

CORREDOR DE ESCOAMENTO NOROESTE: ALTERNATIVA LOGÍSTICA PARA PRODUTORES AGRÍCOLAS DA REGIÕES CENTRO E NORTE DO ESTADO DO MATO GROSSO

Magdiel Soares da Silva*
Tarcisio Marcelo Menezes**

RESUMO: A logística aplicada ao setor de agronegócio é hoje o principal meio para a redução dos custos na comercialização da produção agroindustrial brasileira. Esta preocupação fica evidente quando comparamos os custos do Brasil com os custos logísticos dos EUA, nosso principal concorrente global neste segmento. Tratando-se da soja, o principal produto na pauta de exportações do setor, o Brasil apresenta um custo de U\$ 97 por tonelada, muito superior aos U\$ 26 por tonelada desembolsados pelos norte-americanos. Criar alternativas logísticas para o setor significa proporcionar ganhos diretos na rentabilidade dos produtores, principalmente o das regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil. Diante deste cenário o trabalho tem como objetivo analisar a viabilidade econômica da utilização do corredor de escoamento Noroeste, infra-estrutura logística dedicada ao processo de escoamento da produção agroindustrial nas regiões Centro e Norte do Estado do Mato Grosso. A infra-estrutura desse corredor é composta pelo conjunto de rodovias federais e estaduais e pela hidrovía ligando o rio Madeira ao rio Amazonas. Os dados obtidos foram analisados quantitativamente, mediante a avaliação dos custos logísticos gerados pela utilização deste corredor em comparação com o processo de escoamento por outras opções logísticas, entre as quais o corredor Sul, no qual se tem o porto de Paranaguá - PR como porta de saída da produção para o mercado externo. Os resultados obtidos apontam para uma significativa redução dos custos, da ordem de R\$ 175 milhões anualizados, com redução de 22,13% destes custos. Estes valores tiveram como base os volumes exportados pelo corredor Noroeste em 2005.

PALAVRAS-CHAVE: Agronegócio; Corredor de escoamento; Logística.

*Acadêmico do Curso de Especialização em Gestão de Agronegócio - Turma III do Centro Universitário de Maringá – CESUMAR. E-mail: magdiel21@gmail.com

**Docente do Curso de Tecnologia em Gestão de Agronegócio Centro Universitário de Maringá – CESUMAR. E-mail: tarcisio@cesumar.br

NORTHWESTERN TRANSPORTING CORRIDOR: LOGISTIC ALTERNATIVE FOR AGRICULTURAL PRODUCERS OF CENTER AND NORTH REGION OF THE MATO GROSSO STATE

ABSTRACT: The logistic applied to the agribusiness sector is today the main way for reduction of costs in commercialization of the Brazilian agro-industrial production. This concern is evident when we compare the logistic costs of Brazil with the logistic costs of U.S.A, our main global competitor in this segment. About soy, the main product in the guideline of exportations of the sector, Brazil presents a cost of U\$ 97 for ton, much more than the U\$ 26 for ton spent by the North Americans. To create logistic alternatives for the sector means to provides profits right to yield of the producers, mainly of the regions Center-West and North of Brazil. Facing this scene, this paper has as goal to analyze the economic viability of the Northwestern transporting corridor, dedicated logistic infrastructure to the process of transporting the agro-industrial production in the regions Center and North of the Mato Grosso State. The corridor infrastructure is composed for the set of federal and state highways and by the waterways linking the river Wood to the river Amazonas. The obtained data have been quantitatively analyzed, through the evaluation of the logistic costs generated by the use of this corridor comparing with the process of transporting by other logistic options, among them, the South corridor, which has the Paranaguá (PR) port as a way out door to the production for external market. The obtained results point to a significant costs reduction, from R\$ 175 million by year, with the reduction of 22,13% of these costs. These values have as its base the exported volumes through the Northwestern corridor in 2005.

KEYWORDS: Agribusiness; Corridor for transporting; Logistic.

INTRODUÇÃO

Em um país de dimensões continentais como o Brasil, a logística tem como o principal objetivo gerar o menor custo possível para manter a sustentabilidade das atividades produtivas, em especial as do setor do agronegócio, setor essencial para o desenvolvimento da economia nacional, caracterizado por produtos de grandes volumes e baixo valor agregado.

Neste setor, a problemática em termos de logística baseia-se no fato de que as áreas de maior produção agrícola do país estão localizadas nas regiões Centro-Oeste e Norte, distantes dos principais portos de escoamento destes produtos, os portos de Santos e Paranaguá.

Diante deste cenário vemos a oportunidade e a necessidade da aplicação de novas possibilidades para o transporte destes produtos, buscando a integração dos modais de transporte, com objetivo de reduzir os custos envolvidos nesta etapa da cadeia produtiva.

Será avaliada a infra-estrutura disponível no corredor de escoamento Noroeste. O estudo de caso se baseará em pesquisa bibliográfica acerca do tema e na análise quantitativa dos dados, com a finalidade de mensurar os ganhos econômicos proporcionados pela utilização desta alternativa logística em comparação com o escoamento da produção pelos portos do Sul e Sudeste.

Este estudo pretende também avaliar o desenvolvimento regional através da retenção de recursos nas regiões, fato este que promove o desenvolvimento do agronegócio nas regiões analisadas.

2 MATERIAL E MÉTODOS

Os dados coletados para a o desenvolvimento do estudo foram obtidos a partir de revisão bibliográfica sobre a produção agroindustrial brasileira, os volumes de exportação no ano de 2005, os locais de produção e os portos utilizados neste processo. Para o desenvolvimento das análises dos custos, foi realizada avaliação quantitativa com foco nos custos de transporte da produção desde as regiões de produção até os portos de em-barque para a exportação. Para identificação dos valores foi realizada uma análise comparativa entre o meio tradicional de escoamento da produção, representado pelo porto de Paranaguá – PR, e os custos envolvidos no processo de escoamento pelo corredor Noroeste.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

O Brasil vem apresentando consideráveis índices de crescimento em sua produção agrícola na fase primária da produção, a qual chamamos de “dentro da porteira”. Nesta etapa nossa atividade agroindustrial utiliza-se dos mais recentes recursos tecnológicos, porém os ganhos nela obtidos são sufocados na etapa de escoamento da produção, na qual enfrentamos sérios problemas, decorrentes da precariedade da infra-estrutura logística.

O aumento da produção agroindustrial registrado nos últimos 30 anos não foi acompanhado de investimentos para suportá-lo. Em 1974/75 o país produziu 49 milhões de toneladas, ao passo que em 2006/07 a nossa produção atingiu

136,6 milhões de toneladas. Este crescimento foi pautado sobretudo na abertura de terras cultiváveis localizadas em regiões desbravadas especialmente nas décadas de 80 e 90, regiões conhecidas como novas fronteiras agrícolas, localizadas no Centro-Oeste e Norte do País (COELHO, 2007).

O Norte e o Oeste do Estado do Mato Grosso e o Sul e o Estado de Rondônia são regiões onde as atividades em áreas agriculturáveis atingem 16 milhões de hectares anuais. Esse avanço da fronteira agrícola foi possível graças ao desenvolvimento do corredor de escoamento Noroeste, cuja infra-estrutura intermodal envolve o transporte hidroviário nos rios Madeira e Amazonas e o transporte rodoviário entre Porto Velho (RO) e a Região Norte do Estado de Mato Grosso, como pode ser verificado na figura 1 (COELHO, 2007).

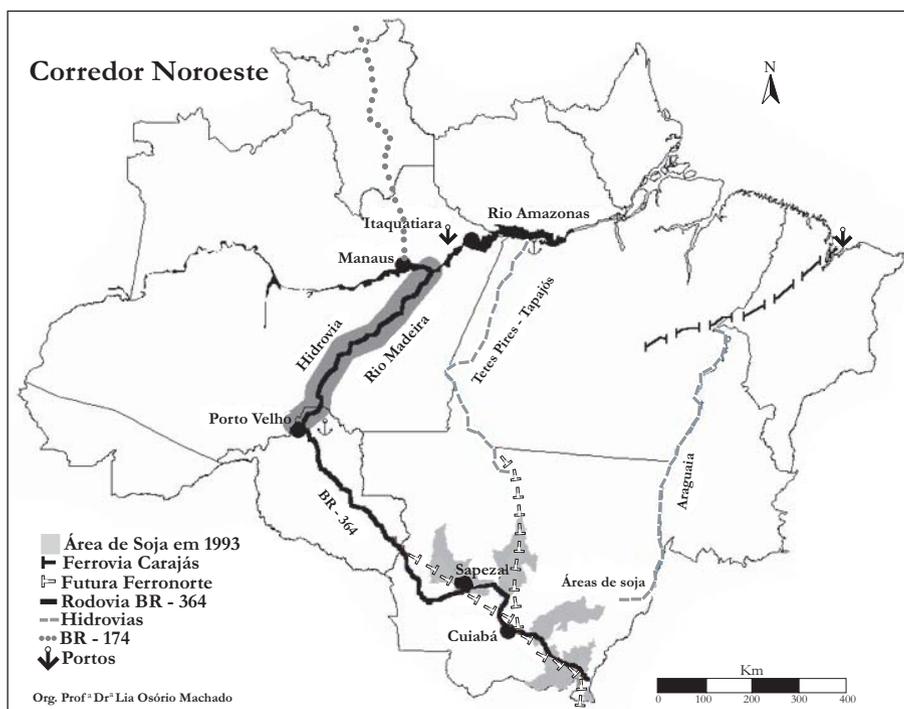


Figura 1. Corredor Escoamento Noroeste

Fonte: Menezes (2007)

O transporte dos produtos pelo corredor Noroeste se realiza através dos modais rodoviário e hidroviário. A primeira etapa do trajeto, feita por rodovia, compreende o trecho entre o entroncamento das rodovias BR 364 e MT 235 até a cidade de Porto Velho (RO), com percurso médio de 980km; a outra etapa é feita por hidrovia a partir de Porto Velho (RO), onde se localiza o porto de embarque dos

produtos; estes são transportados pela hidrovía Madeira - Amazonas, a qual se inicia naquela cidade e vai até o porto de Itacoatiara (AM), onde os produtos são embarcados em navios graneleiros destinados ao mercado externo.

A quantidade de soja que trafegou por este corredor no período analisado foi de 2.074.919 toneladas, volume que representa 9,25% do total das exportações registradas no período analisado, conforme observado na tabela 1.

Tabela 1. Soja rondoniense e mato-grossense exportada via Corredor Noroeste - Ano 2005

Origem Soja Grão	Tonelada	% da exportação brasileira
RO	180.881,93	0,81
MT	1.894.037,08	8,44
RO e MT	2.074.919,01	9,25

Fonte: Utumi. (2006)

O funcionamento do corredor de escoamento Noroeste iniciou-se em 04/1997. A partir de então a produção do Norte do Estado do Mato Grosso, que antes era escoada pelo Porto de Paranaguá (PR), conhecido como corredor Sul, passa a ser escoada por hidrovía a partir de Porto de Porto Velho (RO), conforme figura 2.



Figura 2. Porto da Cidade de Porto Velho - RO

Fonte: Menezes, (2007).

A mudança no processo de escoamento e a redução nos custos de transporte até o porto proporcionaram acentuado aumento nas exportações da região, tendo-se como destaque a soja, que no ano de 1.997 representava cerca de 300 mil toneladas e no ano de 2.005 chegou ao volume total de 1.953 mil toneladas. Estes aumentos nas exportações proporcionaram benefícios diretos à economia, representados pela criação de novos empregos. Somente na estrutura do porto foram criados 102 novos postos de trabalho.

Com a implantação do corredor de escoamento Noroeste os produtores da região obtiveram reduções nos custos de escoamento em comparação com o processo de escoamento realizado pelos portos da Região Sul, dentre os quais o porto de Paranaguá (PR), o mais utilizado até então. O transporte até o porto era realizado pelo modal rodoviário, com percurso de 2.500 km.

Outro benefício que justifica a utilização do corredor Noroeste é a questão de menores tarifas de fretes internacionais. Os valores praticados por Paranaguá (PR), em comparação aos valores cobrados para os produtos embarcados por Itacoatiara (AM), apresentam variações consideráveis, as quais são observadas na tabela 2.

Tabela 2. Valores de fretes para soja destinada a Rotterdam – HOL (R\$/ton. de soja)

ROTA	FRETE (R\$)				FRETE TOTAL
	Rodovia	Ferrovia	Hidrovia	Longo Curso	
Sapezal - Porto Velho - Itacoatiara - Rotterdam	100		23,17	25,1	148,27
Sapezal - Maringá - Paranaguá - Rotterdam	150	57		30,9	237,9

Fonte: Santos (2007) Base: Cotação do dólar (R\$1,9311) referente ao mês de 06/2007

A tabela 2 apresenta a redução de custos para os produtores da região analisada. Esta redução foi de R\$ 89,63 por tonelada de soja. Se levarmos em consideração o volume de produtos do complexo soja (grãos, farelo, óleo) embarcados no ano de 2005, o qual foi de 1.953 mil toneladas, a redução de custos obtida foi da ordem de R\$ 175.134.600,00, considerando-se os custos de embarque pelo porto de Paranaguá (PR).

O setor do agronegócio, embora seja competitivo na produção e processamento dos seus produtos, enfrentam dificuldades, sendo as principais as relacionadas à comercialização e aos custos dos transportes (FERREIRA *et al.* apud CAIXETA-FILHO; MARTINS, 2001). O aumento da capacidade operacional dos portos de Porto Velho (RO) e Itacoatiara (AM) e a melhoria da estrutura dos modais rodoviário

e hidroviário poderão representar uma significativa redução nos custos logísticos, como se pode constatar através da tabela 3.

Tabela 3. Porcentagem do custo em relação ao valor da Tonelada de Soja

ROTA	Preço	Custo de Transporte	Custo/Preço
	R\$/ton.de soja	R\$/ton.de soja	%
Via Porto de Itacoatiara (AM)	405	148,27	36,61
Via Porto Paranaguá (PR)	405	237,9	58,74

Fonte: Agrolink (2007)

4 CONCLUSÃO

A manutenção do cenário de crescimento do agronegócio brasileiro depende diretamente da viabilização de novas opções de logística para o escoamento da produção, cujo maior volume está localizado em regiões do Centro-Oeste e Norte do Brasil, a distância média de 2.200 a 2.500 km dos principais portos do Sul e Sudeste do país.

O processo de abertura destas regiões, propiciado pela extensa oferta de terras cultiváveis a baixos preços de aquisição, proporcionou uma verdadeira revolução na atividade agroindustrial brasileira. O aumento registrado nas últimas décadas deixa evidente a importância destas regiões para a atual situação do setor dentro do contexto macroeconômico brasileiro.

No estudo realizado, o qual tinha como objetivo principal avaliar a importância de uma alternativa para o processo de escoamento da produção, os ganhos financeiros ficaram comprovados com a utilização desta alternativa logística. Foi enorme o impacto dos custos logísticos sobre o valor dos produtos das regiões Centro e Norte do Estado do Mato Grosso e o Sul do Estado de Rondônia. Esses custos, quando os produtos são escoados pela alternativa do corredor Noroeste, representam 36,61% do valor dos produtos, enquanto o escoamento realizado por Paranaguá representa 58,74% desse valor. Esses números deixam evidente que a logística é o principal item na formação dos custos dos produtos comercializados.

O crescimento da capacidade de escoamento por esta alternativa logístico irá representar economias em escala. A capacidade operacional do corredor, que hoje é responsável pelo escoamento de vários produtos, entre os quais a soja, é de 3.000 mil toneladas, capacidade que poderá chegar a 6.000 mil toneladas, com investimentos na infra-estrutura operacional do corredor. Diante destes números podemos avaliar o impacto que a atividade produtiva irá sofrer, proporcionando novos investimentos na região e desenvolvimento nas demais atividades que compõem a extensa atividade agroindustrial.

REFERÊNCIAS

AGROLINK. O Portal do Conteúdo Agropecuário. Apresenta cotações de produtos do Agronegócio. Seção Cotações. Disponível em: <http://agrolink.com.br/cotacoes/pg_cotacoes_uf.asp?p1=9834&p2=9>. Acesso em: 01 ago. 2007.

CAIXETA-FILHO, José Vicente; MARTINS, Ricardo Silveira. **Gestão Logística do Transporte de cargas**. São Paulo: Atlas, 2001.

CASTILLO, R. VENCOVSKY, V. P. A soja nos cerrados brasileiros: novas regiões, novo sistema de movimentos. **Net**. abr. 2004. Seção Reportagem. Disponível em: <<http://www.comciencia.br/200404/reportagens/16.shtml>> Acesso em: 9 maio 2007.

COELHO, C. N. **A Agricultura e a Logística de Transportes**. Seção Economia e Agricultura, Logística e Transporte. Disponível em: <<http://www.mre.gov.br/cdbrasil/itamaraty/web/port/economia/agric/logist/index.htm>> Acesso em: 17 abr. 2007.

MENEZES, T. M. **Módulo: Logística no Agronegócio**. Especialização em Gestão de Agronegócio - Turma III. Maringá: CESUMAR, 2007. (Apostila).

SANTOS, Reginaldo. Cotação de Fretes [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <magdiell_21@yahoo.com.br> em 11 jul. 2007.

UTUMI, Marley Marico. Impostos no Combustível para Escoamento de Soja em Rondônia. **Agrosoft**, abr 2007. Disponível em:<<http://agrosoft.com/?q=node/23448>> Acesso em: 2 maio 2007.