

## **Custos logísticos agroindustriais: avaliação do escoamento da soja em grão do Mato Grosso para o mercado externo**

**Por Cristiano Portz**

Marilyn Ribeiro Kussano e Mário Otávio Batalha

A Soja hoje é o principal produto de commodity produzido no Brasil, e é o cultivo que mais movimentamos nosso agronegócio, todavia também é por ela que vemos nossas maiores carências de infraestrutura e logística do país, onde que por decisões de governos passados e de outras épocas, somados a migração dos cultivos para regiões mais interiores do país, gerou-se um problema grande no cenário de mercado atual, onde boa parte de nossa competitividade é perdida pelo preço e desperdício do produto durante sua logística de transporte do interior do país até os portos de exportação do produto.

As vias de transporte que dispomos no país não são eficientes e além de tudo são extremamente caras se comparadas ao custo do transporte em demais países produtores da commodity no mundo, pois no Brasil o transporte com todas as taxas portuárias e de transbordo chega a 35% do valor do produto, o que em meu ponto de vista é um alto risco para uma commodity que tem muita variação de mercado e depende exclusivamente de fatores climáticos para sua produção, enquanto que em demais países produtores que competem com o Brasil esses valores não ultrapassam a casa dos 10% do total, o que rende uma competitividade econômica maior aos mesmos, por nossa sorte os custos de produção no país são mais baixos o que nos coloca em vantagem perante demais produtores, pois vendemos em dólares e pagamos insumos em reais, todavia essa vantagem é perdida no nosso precário sistema de logístico, que ao meu ponto de vista é culpa em grande parte do descaso dos governos que tivemos, onde os mesmos jamais se preocuparam em incentivar formas mais baratas de transporte como, por exemplo, hidrovias as quais são a modalidade mais barata e que hoje não passam de 1000 km de extensão nos trechos mais distantes, o que para um país continental cheio de rios feito o nosso é vergonhoso, e obriga o produtor a pagar um transporte intermodal que aumenta os custos pelo transbordo e pela perda que se dá a cada transbordo da mercadoria, fora as péssimas condições de nossas rodovias que não ajudam em nada o valor do frete rodoviário e que representam a maior parte do transporte de nossa produção e hoje na soma de custos é o mais barato para produtores pequenos e médios que não tem poder de barganha com grandes volumes para baixar o valor de intermodais.

Outro fator que ao meu ponto de vista é extremamente carente para o produtor brasileiro é a armazenagem da safra, hoje a realidade da maioria dos nossos produtores é a venda na colheita onde os preços são os menores e o frete é o maior o que consome o lucro do produtor, vejo isso como um descaso com nossa agricultura onde os caminhões são o silo do Brasil e perdemos muito em lucro vendendo em momentos inadequados e que se compararmos a produtores argentinos e americanos onde o subsídio para construção de estruturas de armazenagem é bem maior, os períodos de escoamento de safra são mais regulares ao longo do ano e os sistemas de logística conseguem digerir com maior facilidade a produção, gerando também maior renda ao produtor que pode escalonar a venda de seu produto conforme necessidade e preço de mercado garantindo lucro e desafogando o já precário sistema de logística do nosso país, todavia isso nunca foi fomentado pelos nossos

governantes que gera esse grande volume de produto nas épocas de safra em nossas rodovias e portos, como é citado no texto onde em apenas três meses do ano, que são os meses da safra, cerca de 70% do volume produzido é escoado, o que a meu ver gera uma grande perda de renda ao produtor e consequentemente ao país!

Creio que uma alternativa para baixar os custos a curto meio prazo seria escoar parte da safra do centro norte do Brasil pelo pacífico, o que não foi citado no texto, mas que por varias vezes ao longo da leitura me veio à tona, pois as altas taxas tributarias internas como o ICMS e somado as péssimas condições de nossas rodovias, fazem com que a saída por portos estrangeiros possam vir a ser uma opção para nossa soja, todavia é um processo que leva alguns anos de estudo, mas de qualquer modo é mais plausível do que esperar a construção de um sistema logístico novo para nosso país o qual já vem a muitos anos deficitário e a tendência não é de melhoras devido nosso estado econômico atual e futuro de médio prazo.

Para finalizar essa pensata sobre o artigo gostaria também de lembrar que a migração de nossas áreas produtivas seguem acontecendo rumo ao norte do país o que cada vez mais encarece nosso produto pelo transporte aos principais portos que estão no sul e sudeste, todavia uma alternativa plausível seria também a melhora da infraestrutura dos portos do norte para receber nossas safras e creio que poderíamos usar mais modalidade de transporte uma vez que esta região é rica de recursos fluviais para navegação, todavia politicas precisam ser criadas para que pequenos e médios produtores possam se beneficiar de transportes intermodais sem pagar mais pelo transbordo o que desafogaria nossas rodovias e reduziria o fluxo do transporte rodoviário, pois se hoje o mesmo é o mais barato no custo logístico total é porque as politicas que vieram ate aqui o favoreceram e ao meu ponto de vista precisamos mudar esse modelo ineficiente de transporte e investirmos mais em infraestrutura logística nos demais modais para que possam ser mais eficientes tornando os custos totais de transporte menores, trazendo nosso país um cenário de competitividade maior com os demais produtores mundiais, pois como todos sabemos, somos muito eficientes da porteira pra dentro!

