

O ESTADO DE S. PAULO

PUBLICAÇÃO DA S.A. O ESTADO DE S. PAULO
Av. Eng. Caetano Álvares, 55 - CEP
02598-900 São Paulo - SP Caixa Postal 2439
CEP 01060-970-SP. Tel. 3856-2122 (PABX)
Fax Nº (011) 3856-2940

Fundado em 1875
Julio Mesquita (1891-1927)
Julio de Mesquita Filho (1927-1969)
Francisco Mesquita (1927-1969)
Luiz Carlos Mesquita (1952-1970)

José Vieira de Carvalho Mesquita (1959-1988) Américo de Campos (1875-1884)
Julio de Mesquita Neto (1969-1996) Nestor Rangel Pestana (1927-1933)
Luiz Vieira de Carvalho Mesquita (1959-1997) Plínio Barreto (1927-1958)

Rumo ao pior ano da logística agrícola

*
MARCOS SAWAYA
JANK

Este ano o Brasil está colhendo a maior safra da sua História. Serão 185 milhões de toneladas (MT) de grãos e oleaginosas, 11% mais do que na safra anterior. Viramos o primeiro produtor (84 MT) e exportador (41 MT) mundial de soja. Também tomamos dos americanos a posição de primeiro exportador mundial de milho (25 MT, ante 23 MT dos EUA), um fato inédito e surpreendente que decorre da terrível seca que atingiu aquele país em meados do ano passado e provocou uma quebra de safra superior a 110 milhões de toneladas de grãos.

Em recente evento de que participei nos EUA, a principal questão não era saber a estimativa de quanto o Brasil vai produzir nesta safra, mas sim os volumes de soja e milho que serão efetivamente escoados através de nossos portos até o início da próxima safra americana. Ninguém mais tem dúvida de que o Brasil consegue responder rapidamente na produção. Basta dizer que só na soja ampliamos a área plantada em quase 3 milhões de hectares em apenas um ano. A segunda safra de milho – erroneamente chamada de “safrinha” e plantada após a colheita de soja no mesmo ano agrícola – superou a safra de verão em mais de 6 MT nos dois últimos anos. Trata-se de uma notável vantagem competitiva da agricultura tropical, que jamais vai ocorrer em países de clima temperado.

Acontece que em apenas um ano aumentamos a nossa exportação “potencial” de milho e soja em 18 milhões de toneladas, 36% mais do que na safra passada. Vale notar que o grosso da expansão de soja e milho se dá nos Estados de Mato Grosso, Goiás e Bahia, em áreas que se situam entre 1.000 e 2.300 km de distância dos portos. Se somarmos ainda as exportações de 25 MT de açúcar e a importação de 18 MT de matérias-primas para fertilizantes, não é de espantar que este ano assistiremos, passivos e apavorados, à maior asfixia na logística de grãos da nossa História!

Neste momento, as filas de navios para atracar nos Portos de Santos e de Paranaguá estão duas a três vezes maiores do

que há um ano. Na última quinta-feira havia 82 navios esperando para carregar grãos no Porto de Paranaguá, ante 31 nesta mesma época do ano passado. Em Santos havia 59 navios, ante 29 há um ano. O custo médio de demurrage de um navio parado esperando carga é de US\$ 30 mil por dia. Em seminário do Banco Itaú-BBA realizado na semana passada, operadores relataram que para evitar 45 dias de fila de espera em Paranaguá eles decidiram mandar os caminhões para o Porto de Rio Grande, onde as filas duram menos de dez dias. Ou seja, depois de rodar 2.300 km do norte de Mato Grosso até Paranaguá, a soja ainda tem de rodar outros 1.100 km para pegar uma “fila mais rápida” no Rio Grande do Sul.

Somente este ano os fretes de cargas já subiram entre 25% e 50%

Uma verdadeira insanidade!

Para complicar ainda mais, a Lei 12.619, que restringe a jornada de trabalho dos caminhoneiros e o tempo de condução dos veículos, teve o efeito prático de “retirar” mais de 500 mil carretas das estradas. Os fretes de cargas já subiram entre 25% e 50% este ano. Além disso, o processo de votação da Medida Provisória n.º 595 – a chamada MP dos Portos, que propõe novas regras para a modernização destes – tem produzido uma sucessão de greves em escala nacional, que só tende a piorar com o avanço das negociações.

Essa situação calamitosa nos leva a pelo menos três reflexões importantes. A primeira delas, e mais óbvia, é a necessidade urgente de votar os novos marcos regulatórios que modernizariam a logística brasileira, particularmente a MP dos Portos. Apesar da calamidade nas estradas, da insuficiência histórica de ferrovias e hidrovias e da falta de armazéns (nossa capacidade de armazenagem equivale a 72% da safra de soja e milho, ante 133% nos EUA), o pior gargalo do País neste momento, de longe, são os portos. É hora de vencer a reserva de mercado, a burocracia e o corporativismo de um dos setores mais atrasados da economia brasileira.

A segunda é a necessidade ur-

gente de viabilização sistêmica da nova logística do Norte do País, traduzida no escoamento pelos Portos de Itacoatiara (Rio Madeira), Santarém (Amazonas), Marabá (Tocantins), Miratituba (Teles Pires/Tapajós) e Vila do Conde (confluência do Amazonas e do Tocantins, no Pará), na conclusão da pavimentação das rodovias BR-163 e BR-158 e das Ferrovias de Integração Norte-Sul (FNS), Centro-Oeste (Fico), Oeste-Leste (Fiol) e Transnordestina. Basta dizer que 60% da produção de grãos se concentra nos cerrados, que serão beneficiados pela nova logística, mas só 14% dela é hoje escoada pelos portos do Norte e Nordeste. A viabilização dos novos corredores permitiria exportarmos com navios Capesize, que transportam 120 mil toneladas de grãos, o dobro da capacidade dos navios Panamax, hoje utilizados. Com a futura passagem desses navios pelo Canal do Panamá, em 2014, será possível reduzir em pelo menos 20% o frete marítimo para a China, que já responde por 40% da nossa exportação de grãos, além da redução potencial dos fretes terrestres, pelo uso de ferrovias e hidrovias.

A terceira reflexão tem que ver com o longo prazo. Precisamos estudar qual seria o melhor modelo de inserção do Brasil no agronegócio global do futuro. Hoje estamos engargalados num sistema ineficiente de transporte de soja e milho por caminhões, portos velhos e carros e navios pequenos. Milho e soja servem basicamente para produzir ração para bovinos, suínos e aves, que vão produzir a proteína animal consumida por países que estão do outro lado do planeta.

Num momento em que vários países constroem políticas comerciais mais agressivas – vide o anúncio do novo acordo EUA-União Europeia e a miríade de acordos asiáticos –, não seria a hora de repensar as nossas cadeias de suprimento, buscando explorar a combinação de maior eficiência e valor dos grãos, carnes e lácteos que serão demandados no futuro?

*
ESPECIALISTA EM AGRONEGÓCIO E BIOENERGIA, FOI PRESIDENTE DA UNICA E DO ICONE. E-MAIL: MARCOS@JANK.COM.BR

O Brasil fora das cadeias produtivas globais

*
RUBENS
BARBOSA

Nem o governo nem o setor privado parecem perceber as transformações que ocorrem no comércio internacional, com profundas repercussões no Brasil. E os novos desafios são, em geral, minimizados pelos formuladores de decisão nos ministérios da área econômica e no Itamaraty.

O governo declara ter uma “política comercial cautelosa” por não querer abrir mão de seu projeto nacional de desenvolvimento e por julgar que, tendo uma indústria diversificada, o Brasil não se deve engajar nos acordos de cadeias produtivas, que levariam a alguma especialização no contexto produtivo.

O processo de globalização vem sofrendo modificações aceleradas, com a tendência de concentração da produção de manufaturas em poucos países e a fragmentação da produção de bens industriais. Nos últimos 20 anos, o comércio das cadeias produtivas (*supply chain trade*) vem crescendo gradualmente. Trata-se do intercâmbio de bens, investimentos, serviços e tecnologia associado às redes internacionais de produção, que combinam a inovação dos países desenvolvidos com salários baixos dos países em desenvolvimento.

No comércio das cadeias de suprimento, o investimento produtivo dos países desenvolvidos só vai ocorrer desde que certas regras e reformas que garantem a proteção dos bens tangíveis e intangíveis das empresas sejam adotadas pelos países emergentes e em desenvolvimento e caso haja integração da cadeia produtiva no intercâmbio global.

As redes de inovação-produção-comercialização encontram-se dispersas em empresas e países. A ampliação das cadeias produtivas globais e o crescente intercâmbio de partes e componentes está mudando a forma de tratar as trocas tradicionais de bens e serviços. A industrialização e a produção de manufaturas dependerá da participação dos países em desenvolvimento nessas cadeias produtivas de maior valor agregado. Ao ficar de fora do circuito das cadeias produtivas globais, a maioria dos países em desenvolvimento, o Brasil inclui-

do, passa a concentrar suas exportações em commodities e suas exportações de manufaturados tornam-se cada vez mais reduzidas.

A incorporação das cadeias de produção global nos mega-acordos de livre-comércio, como o eventual acordo EUA-União Europeia, representa um desafio adicional, pois traz de volta preocupações geopolíticas para o comércio internacional. Considerações de política externa levam as duas regiões a tentar superar diferenças comerciais em função de interesses comuns para a prevalência de normas internacionais e valores e para a contenção da China.

O mundo está se multipolarizando rapidamente e a produção e as cadeias produtivas estão se multilateralizando. A crescente aceitação desse novo modelo de desenvolvimento pelos países asiáticos e alguns latino-americanos representa um grande desafio para os países emergentes como a China, a Índia, o Brasil e a Rússia, que relutam em aceitar a lógica dos atuais fluxos de investimento e do comércio.

A Organização Mundial do Comércio (OMC) procura regular e facilitar o intercâmbio tradicional – que diz respeito a bens produzidos num determinado país e vendidos em outro – com

Cada vez mais isolado, dificilmente o País poderá beneficiar-se das novas tendências...

regras que dificultem ou eliminem as barreiras na fronteira (tarifas) e visem a penalizar a competição desleal (subsídios e dumping) com medidas compensatórias. As novas regras do comércio das cadeias produtivas começam a ser definidas de forma *ad hoc* nos acordos de comércio regional (como os dos EUA com países da Ásia e com a Europa), tratados bilaterais de comércio e de investimento (como os dos EUA e da Europa com a Coreia do Sul e com os países da América Latina) e por meio de reformas unilaterais dos países em desenvolvimento.

Os acordos regionais de livre-comércio (10 acordos dos EUA, 11 do Japão e 58 da União Europeia, segundo a OMC) registram 52 regras, das quais 38 não

estão incorporadas à OMC; 14 tocam em disciplinas cobertas pelas regras da OMC, mas vão além delas (OMC plus); 12 das 52 regras estão presentes em 80% dos acordos firmados pelos EUA. A maioria das disposições legalmente obrigatórias são uma ampliação das regras existentes na OMC sobre propriedade intelectual (Trips), garantia de investimento (Trim), serviços, movimentos de capital e cooperação aduaneira.

A nova governança global, portanto, está sendo formada à margem das discussões multilaterais da OMC, com profundas consequências para os países em desenvolvimento.

O Brasil, sem estratégia de negociação comercial e com dificuldades para criar um mercado regional para seus produtos, integrados numa cadeia produtiva regional com os demais países, a exemplo do que ocorre na Ásia e na Europa, está cada vez mais isolado e dificilmente poderá beneficiar-se dessas novas tendências do comércio internacional. Os países que integram a Aliança do Pacífico – México, Chile, Colômbia e Peru – firmaram acordos com os EUA, com a Europa e com a China e estão inseridos no contexto dinâmico dos acordos regionais de livre-comércio. A fragmentação da produção e a exclusão das negociações externas começam a afetar o comércio externo brasileiro de manufaturas pela perda de sua competitividade e pela concorrência da China.

Se a política do governo Dilma Rousseff visando ao fortalecimento da indústria nacional der certo, sem o Brasil estar integrado ao dinâmico intercâmbio da cadeia produtiva global, o máximo que o País pode almejar no longo prazo é manter a produção industrial para o mercado interno com medidas protecionistas, para compensar a maior competitividade dos produtos importados.

O mundo não vai esperar o Brasil. Ou o Brasil recupera o tempo perdido e reformula a sua estratégia de negociação comercial externa, ou vai tornar-se cada vez mais isolado no mundo real do comércio global e de investimentos.

*
PRESIDENTE DO CONSELHO DE COMÉRCIO EXTERIOR DA FIESP