

Transportes e Logística em Sistemas Agroindustriais

Prof. Dr. Luciel Henrique de Oliveira.

TRANSPORTE DE PRODUTOS AGROPECUÁRIOS NO BRASIL

O transporte de produtos agropecuários e os insumos necessários para a produção destes no Brasil é bastante complexo e deficitário, tanto em qualidade quanto em capacidade de fluxo de produtos.

Atualmente os meios de transportes mais utilizados para escoar produtos agropecuários são o rodoviário, ferroviário e hidroviário, nesta ordem de uso, de forma decrescente de volume transportado.

O objetivo desta “**PENSATA**” é munir o leitor de informações pertinentes para o aguçamento do senso crítico em relação à cadeia logística de produtos agropecuários e seus insumos de produção.

Quando analisamos a questão logística no sistema agropecuário os meios de transporte, a situação geral de infraestrutura de transporte, a armazenagem dos produtos e o destino final são de extrema importância.

Atualmente o custo do transporte dos produtos agropecuários é composto pelo transporte propriamente dito, armazenagem, transbordo quando há mudanças de meios de transportes, perdas do processo e tributos.

Devido os produtos agropecuários terem baixo valor agregado o custo de composição de logística total, impacta de forma expressiva o valor final do produto agropecuário.

Em relação ao transporte terrestre rodoviário, que é o mais utilizado atualmente para escoar a produção agropecuária até os polos consumidores ou exportadores, os pontos mais impactantes nos custos são a péssima qualidade de infraestrutura de estradas, déficit da capacidade de armazenagem de produtos, baixo número de opções de destino final e falta de capacidade da cadeia produtiva em organizar fretes de retorno.

INFRAESTRUTURA DE RODAGEM:

As estradas brasileiras são bastante ruins quando comparadas aos países desenvolvidos. Muitos trechos das regiões produtoras ainda se observa locais sem asfalto ou com asfalto degradado tornando as estradas praticamente intransitáveis em determinadas épocas do ano, com atoleiros gigantescos, falta de manutenção e sobre carga das vias. A malha viária brasileira é muito pequena em relação a sua extensão territorial, quando comparada com outros países produtores. Muitas vezes as cargas ficam presas nessas estradas por dias, onerando o custo do frete e conseqüentemente o preço do produto final.

A conservação das vias de rodagem é responsabilidade do setor público que a deve fazer via uso do dinheiro público bem aplicado ou pela privatização dessas vias.

Porém o cumprimento de leis respeitando o peso máximo de transportes é responsabilidade dos produtores e empresas de transporte, não sobrecarregando os veículos acima da capacidade de peso autorizada, oque sem dúvida contribui para a danificação de rodovias.

CAPACIDADE DE ARMAZENAGEM

A capacidade de armazenagem de produtos agrícolas no Brasil é bem aquém da capacidade atual de produção, muitas vezes lavouras inteiras precisam ser armazenadas a céu aberto devido a este descompasso entre produção e capacidade de estocagem.

Esse déficit de capacidade de armazenagem gera uma demanda de transportes na época da colheita muito grande, com isso ocorre o inchaço nos preços pagos pelo transporte, devido a maior procura pelos serviços. A fase de colheita da primeira safra se estende de janeiro a março e a colheita da segunda safra de maio a agosto, quando falamos de duas grandes commodities produzidas no Brasil, milho e a soja.

Quando existe esta maior demanda por transporte, ocorrem duas situações, primeiro aumento da demanda por transporte acarretando em aumento do custo e em paralelo falta de caminhões para transportar a integralidade da produção. Ambos os pontos colaboram para o aumento de custo do transporte no produto final.

A atuação governamental novamente é de imprescindível necessidade para ajudar a sanar esta falha, seja construindo armazéns ou aumentando as linhas de créditos ara a construção destes armazéns.

DESTINO FINAL

Os produtos agropecuários produzidos no Brasil são destinados ao consumo interno e a exportação. Quando para consumo interno podem ser levados in natura para os grandes centros consumidores, como caso de hortifrútiis, ou para a indústria de processamento nos polos industriais. Qualquer que seja a finalidade do mercado interno estradas devem

permitir a rápida chegada destes produtos ao destino final, uma vez que muitos produtos têm vida de prateleira reduzida.

Quando falamos em produtos exportados como caso das commodities do agro negócio, as opções portuárias de escoamento são muito reduzidas, basicamente localizadas na região sudeste. Ações governamentais novamente se fazem necessárias para explorar outras rotas de escoamento da produção, principalmente no Norte e Nordeste do Brasil.

O incentivo a construção de novos portos, ferrovias e hidrovias para estes locais é de suma importância.

ORGANIZAÇÃO DA CADEIA LOGÍSTICA

Frequentemente os custos com logísticas são onerados, devido o fato de que parte do trajeto de volta dos transportes, para os pontos de origem do carregamento, os veículos andam vazios, pois não existe integração de cargas de ida e de retorno. Parte desta falta de cargas de retorno é explicada pelo fato de que os destinos dos produtos finais são diferentes daqueles dos insumos de produção. Desta forma os custos referentes a este trajeto sem carga são embutidos nos custos dos fretes.

Concluindo este relatório, deixar claro que ações concretas do governo no que diz respeito à melhoria dos sistemas de transporte, investimentos em políticas de infraestruturas de armazenagem e recebimento de produtos, são imprescindíveis para melhorar o sistema de transporte dos produtos agropecuários e para reduzir os custos com logística no produto final.