Brasil perde terreno no esmagamento de soja

Apesar das exportações crescentes nos últimos anos, no complexo da soja, a capacidade de esmagamento do Brasil perde força na participação mundial. Os investimentos estão sendo dirigidos para a Argentina, China e o Leste Europeu. Com relação à vizinha, Argentina, a redução de espaço foi significativa. Se em 1995 a capacidade brasileira era praticamente o dobro, em 2006 haverá empate técnico entre os dois países.

As indústrias apontam as questões tributárias como causadoras de distorções. A Lei Complementar 87, de 1996, conhecida como Lei Kandir, trouxe uma teia complexa de cobranças distintas entre os Estados. O transporte interestadual ficou completamente inviável.

Brasil: fatores negativos

- Distorções tributárias
- Logística e transporte interno
- Expansão da demanda doméstica

Enquanto na Argentina as plantas inauguradas recentemente apresentam capacidade de moagem de 12 a 15 mil toneladas, no Brasil, esta capacidade fica entre 3 a 4 mil toneladas. Aliás, aqui, de 1992 a 2002, os investimentos foram apenas para a expansão das unidades. Somente em 2003 e 2004 houve inaugurações de novas plantas.

Novas unidades no Brasil: 2003 e 2004

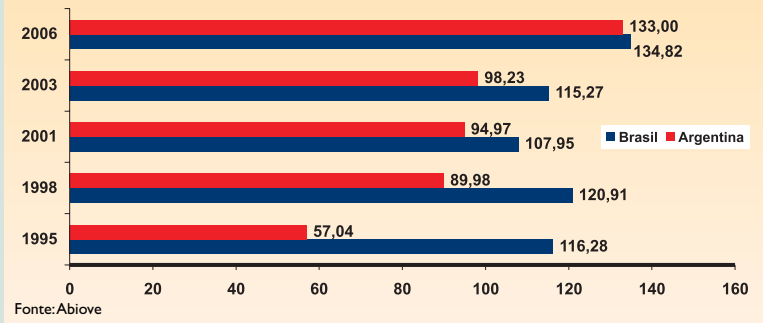
- Cargill: Rio Verde (GO)
- Bunge: Uruçuí (PI)
- Coimbra: Alto Araguaia (MS)
- Comigo: Rio Verde (GO)

Centro-Oeste

De acordo com os dados da Associação Brasileira da Indústria de Óleo Vegetal (ABIOVE), havia 120 unidades esmagadoras no Brasil. Hoje, existem 91 plantas operadas por 49 empresas diferentes. Com a oferta da matéria-prima se deslocando para o Centro-Oeste, a tendência é de as fábricas seguirem na mesma direção.

Em âmbito global, os investimentos na área de esmagamento caminham para outras regiões. Face ao grande mercado de consumo e às vantagens tarifárias em importar grão, em vez farelo e óleo, a China atrai capital. O mesmo acontece com o Leste Europeu, diante do aumento do plantio de girassol e outras oleaginosas.

Capacidade diária de processamento de soja (em mil toneladas)



Fonte: Abiove

Governança no mercado de fretes

O limite para a expansão agrícola do País é dado pela logística, e não pela disponibilidade de terras

RICARDO SILVEIRA MARTINS
DÉBORA SILVA LOBO

A situação deficiente do sistema público de transporte coloca o Brasil diante de uma circunstância bastante curiosa: o limite para a expansão da produção agrícola atualmente é dado pela logística, e não pela disponibilidade de terras.

Por razões históricas de nossa ocupação econômica, existe um vazio econômico localizado em áreas das regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste do Brasil, caracterizadas como o cerrado. São áreas de condições edafoclimáticas favoráveis para a expansão das culturas de soja e milho, mas com sensível carência de sistemas de transporte para promover o acesso dos insumos agrícolas e o escoamento da produção.

A ocupação econômica das áreas de cerrado ocorre de forma lenta e restrita às regiões mais próximas do centro-sul do País. A expansão da cultura da soja ocorreu com a ampliação da fronteira agrícola e com os ganhos de competitividade nas regiões tradicionais. Os Estados da região Centro-Oeste ganharam importância na produção brasileira.

A carência na provisão adequada da infra-estrutura eleva os custos de transporte, associados a fatores como velocidade e tempo total de entregas, confiabilidade, flexibilidade, rotas e outros indicadores da logística. No Brasil, as cargas percorrem grandes distâncias e dependem do transporte rodoviário, de modo a anular as vantagens comparativas da produção.

Como sua importância aumenta nos preços finais, em função do menor valor agregado, o comércio agrícola é sensível aos gastos com transportes. No atacado, a participação dos custos de transporte é o dobro da dos produtos manufaturados. Como a variável preço é um importante elemento na construção da competitividade de *commodities*, diz-se que "cada dólar poupado no transporte é um dólar ganho para a agricultura".

O valor de mercado do frete varia entre regiões e produtos, face às características da agricultura, como a concentração espacial e temporal da produção, os requisitos técnicos dos equipamentos para o transporte, a cobrança de pedágio e a concorrência com outros modais em algumas rotas.

Brasil: área de soja

Safra	Milhões de hectares
1992/93	10,6
2002/03	18,4

Sobrecarga

No Brasil, a soja normalmente é transportada a granel por intermédio de autônomos. As principais rotas se formam entre regiões produtoras e de consumo para esmagamento (indústria de óleo), fabricação de ração e exportação. O pico da safra implica em valores máximos, com a necessidade de comercialização rápida no momento da colheita, dada a escassez de estruturas de armazenagem nas áreas de produção. Isso causa sobrecarga na logística em alguns meses do ano.

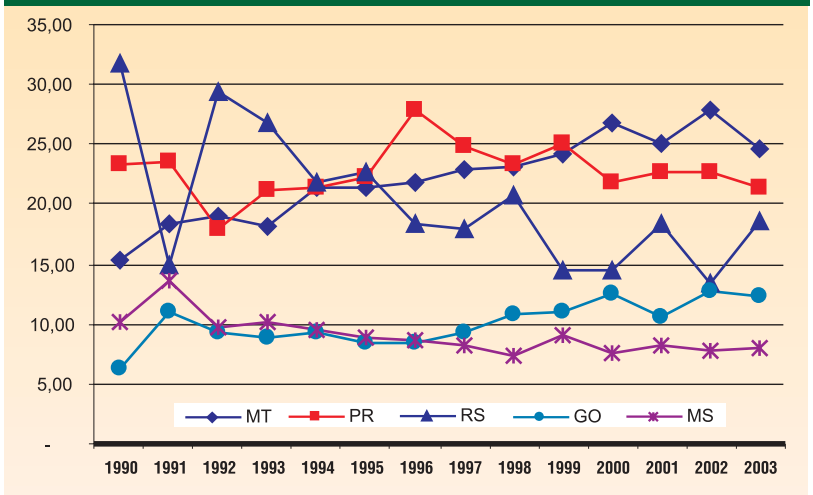
A exportação da soja em grãos aumentou, em função da aplicação da Lei Kandir (Lei Complementar nº 87, de 13/06/1996), que desonerou o ICMS da exportação do produto *in natura*, e de práticas comerciais de alguns países, com escalada tarifária na importação de derivados.

Formação dos valores

Os valores dos fretes são formados nos corredores de exportação e resultam da negociação de embarcadores (atentos aos volumes e características das cargas, associados à especificidade requerida dos ativos de transporte), com transportadores e agenciadores. Algumas cargas pagam a mesma quantia do mercado de soja em outros produtos, como o milho no Estado do Paraná.

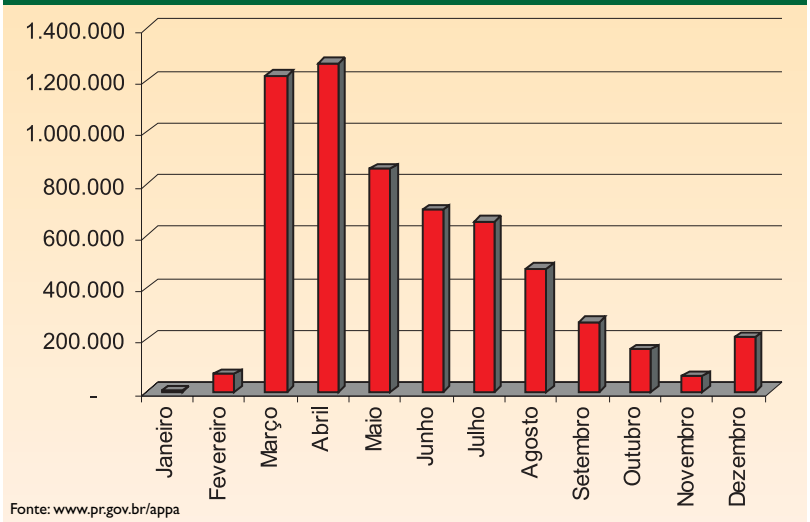
Nos períodos da safra, o valor do frete é bem maior em relação à entressafra, porque a concentração do transporte no modal rodoviário pressiona a demanda de veículos, diante da escassez de estruturas de armazenagem nas áreas produtoras e portuárias.

Brasil: participação % dos estados na produção de soja



Fonte: MAPA/CONAB

Exportação de soja em grãos no Porto de Paranaguá (em t), 2003



Fonte: www.pr.gov.br/appa

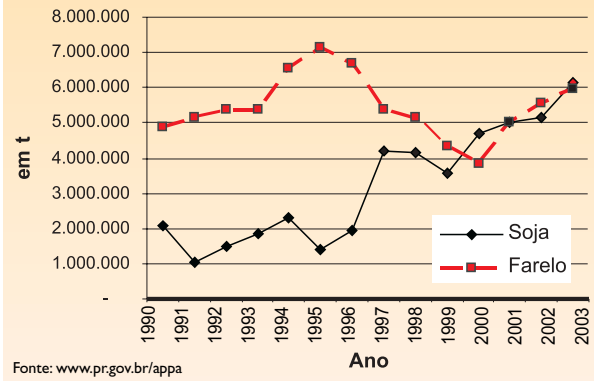
O mercado

Com base em pesquisa, foram coletadas informações para caracterizar as formas organizacionais utilizadas no transporte e inferir variáveis associadas a dimensões da transação, especificidade referente à localização; especificidades (temporal e de ativo dedicado e físico); incerteza e freqüência.

Especificidade referente à localização

• Necessidade de localização próximo aos pontos de embarque dos grãos;
• Gerenciamento do transporte em departamento na sede do embarcador;
• Regionalização do transporte num raio

Evolução das exportações de soja e farelo pelo Porto de Paranaguá



Fonte: www.pr.gov.br/appa

de 150 Km da sede da empresa;
• O fator determinante é a relação "pessoal" com o prestador do serviço;
• A proximidade cria um "certo elo de fidelidade" e evita o oportunismo.

Especificidade referente a ativos imobilizados

• Investimentos realizados para atender a um cliente específico;
• Caso haja quebra contratual, o transportador fica com capacidade ociosa;
• No transporte de grãos, ocorre o investimento na compra de caminhões e de uma base operacional próxima ou não do embarcador;
• A especificidade de ativos imobilizados é pequena para o embarcador, e os caminhões atendem a vários embarcadores.

Especificidade de ativo físico

• De acordo com embarcadores e transportadores, pode-se considerar que os caminhões têm um certo nível de especificidade de ativo físico;
• Capacidade média de 30 t; devem estar adaptados à realidade de embarque e desembarque dos grãos, que pode variar de um local para outro;
• Cuidado do transportador para evitar perdas (até 0,2 % do peso total);
• Transporte CIF: embarcador repassa a responsabilidade para o transportador;
• Não induzir a uma governança interna, pois as transportadoras terceirizadas atendem às exigências do embarcador;
• As exigências de ativos dos embarcadores variam da simples avaliação informal do veículo e de sua documentação, passam pelo detalhamento de apólice de seguros, pneus, carroceria, apresentação do motorista (uso de barba, chinelos e bermuda) e idade do caminhão, e chegam à base do Transqualit (selo de qualidade utilizado para cargas do segmento industrial).

Fretes rodoviários para a movimentação da soja

Origem	Destino	R$/t	R$/km	Meses
Jataí (GO)	Uberlândia (MG)	32,33	0,0787	Novembro/03
Jataí (GO)	Uberlândia (MG)	41,73	0,1015	Março/04

Fonte: Informe Sifreca.

Especificidade temporal

• Associada ao processo contínuo de produção no transporte principal;
• Falta da transação, em dado momento, implica em perdas contratuais;
• A sazonalidade é mais problemática entre o embarcador e o transportador;
• A integração parcial surge como estrutura de governança e instrumento estratégico de barganha;
• No transporte de grãos, a terceirização sob a mesma propriedade é uma forma eficiente de governança, pois garante as transações do segmento principal, no período de pico da safra, e mantém a frota em movimento para outras empresas, nos períodos de menor demanda;
• Atributo de "incerteza" associado à forma de governança. O custo da quebra contratual na exportação ou na venda interna é elevado. Como não é possível depender do mercado para escoar a produção, o movimento de uma empresa é o triplo da sua capacidade estática/ano;
• A frota própria faz parte da decisão estratégica de regular a capacidade de armazenagem;
• A negociação com os agentes que têm frota própria acontece porque o mercado de transporte de grãos é de oportunidade e minimiza o risco em relação aos transportadores terceirizados;
• O embarcador tem mais e melhores informações, mas fica vulnerável no período da safra.

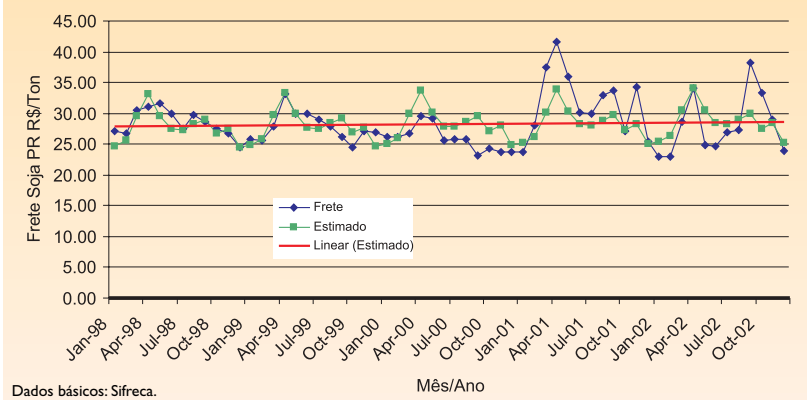
Incerteza

• Associada ao período de safra, quando a oferta de caminhões é inferior à demanda;
• Habilidades empresariais necessárias para igualar oferta e demanda;
• Coordenado pelo mercado, o valor do frete é uma variável muito importante
• No pico de safra, transportadores e autônomos aproveitam a oportunidade e mostram uma fidelidade é muito frente às oscilações do valor do frete. Por isso os embarcadores mantêm uma integração vertical parcial.

Freqüência

• A necessidade de embarque de grãos durante o ano todo exige mais ou menos caminhões, mas o número de transportadores contratados tende a ser estável;
• Embarcador deixa de utilizar, por um determinado tempo, os serviços de uma transportadora, quando a mesma é oportunista.

Frete real e estimado, e tendência no estado do Paraná - faixa de 200 a 400 km



Dados básicos: Sifreca.

Preferências do embarcador

Pela técnica de preferência declarada, foi aferida a ordem de importância dos atributos, na visão dos embarcadores de grãos, no Estado do Paraná, em torno de um serviço desejável.

Em primeiro lugar, como reflexo da preocupação com a precariedade da infra-estrutura, os embarcadores, além do contrato de transporte, buscam do transportador a garantia de que a carga será entregue nos termos acordados, e no caso da ocorrência de imprevistos e sinistros, a garantia de prestar o serviço no prazo combinado.

Outro ponto diz respeito ao fato de que o serviço prestado tem um desempenho regular, com pouca variação, dentro do nível acordado. Variações nos prazos de entrega causam transtornos logísticos, como filas de caminhões, falta de condições de armazenar adequadamente o produto, perdas de vendas e multas, por exemplo. Uma preferência que substitui a depositada no atributo rapidez.

Ferrovias

As pesquisas levantaram algumas restrições ao uso do transporte ferroviário, a partir de problemas operacionais e gerenciais na prestação dos serviços por parte do agente ferroviário, tais como:

Operacionais:

• Falta de linhas interessantes aos negócios, como resultado de desativação ou mesmo de inexistência histórica;

• A capacidade geral da malha está estagnada, em contraste com as elevações nas produções agrícolas colhidas e comercializadas;

• Dificuldade de transpor a malha de outras concessionárias, causada pelo funcionamento insatisfatório dos acordos de tracking e tráfego mútuo;

• Escassez e indisponibilidade de material de transporte; em geral, locomotivas e vagões, mesmo para as propostas de adiantamento de fretes;

Formas organizacionais

Embarcadores:

• evitam a imobilização em ativos;
• terceirizam os serviços para transportadoras cadastradas;
• usam o mercado *spot* nos períodos de pico de movimentação.

Empresas com significativo volume de carga embarcada:

• mantêm frota própria para movimentar pequena parcela do volume total;
• criam empresa transportadora (a terceirização é uma integração vertical);
• têm transporte próprio para ser usado internamente (entre entrepostos).

Observações gerais:

• não há contrato formal entre o embarcador de grãos e a transportadora;
• ocorre o uso de mecanismos para minimizar riscos.

• Elevado ciclo de transporte dos produtos:

Transporte	carga na origem e descarga no porto
Rodoviário	30 horas, em média
Ferroviário	120 horas

Malte importado do Uruguai: relação de 5:1 desfavorável para o transporte ferroviário

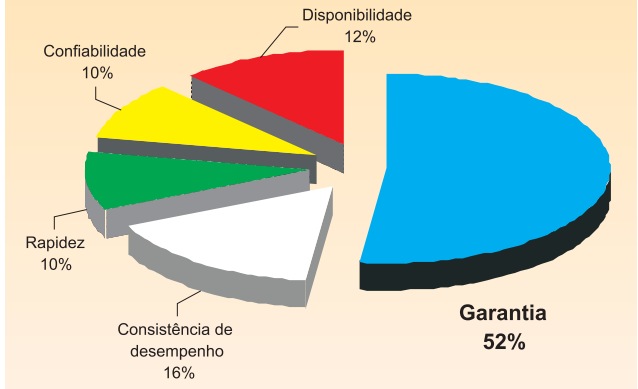
Gerenciais:

• Prazos de entrega, desvio de rota, faturas erradas, perdas nos vagões;

• Quantidades acordadas e a freqüência da oferta de material de transporte;

• Mistura com produtos transgênicos, por falta de limpeza dos vagões;

Preferência quanto aos atributos para cargas granéis agrícolas



Fonte: resultados da pesquisa

• Fretes acompanham a margem do frete-motorista, do mercado rodoviário, com situações de igualdade nos fretes entre os modais rodo e ferroviário.

O processo de licitação e o marco regulamentar para o setor também influenciam para que as dificuldades do transporte ferroviário contribuam mais significativamente para os embarcadores. Além das marcantes defasagens tecnológicas herdadas no processo de concessão, o marco regulamentar inibe investimentos, diante da incompatibilidade entre os prazos do contrato e o retorno do capital investido.

Estratégias

Como os embarcadores definiram investimentos em estruturas de armazenagem para receber a safra, principalmente na região Centro-Oeste, as rotas mais curtas movimentam volumes crescentes.

Diante dos aumentos do frete e de pedágios, conjugados com a inflexibilidade nos preços internacionais e a insuficiência de estruturas de armazenagem nos portos, as empresas mudaram a contratação dos fretes. A saída é buscar prestadores de serviços mais formalizados, com ofertas de cargas durante todo o ano, e fazer menos negociações com carreteiros.

Com isso, os fretes devem diminuir a instabilidade nas próximas safras, com picos menos elevados, salvo exceções de superprodução, não previstas.

As empresas do agronegócio brasileiro se preocupam com os estrangulamentos atuais e projetados para a logística brasileira, pois, além de representar maiores dificuldades operacionais e a redução de margens e lucratividade, eles podem inviabilizar os negócios.

Há uma alteração nas estratégias de gerenciamento e incorporação de atividades logísticas, na contra-mão da expansão de operadores logísticos nos setores industriais. Os modais ferroviário e hidroviário são vistos como alternativas importantes na movimentação de grandes volumes. Investimentos são gerados em veículos e infra-estruturas de armazenagem e de terminais. Uma estruturação própria de logística das empresas, com a aquisição de locomotivas, vagões, chatas, empurradores e armazéns.

Sem encontrar uma solução definitiva para os estrangulamentos da infra-estrutura, as soluções parciais cumprem importante papel, mas têm pequeno alcance frente ao imenso potencial desperdiçado pela economia brasileira, com a penalização das cadeias que apresentam resultados dos mais destacados. ■