

INVESTIMENTO LOGÍSTICO

A INTEGRAÇÃO FERROVIÁRIA DA CHINA COM A EUROPA

PLINIO M. NASTARI

Mestre e doutor em Economia Agrícola e presidente da DATAGRO Consultoria

A CHINA está construindo uma nova geração de trens de alta velocidade, capazes de transportar passageiros a 500 km/h e cargas a 250 km/h. Desde que o programa chinês de construção de uma malha ferroviária moderna foi iniciado em 2004, o crescimento tem sido extraordinário. Em 2005, no mundo todo, a rede de ferrovias de alta velocidade era de 14 mil km, enquanto a China dispunha de uma rede de apenas 1 mil km. Em 2016, a China já dispunha de uma malha de alta velocidade de 20 mil km, e o resto do mundo permanecia com os mesmos 14 mil km. A meta chinesa é chegar a 30 mil km em 2020 e 45 mil km em 2030.

O objetivo é integrar os principais mercados chineses com Londres, Frankfurt, Barcelona e outros grandes centros europeus de comércio, dentro de poucos anos. No meio do caminho, com o cumprimento desta meta, está havendo a integração logística da China com o Oriente Médio, a Índia e o Leste Europeu. Desta maneira, o trajeto de 15.400 km entre o Leste Europeu e a China poderá ser feito em poucos dias. Enquanto isso, para levar uma carga da América do Sul até a China, o transporte marítimo de produtos, principalmente agrícolas, continuará demandando entre quarenta e sessenta dias. Essa é uma transformação importante que precisa ser levada em conta. Os custos de transporte e a integração comercial dos grandes mercados consumidores, como a China, a Índia e o Oriente em geral, com algumas geografias do mundo estão mudando rapidamente.

Esse é um movimento que encontra paralelo apenas no estabelecimento da Rota da Seda, dois mil anos atrás. A seda era a base de troca e a moeda utilizada no rico comércio entre a Ásia e o Ocidente. Era muito valorizada pelos nômades que criavam os cavalos utilizados no transporte, nas guerras e na manutenção da paz. Um livro seminal que explica o desenvolvimento da Rota da Seda é *The Silk Roads*, do pesquisador de Oxford Peter Frankopan. A história pregressa permite uma reflexão sobre as enormes transformações que estão ocorrendo neste momento e como elas podem afetar a competitividade da produção de produtos industrializados e alimentos no mundo todo.

Essa evolução da logística e da integração comercial já começa a direcionar investimentos em algumas geografias antes consideradas afastadas do eixo também antes considerado mais competitivo. Um destes exemplos é a expansão da produção de açúcar de beterraba no Leste Europeu, que vem ocorrendo principalmente por empresas sediadas na Europa Ocidental. Essas transformações são visíveis na Rússia e na Ucrânia. A Ucrânia é conhecida por ser uma das regiões com solos mais férteis do mundo. Em 2007 – portanto, dez anos atrás –, foram cultivados com beterraba açucareira cerca de 620 mil hectares, mas a produtividade média era de 30,0 toneladas por hectare. Em 2016, foram cultivados 312 mil hectares, mas a produtividade já havia subido para 47,7 toneladas de beterraba por hectare.

Com isso, foram gerados uma produção de 2,01 milhões de toneladas de açúcar e um excedente exportável de 520 mil toneladas. Para 2017, a área cultivada com beterraba deve crescer 12%, para 350 mil hectares, e a produtividade esperada é de 51,8 toneladas por hectare. A produção deve crescer para 2,50 milhões de toneladas de açúcar, e o excedente exportável vai dobrar, para cerca de 1 milhão de toneladas.

Na França, a produtividade média é de 73,5 toneladas por hectare, e, na prática, não há nenhum motivo que impeça os produtores da Ucrânia de alcançarem a mesma *performance* ou maior, em pouco tempo. Se a área cultivada voltar aos níveis de dez anos atrás, o excedente exportável vai crescer ainda mais. A integração logística com a China fará com que o Leste Europeu acesse o mercado chinês com muito mais facilidade do que o Brasil.

A logística do mundo está mudando rapidamente, e, com ela, a competitividade e as rotas de comércio.

Há quinze anos, o maior destino das exportações brasileiras de açúcar eram os portos do Mar Negro, para abastecer a Rússia e os países vizinhos. A Rússia chegou a importar 5,1 milhões de toneladas de açúcar em um único ano – hoje é exportadora líquida. Desde então, o principal destino do açúcar brasileiro passou a ser composto pela China e pelo Sudeste Asiático. No entanto, é preciso atenção para que não ocorram novamente mudanças importantes nesse mercado, determinadas pelo valor do frete e pela facilidade representada pelos embarques fracionados em contêineres e vagões de trem.

Não basta ser competitivo da porteira para dentro. É preciso atenção redobrada sobre o que ocorre do portão até o prato do consumidor final. ■

