

ENTREVISTA

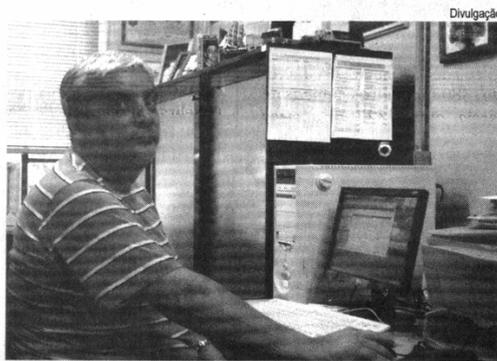
# O impacto logístico e a cadeia agroindustrial

O impacto dos custos logísticos no preço final dos produtos é de grande importância para a eficiência da cadeia produtiva. No caso das commodities agrícolas, esses custos adquirem contornos ainda mais expressivos, dado o baixo valor agregado associado a esses produtos. Entender com mais detalhes os fatores que interferem e compõem o custo logístico pode ser decisivo quanto ao posicionamento dos produtos agrícolas no mercado interno ou externo. No dia 29 de março, aconteceu na Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz” (Esalq/USP), o 7º Seminário Internacional em Logística Agroindustrial, com o tema “Logística: Quanto custa?”.

Em entrevista, o coordenador do Grupo Esalq-LOG, professor José Vicente Caixeta Filho, do departamento de Economia, Administração e Sociologia (LES), fala sobre gargalos logísticos e a cadeia produtiva agroindustrial.

**Qual é o real impacto dos custos logísticos no preço final dos produtos?**

A participação relativa dos custos logísticos no preço final dos insumos e produtos agrícolas movimentados ao longo do território brasileiro pode ser bastante representativa. Dentre outros fatores: normalmente, as cargas agrícolas têm baixo valor agregado; temos ainda uma grande dependência para com o transporte rodoviário, o qual, em termos de desempenho energético, acaba por significar os maiores desembolsos voltado ao consumo de combustíveis; nossas distâncias rodoviárias a serem percorridas (principalmente aquelas envolvendo as novas fronteiras agrícolas) podem dizer respeito a longas quilômetros; a baixa qualidade



Divulgação  
José Vicente Caixeta Filho é professor do departamento de Economia, Administração e Sociologia (LES), da Esalq e coordenador do Grupo Esalq-LOG

de nossas rodovias pode também implicar custos adicionais ao frete, tendo em vista o maior desgaste esperado para os veículos que venham a ser utilizados; granéis sólidos agrícolas estão sujeitos a sazonalidades do mercado de transporte rodoviário (a safra de soja, por exemplo, principalmente em função da deficiência de nosso sistema de armazenagem, acaba sendo escoado de forma concentrada entre os meses de safra – janeiro a maio – período em que a demanda pelo transporte é maior e por consequência, maiores valores de fretes rodoviários são praticados). Portanto, podemos ter determinadas situações em que o valor de frete negociado pode vir a superar o valor da carga a ser movimentada. De qualquer forma, “grandes números” dão conta de participações relativas do valor do frete rodoviário no valor da carga transportada que em média se situam dentro da faixa compreendida entre 10 e 30%.

**No Brasil, quais gargalos logísticos ameaçam a economia do país e necessitam de investimentos em curto prazo?**

Alguns investimentos que precisam ser acelerados no curto prazo, mas que têm um tempo de maturação/obra

que pode se estender por longos prazos: aumento da oferta/extensão de nossas malhas ferroviária, hidroviária (fluvial, basicamente) e dutoviária (especializada para a movimentação de combustíveis e de etanol em particular); consolidação da modernização da estrutura portuária (marítima) brasileira, tomando como referência o aumento da eficiência das operações a partir da aquisição/operação de equipamentos de movimentação portuária mais adequada assim como a partir da gestão de mão de obra cada vez mais bem qualificada; instalação/viabilização de terminais terrestres que venham a facilitar a implementação de soluções logísticas integradas que incluam práticas intermodais (rodovia + ferrovia; rodovia + hidrovía; rodovia + ferrovia + hidrovía etc.); aumento da capacidade (estática) instalada de silos e armazéns, principalmente nas regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil e sempre que possível, facilitando a localização de tais instalações dentro das propriedades rurais.

**De que forma a cadeia produtiva agroindustrial é prejudicada por esses gargalos?**

Perda de competitividade de nossos produtos agrícolas seja no mercado interno seja

no mercado externo. No mercado interno, uma determinada carga agrícola, de baixo valor agregado, perecível e mal acondicionada em um determinado equipamento de transporte, ao atingir seu ponto de destino pode observar níveis exagerados de perdas físicas. No mercado externo, a despeito de nossos custos de produção ainda bastante competitivos, as despesas logísticas envolvidas podem certamente vir a comprometer o sucesso de determinado tipo de negociação que envolva clientes internacionais.

**Em que medida as pesquisas realizadas pelo Esalq-LOG contribuem com as demandas do setor produtivo?**

O Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (Esalq-LOG) acabou por se tornar a principal referência para uma série de tomadas de decisão por parte de agentes envolvidos nos mais diversos tipos de agronegócio. Isto acaba por acontecer tendo em vista o importante papel que o Esalq-LOG desempenha como: provedor de dados primários (valores de frete – Sifreca; tarifas de armazenagem – Siarma, etc.); desenvolvedor de modelos matemáticos de otimização (definição de melhores caminhos/rotas; localização mais adequada de instalações – silos, plantas industriais, terminais etc.); realizador de cursos, Seminários; formulador de soluções logísticas personalizadas a partir das demandas específicas que lhe são apresentadas pelos mais diversos agentes de mercado. Nesse sentido, os alunos (tanto de Graduação quanto de Pós-Graduação) que passam pelo Esalq-LOG têm uma grande oportunidade de an-

tecpir a sua vivência junto ao chamado “mundo real”, o que lhes tem garantido um alto grau de empregabilidade no mercado de trabalho. Temos assim hoje uma série de ex-esalqueloguesanos já desempenhando papéis-chave na economia nacional (e mesmo em outros países) no que tange a tomadas de decisão que venham a otimizar a logística agroindustrial.