Corredor Bioceânico

É viável para a soja brasileira?

Roberto Fray da Silva[1]
Giana de Vargas Mores[2]
Bruno Rógora Kawano[3]

NOS ÚLTIMOS anos, tem crescido a demanda de insumos agrícolas pelo continente asiático (em especial, China e Índia). A expansão populacional e a abertura da economia chinesa são os dois principais fatores que explicam esse fenômeno. O Brasil tem se favorecido dessa situação, especialmente ao exportar produtos do complexo soja (grão, farelo e óleo), açúcar, etanol e carnes. Todavia, um dos principais gargalos à exportação destas *commodities* está relacionado à logística dos produtos. A melhoria dos modais rodoviário e ferroviário e o melhor aproveitamento das hidrovias são essenciais para o aumento da competitividade dos produtos agrícolas brasileiros.

Diante desse contexto, o projeto do Corredor Bioceânico consiste em uma proposta elaborada pelos países da América do Sul visando a exportação de produtos para o continente asiático com menores custos de frete e tempo em trânsito das mercadorias. O Corredor Bioceânico tem início no Brasil, passando pela Bolívia e tendo como destino final dois portos localizados ao norte do Chile: Antofagasta e Iquique. Os potenciais produtos a utilizar esta rota seriam: produtos do complexo soja (grão, farelo e óleo), algodão, milho, carnes (bovina e de frango), açúcar e etanol. O porto de Xangai, na China, por ser o principal importador destes produtos, seria o destino final.

Cenários utilizados para analisar o Corredor Bioceânico

Embora diversos indicadores devam ser analisados para se determinar a viabilidade de um projeto logístico, a análise dos custos relacionados ao escoamento do produto é essencial no caso de produtos de baixo valor agregado, como é o caso das *commodities* agrícolas. Para analisar o uso dessa rota alternativa de exportação, dois cenários foram analisados:

• Cenário 1: soja em grãos com origem em cinco centros de produção (Rondonópolis-MT, Anápolis-GO, Campo Grande-MS, Guarapuava-PR, Tupanciretã-RS) e com destino nos portos de Santos-SP e Paranaguá-PR, de onde os mesmos produtos são transportados até o porto de Xangai, na China;

• Cenário 2: soja em grãos com origem nas mesmas cidades, porém utilizando o corredor bioceânico até os portos de Antofagasta e de Iquique, de onde os mesmos produtos seriam exportados até o porto de Xangai, na China.

Para tanto, foi calculada a distância em quilômetros (km) entre as origens e os portos de destino, tanto no cenário atual, quanto para o do corredor bioceânico. Após essa etapa, os fretes terrestre e marítimo (R$/tonelada) foram calculados com base nos valores médios de frete de mercado dos anos de 2008, 2009 e 2010.

O tempo em trânsito terrestre foi calculado com base em um *software* especializado e o das diferentes rotas marítimas foi obtido por meio de consulta

Comparação entre as diferentes rotas nos cenários atual e alternativo (frete total em R$/tonelada)

Origem	Cenário 1 - Atual			Cenário 2 – Corredor Bioceânico	
	Frete total por Santos (R$/t)	Frete total por Paranaguá (R$/t)	Frete total por Rio Grande (R$/t)	Frete total por Antofagasta (R$/t)	Frete total por Iquique (R$/t)
MT	218,70	204,52	–	393,03	407,33
MS	175,23	172,79	–	347,58	361,88
GO	170,81	167,94	–	417,27	431,57
PR	–	118,32	–	304,30	318,60
RS	–	–	116,67	290,19	304,50

Fonte: Resultados da pesquisa

Comparação entre as diferentes rotas nos cenários atual e alternativo (*transit time* total em dias)

Origem	Cenário 1 - Atual			Cenário 2 – Corredor Bioceânico	
	Frete total por Santos (dias)	Frete total por Paranaguá (dias)	Frete total por Rio Grande (dias)	Frete total por Antofagasta (dias)	Frete total por Iquique (dias)
MT	33	35	–	35	35
MS	34	34	–	34	34
GO	33	35	–	36	36
PR	–	33	–	33	33
RS	–	–	36	33	33

Fonte: Resultados da pesquisa

a um agente do mercado de transporte marítimo. Com base nestes valores, foi feita uma estimativa do custo do transporte em R$/km, a fim de se estimar o valor do frete marítimo no Cenário 2. Devido a limitações na disponibilidade de dados, o transporte ferroviário não foi considerado nessa análise.

Em quais situações o Corredor Bioceânico é viável?

A partir dos resultados obtidos, é possível observar que o custo do frete pelas rotas do corredor bioceânico é maior em todos os casos se comparado ao cenário atual. Caso o tempo de entrega fosse um fator avaliado pelo importador, o uso do corredor bioceânico melhoraria o nível de serviço. No que diz respeito ao tempo em trânsito, somente a rota com origem em Tupanciretã-RS apresentou uma redução de tempo em trânsito em relação ao cenário atual, entretanto, com um custo mais elevado do que o dobro do atual. O considerável aumento do custo do frete, sem significativas alterações no tempo em trânsito, inviabiliza o transporte de *commodities* agrícolas de baixo valor agregado.

Observou-se que os custos de frete com origem nas cidades de Rondonópolis-MT, Anápolis-GO e Campo Grande-MS e com destino no porto de Paranaguá-PR foram menores do que os fretes com as mesmas origens e com destino no porto de Santos-SP, mesmo o primeiro porto estando a uma distância maior das origens do que o segundo. Isso pode ser justificado pelo fato de o escoamento de grãos ser realizado com maior rapidez quando a carga do produto chega ao porto de Paranaguá-PR, enfrentando menos filas e reduzindo o tempo de espera e os custos com fretes, em comparação ao porto de Santos-SP. Em contrapartida, este porto está, atualmente, sobrecarregado e com infraestrutura aquém das necessidades do País, evidenciando a importância de se realizar investimentos no setor logístico brasileiro.

Levando em consideração que o produto analisado nesta pesquisa é uma *commodity*, o custo possui um peso elevado para os embarcadores se comparado ao nível de serviço. Logo, como em todos os casos, os custos são significativamente mais altos. Dessa forma, o corredor bioceânico com as características analisadas não é viável para o escoamento de soja em grãos pelos portos chilenos quando comparado ao modelo atual de exportação. No caso de produtos altamente perecíveis, comercializados no mercado *spot* ou de alto valor agregado, a diminuição no tempo em trânsito poderia viabilizar o uso do corredor bioceânico.

Nota-se a necessidade de atenção por parte do Governo para com a proposta de sistemas de transportes alternativos para o escoamento da produção agrícola. Caso o Governo pretenda viabilizar o corredor bioceânico, será necessário o uso de modais de maior eficiência econômica e energética do que o modal rodoviário, como é o caso do ferroviário, além de investir em Parcerias Público-Privadas (PPPs) para fomentar a infraestrutura necessária. Entretanto, por se ter de cruzar regiões montanhosas, torna-se excessivamente custosa a construção e a manutenção de vias férreas nos corredores bioceânicos sul-americanos. O uso de modais alternativos aumentaria de forma significativa o tempo em trânsito dos corredores de exportação, podendo resultar em valores maiores do que os observados no cenário atual.

Nesta análise, não foram considerados aspectos relacionados à legislação e aos possíveis entraves do transporte terrestre de mercadorias entre os países das rotas avaliadas, sendo esse um debate preponderante para pesquisas futuras. Devido ao aumento na exportação de produtos agrícolas brasileiros para os mercados asiáticos, optou-se por considerar aspectos que impactam diretamente na tomada de decisão das empresas envolvidas, ou seja, o custo do frete e o tempo em trânsito da mercadoria. Cumpre lembrar que o tema tratado nesta pesquisa é um assunto contemporâneo e que tem estado na pauta das políticas públicas de melhoria da infraestrutura do transporte. ■

1 Engenheiro agrônomo pela USP e diretor presidente do IPAGRI
2 Economista pela UPF, mestre em Agronegócios pela UFRGS e diretora financeira do IPAGRI
3 Engenheiro agrônomo pela USP, mestre em Planejamento Energético pela UNICAMP e diretor de Pesquisa do IPAGRI