

# A precariedade da logística onera o agronegócio



ELIZABETH  
CHAGAS\*

Podemos afirmar que é quase impossível uma boa logística no Brasil, pois nossas estradas se encontram em péssimas condições, a malha ferroviária é do século passado e ainda com dois tipos de bitola, a estreita e a larga, o que complica ainda mais o desenvolvimento do sistema ferroviário brasileiro.

O setor rodoviário sofreu investimentos maciços, mas vamos ter de esperar alguns anos para podermos nos beneficiar com todo o trabalho que as concessionárias vêm realizando para melhorar o atendimento e as novas aquisições de equipamentos tanto para ferrovias quanto para a área portuária.

O Brasil poderia usufruir as operações de cabotagem e navegação fluvial, mas infelizmente não utilizamos nenhuma dessas duas modalidades de transporte. O custo das tarifas portuárias aliadas à obrigatoriedade de uso de navios brasileiros transforma o valor dos fretes marítimos internos proibitivos. Um frete marítimo de Salvador a Santos custa o mesmo preço de um proveniente do Leste Europeu!

A contratação de frete marítimo para cabotagem deveria ser

aberta a qualquer armador que tivesse um navio pronto para operar, desde que atendesse às necessidades dos clientes brasileiros. Isto geraria competitividade, já que temos um grande número de navios chegando carregados de fertilizantes e, em muitas vezes, não tem a sua viagem de volta à Europa ou Ásia já contratadas.

Há grandes contradições na logística nacional. Por um lado, o Brasil possui índices de produtividade por hectare superior aos padrões europeus e americanos e com produtos de qualidade, por outro, não temos silagem para atender à nossa produção.

Nos portos as filas para carregamento dos navios são enormes, e acumula ao longo das rodovias centenas de caminhões, pois o número de terminais é pequeno para atender à demanda da sazonalidade de nossa safra de grãos. Precisamos ter portos alternativos no Norte e Nordeste brasileiro, para escoamento das safras do Brasil central. Ganharíamos em tempo e custo, e poderíamos chegar aos destinos de vendas antecipando a concorrência com outros países, gerando ganhos significativos. Se a nossa soja precoce pudesse ser embarcada pelas re-

giões Norte e Nordeste ganharia bastante em competitividade.

Precisamos atrair investidores para a construção de novos portos, mas temos que garantir condições de exploração dos terminais oferecendo contratos de longo prazo e garantias de renovação em condições previamente conhecidas e acordadas entre as partes. Uma opção seria minimizar o custo de arrendamento das áreas portuárias proporcional ao volume carregado/dia ou até mesmo do binômio carga/descar-

O Brasil é  
campeão em  
produtividade  
agrícola, mas  
não tem silagem

ga/dia. Quanto mais eficiente fosse o porto em seus equipamentos de carga e descarga, este pagaria menos às instituições portuárias para uso do canal de acesso e Tabela I e Tabela II. O preço a ser cobrado por um terminal que carrega até 20 mil toneladas/dia tem de ser diferente do que tem capacidade de carregar 60 mil/80 mil t/dia.

Melhoramos muito nos últimos dez anos, mas estamos ainda longe de alcançar os modelos de portos eficientes. Isso sem falarmos nas tarifas cobradas pelos terminais, como duplo Terminal Handling Charge (THC), que hoje é pago no manuseio de contêineres pelo armador e pelo exportador, quando

mundialmente essa tarifa é cobrada apenas uma única vez.

Um terminal eficiente encontra-se sempre vazio e sem navio, pois a operação é tão rápida, que mal a percebemos. Essas filas quilométricas, os congestionamentos nas entradas das cidades portuárias e o longo tempo de carga são custo, pois o navio cobra pelo tempo parado que ele fica à espera da atracação e também pelo tempo durante a operação.

Outro problema grave dos portos brasileiros é que temos falta de tomadas "reefers" nos terminais brasileiros, que garantam as baixas temperaturas dos contêineres refrigerados à espera de serem exportados. Considerando nossa posição de liderança mundial no setor de carnes temos de exigir investimentos em nossos terminais. É um absurdo, mas muitas vezes há rodízios dos contêineres refrigerados, já que não possuem tomadas suficientes para atender à demanda de todos os contêineres que recebem para embarque.

Em suma: nossa logística vai mal e precisa de apoio e investimentos de todos os envolvidos para que possamos conquistar e receber do mundo a confiança que nossos produtos agrícolas merecem.

(\*) Diretora da EC Consultoria e Assessoria em Logística e Comércio Internacional