

# Perspectivas da logística de transportes para os agronegócios brasileiros

José Vicente Caixeta Filho



Um dos mais marcantes fenômenos observados na economia agrícola brasileira nas últimas décadas, e de forma acelerada nos anos mais recentes, é a verdadeira revolução no seu arranjo espacial. Os negócios agropecuários foram ocupando áreas de fronteiras, como o Norte e o Centro-Oeste, além de vastas áreas do Nordeste, em geral por meio de atividades que incorporam modernas tecnologias de produção. Paralelamente, fornecedores de insumos, armazenadores e indústrias de processamento vão se aglomerando ao redor das zonas de produção, visando principalmente à minimização dos custos de transporte envolvidos, atendendo assim aos princípios de racionalidade econômica.

Ressalte-se que a motivação fundamental para a busca dessa otimização é a necessidade de incrementar a competitividade dos produtos nacionais face à concorrência externa resultante da abertura econômica, o que implicará não somente na redu-

ção de custos referentes às operações de exportação, mas também na diminuição de espaços para as tentativas de avanço dos produtos importados.

Nesse sentido, foi realizada uma série de consultas e entrevistas junto a agentes representativos dos setores de transporte e agroindustrial, para verificar suas principais preocupações com relação ao "futuro logístico" que os espera.

Entre outros consensos observados, destacou-se a baixa expectativa em relação ao Sistema Rodoviário como um todo. O descrédito nos investimentos públicos em rodovias deve ser o motivo que leva a essa expectativa, ainda que o processo de concessão de várias rodovias possa trazer avanços significativos.

Outro importante aspecto que pode auxiliar a explicar a baixa satisfação com os serviços rodoviários é a situação por que passam as empresas de transporte rodoviário de cargas, que estão sofrendo um expressivo achatamento de sua lucratividade, sobretudo considerando o

transporte de produtos de baixa especificidade, tais como grãos, açúcar ou farelo. Transportadoras bem estruturadas, que conhecem efetivamente seus custos, chegam a interromper as operações em função do baixo preço pago pelos demandantes. Aqueles que não têm esse domínio não necessariamente interrompem ou reavaliam suas atividades, mas correm o risco de sair do mercado no longo prazo. Como resultado, observa-se um quadro composto de equipamentos deteriorados, já depreciados e com manutenção precária.

Observa-se no dia-a-dia dos transportadores rodoviários de cargas agrícolas, principalmente, que a remuneração obtida com o frete praticado tem sido, se tanto, suficiente para a cobertura de despesas de natureza operacional (combustível, lubrificação, pedágio, alimentação), não disponibilizando assim qualquer reserva para ressarcimento dos custos fixos envolvidos. Na eventualidade de um acidente, ou

de um problema mecânico mais grave, por exemplo, o transportador é obrigado a sair de cena do mercado e, como dizem, "vendeu seu caminhão no frete". O mercado, a princípio, não nota nem reage à saída daquele agente, uma vez que normalmente observa-se a entrada de um novo transportador no mercado, que pode ser um desempregado que tenha levantado seu FGTS, comprado um caminhão, e a dinâmica de entradas e saídas tem a sua continuidade.

### Parceria

Em muitas situações, os embarcadores exigem, mas não querem pagar mais pela qualidade. E nem

sempre a qualidade deverá custar mais. Quando o embarcador começa a exigir qualidade da transportadora, poderá também nascer uma maior parceria, que poderá gerar ganhos tanto no volume de carga quanto em termos de redução de custos, ou seja, o transportador passa a exigir um maior volume de carga em troca de valores menores de frete.

Algumas agroindústrias, ao optarem pela terceirização de seus serviços de transportes, cuidam para que seus colaboradores sintam-se protegidos, formando um elenco de agregados que prestam serviços exclusivos à empresa. Uma das maneiras de "conquistar" esses transportadores diz respeito ao esforço da empre-

sa para conseguir cargas de retorno, mesmo que isso venha a implicar algum tipo de triangulação.

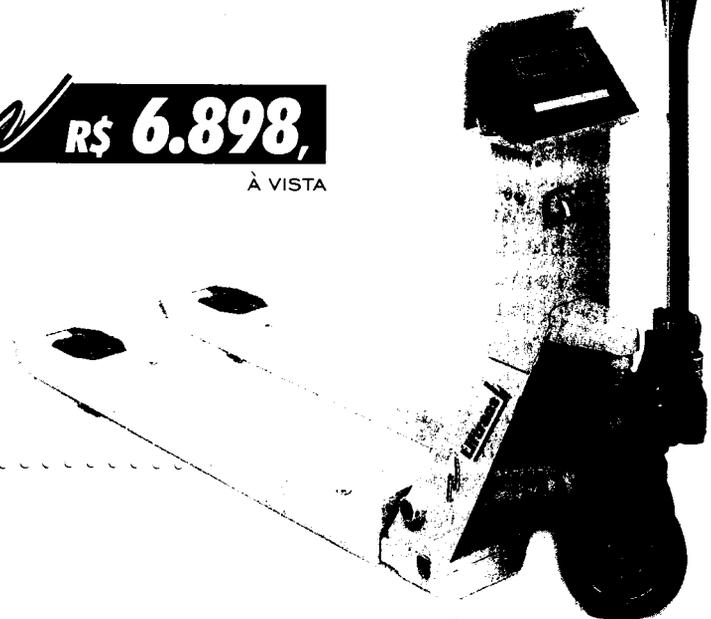
No caso específico de cargas de retorno para operadores de transporte de cargas agrícolas, reforça-se a recomendação já feita por diversos agentes do setor de transporte e do setor agroindustrial quanto à necessidade de implantação de uma política agrícola que propicie a liberação das verbas de custeio da produção, já por ocasião do seu escoamento. Assim sendo, tal medida viria a favorecer a aquisição de insumos agrícolas a tempo de serem transportados como carga de retorno, reduzindo-se, dessa forma, os custos dos fretes em operações casadas de transporte.

*Total controle em movimento de materiais.*

**GS**  
TRANSPALETE BALANÇA

- Capacidade de carga: 2500Kg.
- Elevação: 205mm.
- Carga máx. no eixo condutor: 821Kg.
- Carga máx. eixo carga: 1811Kg.
- Bateria: 50 horas de autonomia (recarregador incluído).

**R\$ 6.898,**  
À VISTA



PABX: (0xx11) 523-4888

Rua dos Inocentes, 344 - Capela do Socorro - São Paulo - SP  
04764-050 - Home-Page: [www.disktrans.com.br](http://www.disktrans.com.br)

**Liftrans**

EMPRESA  
GRUPO  
**UNI HOLD**

Há de se ressaltar que, ainda que o transporte exclusivamente pelo modal rodoviário não deva ser algo desejável, é de extrema importância que a estrutura física das rodovias esteja em plenas condições de uso, pois esse modal é o único que permite o transporte chamado "ponto a ponto", função essa extremamente importante.

### **Modais**

Por outro lado, há uma grande expectativa e otimismo em relação ao sistema ferroviário como um todo, particularmente em torno do futuro da antiga FEPASA, localizada dentro do Estado que engloba a maior movimentação de negócios do País, e da qual a maior parte das novas ferrovias é de alguma forma dependente.

Tem-se também a expectativa de que, com a privatização e melhor fiscalização das rodovias (maior número de pedágios e maior rigor nas balanças), e com a queda gradual do subsídio ao diesel, o valor dos fretes rodoviários deverá ser aumentado e com isso a competitividade das ferrovias incrementada.

Nas entrevistas realizadas, as hidrovias também foram consideradas como altamente desejáveis para cenários futuros, com destaque para as hidrovias do Tietê-Paraná e a do Madeira. Na prática, o sistema hidroviário só tem se mostrado competitivo como movimentador de cargas em regiões com sérias deficiências de oferta de transporte. Comparem-se as regiões de influência da hidrovia do Madeira e do Tietê-Paraná: a primeira é caracterizada pela existência de praticamente um único sistema de transportes, que envolve a hidrovia, e viabilizando/incrementando o desloca-

## **UM PARADIGMA BASTANTE IMPORTANTE REFERE-SE À EXISTÊNCIA DE UM AGENTE COORDENADOR DO SETOR DE TRANSPORTES**

mento da produção da região; já na segunda, existe uma competição acirrada entre rodovias, ferrovias e a própria hidrovia.

Entretanto, a principal razão de o Brasil não ter um sistema hidroviário que venha a solucionar o problema de transporte, a exemplo do que acontece nos EUA, reside no fato de que não há rios navegáveis que desemboquem no oceano. Os rios brasileiros, com exceção do sistema Tietê-Paraná, não estabelecem ligações entre centros econômicos importantes. Isso torna necessárias várias operações de transbordo para que o produto chegue ao destino final. Essas operações significam custos operacionais e perdas que desestimulam o uso da hidrovia. Torna-se assim mais racional, em muitos casos, colocar a carga em um caminhão, sem que haja transbordos, e desfrutar de um serviço porta a porta.

A instalação de novos terminais intermodais e a construção e finalização de obras complementares (tais como as que envolvem uma série de eclusas) ao longo das hidrovias brasileiras, também num horizonte de no mínimo médio prazo, são aguardadas como alternativas

para incrementar a viabilidade do transporte hidroviário.

Vale ressaltar que nesse provável e desejável contexto intermodal será de fundamental importância a ágil e eficiente manipulação de cargas em embalagens com características unitizadas, tais como os contêineres, que ainda não decolaram de fato no cotidiano de movimentação de cargas no Brasil, notadamente para aquelas cargas de natureza agrícola.

Os depoimentos colhidos revelaram ainda, com relação aos portos, que aqueles que sinalizaram para maiores probabilidades de incremento de eficiência em cenários futuros foram Paranaguá (PR), Santos (SP), Vitória (ES), São Francisco do Sul (SC) e Rio Grande (RS). Destaque-se que, no Porto de Santos, onde se observa um intenso processo de modernização, há ainda muitos problemas entre as empresas prestadoras de serviços e os sindicatos, diferentemente do que se observa em Paranaguá.

### **Integração**

Em termos de novos paradigmas a serem observados, chamou a atenção a expectativa altamente positiva, por parte dos entrevistados, em relação aos avanços tecnológicos que ocorrerão no setor de transportes. Assumindo que mesmo no médio prazo a malha rodoviária continuará sendo fundamental para o escoamento de *commodities*, as medidas referentes à redução dos custos de transporte, no curto prazo, devem dizer respeito ao aumento da produtividade dos veículos rodoviários, melhorando os processos de carga e descarga, incrementando a segurança e administrando as cargas de retorno.

A profissionalização do setor rodoviário, por exemplo, deve ser estimulada, por meio de medidas que favoreçam seu incremento tecnológico (adoção de EDI – *Electronic Data Interchange* –, sistemas de rastreamento, veículos especializados); a viabilização de linhas de crédito específicas e a implementação de medidas básicas de segurança para os transportadores, visando a uma maior estabilidade para este mercado; monitoramento/estratégias voltadas à manutenção sistemática das rodovias.

Com relação a este último aspecto, urge que seja tomada uma solução definitiva (e não meramente paliativa) para a questão da conservação das estradas, uma vez que o

ciclo do problema é bem conhecido por autoridades e agentes envolvidos: caminhões trafegam com visíveis excessos de carga, em sistemas viários com fiscalização extremamente deficiente e sem um número mínimo de balanças; deterioram as rodovias com esse excesso de peso; as rodovias passam então a exercer um papel penalizante aos custos de transporte envolvidos, uma vez que será consumido mais combustível, haverá maior desgaste de pneus e maior consumo de lubrificantes.

As soluções oriundas com recursos provenientes de pedágio têm até então ou significado uma elevação da carga aos custos do transportador, ou fazem com que os transportadores evitem essas poucas rodo-

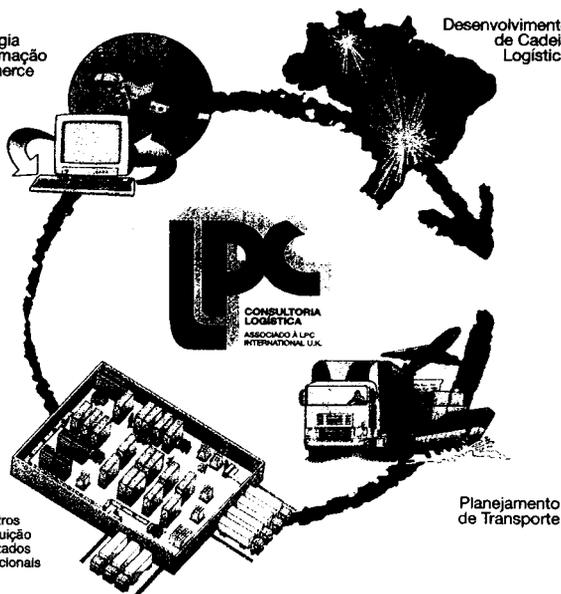
vias bem conservadas, passando a se utilizar de vicinais com capacidade inadequada para suportá-las; e o ciclo se reinicia.

Já para o setor ferroviário, sobre o qual são depositadas enormes esperanças de recuperação, o grande desafio a ser vencido é o do resgate de sua credibilidade como alternativa viária. Algumas das novas concessionárias ferroviárias já têm passado por situações gerenciais complexas, verificando que a aquisição de bons níveis de competitividade no mercado de transporte não é uma questão de curtíssimo prazo, como alguns imaginavam, tendo em vista a concorrência e perda de cargas para o polduto da Petrobrás. Assim sendo, tornam-se essenciais a

## Diagnóstico Logístico

Tecnologia de Informação e-commerce

Desenvolvimento de Cadeia Logística



Projetos para Centros de Distribuição Automatizados e Convencionais

Planejamento de Transporte

Prepare sua estrutura organizacional com quem entende de diagnóstico logístico. A LPC examina sua empresa e desenvolve o sistema mais adequado à sua realidade.

**Consultoria para melhoria de desempenho.**

**LPC Consultoria Logística**

Fone: (11) 7291 7979 - Email: [lpc@link.com.br](mailto:lpc@link.com.br)

## ETIQUETAS DURÁVEIS COM CÓDIGO DE BARRAS

- em alumínio fotográfico com tecnologia exclusiva
- durabilidade de até 20 anos mesmo exposta ao tempo !!!
- resistência a altas temperaturas, produtos químicos e riscos
- modelos especiais para ATIVO FIXO
- REDUÇÃO DE ATÉ 85% DO CUSTO DO INVENTÁRIO

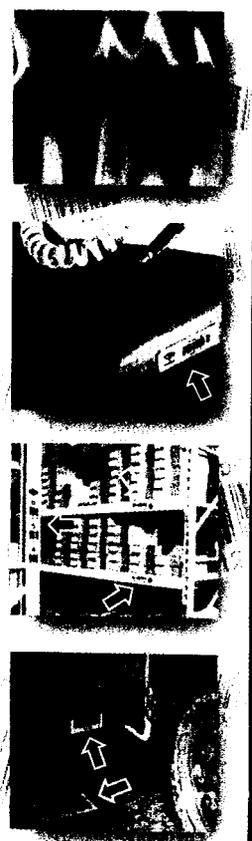
- Outros modelos específicos para:
- identificação de pallets, depósitos e containers
  - produtos (modelo / n° de série)
  - controles de chão de fábrica



0800-13-2355

[www.plannernet.com.br](http://www.plannernet.com.br)

ESTAMPAR CADASTRAR RECEBER



a  
a-  
o  
re  
s-  
le  
te  
i-  
1-  
s-  
1-  
io  
le  
é  
o,  
o  
le  
s.  
a  
—

efetivação de medidas que visem ao acompanhamento sistemático de indicadores de desempenho operacional e financeiro das empresas ferroviárias; a viabilização de linhas de crédito específicas voltadas à modernização de veículos e de infra-estrutura; o suporte a estratégias que facilitem a articulação entre sistemas ferroviários distintos e entre ferrovias e portos.

Com relação ao transporte fluvial, sua efetivação e viabilização deve ser mais lenta que a de outros modais. Há ainda de se passar por um processo de "aculturação" hidroviária, que entre outras medidas preveja a localização adequada e operacionalização de terminais hidroviários; a avaliação e redefinição daquilo que até então vem sendo considerado como dentro do escopo das chamadas "cargas hidroviáveis", normalmente de baixo valor agregado, e que eventualmente passe a incluir cargas containerizadas; e a avaliação e redimensionamento de sistemas de eclusas.

Com respeito aos portos marítimos, fica a expectativa de medidas que reforcem a sua modernização e estimulem seu aumento de capacidade e de eficiência, passando, inclusive, pela expansão de atividades voltadas à movimentação por cabotagem. Nesse sentido, há de se prevalecer o cumprimento da Lei de Modernização dos Portos, incluindo a escala de pessoal para a movimentação de cargas pelo Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), e não mais pelos Sindicatos.

Vale ressaltar que um outro conjunto de ações, além da efetiva implementação da Lei de Modernização dos Portos, também deve ser considerado importante para aproximar o nível de eficiência dos portos brasileiros aos padrões interna-

cionais. Destacam-se aqui a redução dos custos dos serviços de apoio portuário, entre esses as remunerações cobradas pelos serviços de prática de embarcações, e a reestruturação dos órgãos de fiscalização do governo nos portos, tendo em vista uma maior agilidade na operacionalização do trânsito aduaneiro. De qualquer forma, o principal entrave da modernização é muito mais de natureza gerencial, devendo ser os portos entendidos não mais de forma isolada, mas como importantes integrantes de complexos logísticos.

Um paradigma bastante importante refere-se à existência de um agente coordenador do setor de transportes. A gestão do transporte no Brasil, e em particular o de cargas, sempre foi caracterizada por uma diversidade generalizada de esferas de responsabilidade, sem uma visão institucionalizada e coordenada de integração. Talvez decorrente da chamada flexibilidade de nosso predominante transporte rodoviário, que não está necessariamente (nem, a princípio, precisaria estar) sob algum tipo de coordenação mais centralizada, os órgãos gestores dos vários modais de transporte são muitos, não integrados e sem qualquer política estratégica comum.

Nesse sentido, a formatação (e devida implementação) da Agência Nacional de Transportes, com esfera de atuação de caráter de regulação do setor de transportes como um todo, é de fundamental importância, uma vez que a função do Estado passaria a ser, efetivamente, a de formular diretrizes gerais para os diversos modais, de forma integrada, respaldadas pela geração de estatísticas de transportes confiáveis.

Lembre-se, entretanto, que polí-

ticas regulatórias não devem impor custos excessivos. Exemplos de regulamentações importantes incluem normas de segurança e ambientais, assim como normas específicas e claras referentes à taxação sobre serviços (ICMS, por exemplo) em movimentações intra e interestaduais.

Portanto, de maneira geral, infere-se que um setor de transportes competitivo e eficiente é fundamental para o crescimento econômico e, para tal, estratégias de integração para as modalidades de transporte são vitais para o incremento da eficiência da movimentação de cargas agrícolas.

Para o embarcador, o principal objetivo que deve ser atendido diz respeito à entrega de sua carga, em boas condições, no destino estipulado, no prazo agendado e com preço competitivo. Para o mercado de grãos, particularmente, a expectativa é a de que os menores valores de frete ferroviário e hidroviário pesem, de fato, no momento da tomada de decisão pelo transporte. ■

---

*José Vicente Caixeta Filho é engenheiro civil, mestre em Economia, doutor em Engenharia de Transportes e professor associado do Departamento de Economia, Administração e Sociologia da Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz", da Universidade de São Paulo.  
Fone: (19) 429-4119  
E-mail: jvcaixet@carpa.ciagri.usp.br*