtos se beneficiam dos fretes de retorno. Assim, à medida que novas rotas de exportação sejam implantadas nas regiões Norte e Nordeste do país para lá se dirigirá grande parte dessas importações.

PORTO DE SANTOS/SÃO SEBASTIÃO

Beneficiado por uma privilegiada posição geográfica e por uma malha rodoviária ampla e eficiente, Santos foi assumindo e consolidando a liderança das exportações de grãos do complexo soja, açúcar, álcool e suco de laranja. Entretanto, a maior expectativa de

crescimento também está voltada para produtos elaborados e contêineres, cujo volume se amplia de maneira marcante (Tabelas 12 e 13).

Aqui, a abertura das rotas de exportação pelos novos corredores alterando os fluxos da soja, será sentida mais lentamente graças à qualidade da malha ferroviária de alimentação. Entretanto, outros fatores poderão ter maior impacto, a perspectiva de competição com outros fluxos de cargas (ferro e siderúrgicos) e o congestionamento de tráfego microrregional, em parte atenuáveis se a exportação de álcool adotar o sistema dutoviário a partir do planalto. Nos fluxos de importação continuará o

recebimento de trigo e de fertilizantes com tendência crescente.

PORTOS DE RIO DE JANEIRO/SEPETIBA

Este corredor não tem representatividade nas exportações do agronegócio, em face de melhor competitividade relativa tanto do porto de Santos como de Vitória, mesmo assim, estão ocorrendo investimentos em Sepetiba para proceder a exportação de grãos. O principal fluxo do agronegócio neste corredor estará ligado à importação de trigo, para o que está adequado.

PORTO DE VITÓRIA/ BARRA DO RIACHO

A existência de uma moderna e eficiente ligação ferroviária usada fundamentalmente pelo segmento minero-industrial do ferro permitiu que esta rota criasse importância nas exportações do complexo soja basicamente do Triângulo Mineiro e de Goiás (Tabela 14).

A maior dificuldade para a ampliação desse fluxo está no largo crescimento previsto das demandas do segmento minero-industrial do ferro o que poderá reduzir o espaço para os grãos do agronegócio. Vale lembrar que a mesma malha ferroviária de alimentação dessa rota liga também o Quadrilátero Ferrífero aos portos do Rio de Janeiro, Sepetiba e Santos (Cosipa).

De qualquer forma, numa primeira fase a ferrovia de alimentação do porto de Vitória, além da alta eficiência terá capacidade de ampliar a oferta ao agronegócio prevendo atingir cerca de 10 milhões/t até 2008. Contudo, sua utilização em maior escala dependerá do interesse econômico dos agentes logísticos, pois existem opções competitivas para a exportação dos grãos de Goiás e do Triângulo Mineiro. Neste corredor também são esperadas ampliações significativas da movimentação de contêineres para a exportação da crescente produção de derivados florestais.

As potencialidades naturais do Espírito Santo e da Bahia neste segmento estão sendo materializadas com imensos investimentos na ampliação dos plantios e a construção/ampliação das indústrias de celulose.

Atualmente, perto de dois terços das exportações brasileiras de celulose, num total aproximado de 4 milhões/t, são embarcados em Barra do Riacho, situado a 80 km ao norte de Vitória neste corredor, prevendo-se ultrapassar os 5 milhões/t até 2008.

Estas indústrias também estão fazendo um grande esforço para viabilizar o transporte aquático das toras a granel navegando paralelamente à costa, mas os seus produtos finais utilizam-se do sistema de contêineres.

SISTEMA PORTUÁRIO DE SALVADOR

Este sistema não tem grande significação na movimentação atual do agronegócio, especialmente dadas às dificuldades de ligação entre as zonas produtoras e o porto. Além disso, com a consolidação do novo corredor da Norte Sul e o aprimoramento dos fluxos atuais para Vitória e Santos, a polarização das cargas do oeste baiano não enseja grandes perspectivas de granéis rumo a Salvador.

PORTOS DE RECIFE/SUAPE E DE PECÉM/FORTALEZA

Estes dois corredores tenderão a não apresentar modificações no quadro

de granéis. Contudo, a movimentação de frutas e seus derivados deverá apresentar importante crescimento, impactando de forma significativa a utilização de contêineres. No caso de Recife, deverá continuar a exportação de açúcar, mas com discreto crescimento

CONCLUSÕES E PROPOSTAS

Após esta sintética apresentação das potencialidades dos mercados para nossos principais ramos do agronegócio, das imensas possibilidades de ampliação dos fluxos de exportação, a par das características previsíveis para os principais corredores, há a necessidade de se tratar cada um deles considerando suas próprias especificidades e necessidades. Contudo, fica muito claro que não estamos lidando com interesses paroquiais, mas sim, interesses estratégicos nacionais e que atingem toda a sociedade brasileira. Este entendimento remete para as seguintes propostas executivas:

1) Definição dos corredores prioritários e ataque imediato aos trabalhos para conclusão no primeiro trimestre de 2006;

2) Procedimento semelhante para os demais corredores, mas com prazo de conclusão no primeiro semestre de 2006 e;

3) Criação de uma "Comissão ou Grupo de Planejamento" para cada um dos corredores, arregimentando a sua base produtiva, seus agentes logísticos,

forças políticas e administrativas das áreas de influência e o governo federal, de maneira a tentar estabelecer, por consenso e de forma integrada, um quadro de prioridades considerando investimentos, ações institucionais, administrativas e um sistema de controle social.

Estas propostas partem da constatação de que ainda não existe uma consciência forte sobre a importância de decisões estruturantes, tanto no campo político como no empresarial, sobre ações ou obras que ocorrem muitas vezes fora dos limites dos portos ou da geografia de estados e municípios, mas que são fundamentais para as vidas do conjunto desses corredores.

Acredita-se que a arregimentação de forças por corredor pode dar racionalidade operacional dos investimentos e unidade política para consolidação dessas rotas de integração, negócios e desenvolvimento, contrapondo-se a interesses pontuais e estranhos aos macro-negócios de cada corredor.

Este encaminhamento atém-se também à constatação da dificuldade em mobilizar os recursos orçamentários da União, logo, poderá tornar-se um instrumento de racionalização das prioridades sem dispersões, pois as aplicações estarão sendo discutidas com a comunidade que vive diretamente a realidade local, os problemas e as soluções potenciais, mas sem perder de vista o interesse maior do país. ■

fayet@uol.com.br