

7 Plano de escoamento da GEIPOT e novas possibilidades

No ano de 2001 o governo federal, através do GEIPOT, realizou um amplo estudo buscando mensurar a redução dos custos de frete e combustível nas exportações de soja para os dois principais portos internacionais: Rotterdam (Holanda) e Shanghai (China). O estudo buscava rotas alternativas as existentes na época buscando atender as demandas de transportes no ano de 2015.

7.1.O plano do GEIPOT

O estudo realizado pelo GEIPOT tinha como objetivo principal

“analisar a movimentação de soja nos principais eixos de transporte que compõem os Corredores Estratégicos de Desenvolvimento, com enfoque na escolha de alternativa de escoamento da produção da área de influência do Corredor que, comparada às demais, permita ao País uma redução de despesas com fretes e gastos com combustíveis, desde a origem até o porto de destino.” (p.1)

Além disso, foram consideradas todas as modalidades de transporte possíveis sempre buscando o uso de intermodais, na busca de maior competitividade dos produtos brasileiros no exterior e de economia de divisas com a importação de petróleo.

O plano do governo federal tinha ainda como objetivo oferecer elementos capazes de orientar a iniciativa pública e privada, na priorização de investimentos direcionados às alternativas de escoamento que propiciassem melhorias no desempenho do transporte.

Para formular o plano o GEIPOT contava com diversos programas governamentais que permitiriam viabilizar a construção da infra-estrutura necessária, entre eles o Plano Plurianual e o Programa Avança Brasil. Atualmente pode-se somar o PAC, que cada vez mais tem ganhado espaço em todos os órgãos

ligados ao governo federal. Para o estado do Mato Grosso o plano contava com cinco diferentes rotas que permitiriam diminuir os custos de escoamento.

Para tanto, foram utilizados os seguinte dados:

- Dados de produção fornecidos pelo IBGE para o ano de 1999 e ajustados para 2000. Em seguida, analisou-se a movimentação da produção projetada da mesma área para o ano 2015;

- Para a soja exportada foram considerados os portos de Rotterdam (Holanda) e Shangai (China) na proporção de 80% e 20%, respectivamente, conforme o comportamento do mercado internacional de soja nos últimos anos;

- Levantaram-se as rotas alternativas utilizadas no escoamento da soja da região, exportada no ano de 2000, desde a origem até os portos de destino e, a seguir, as despesas médias relacionadas aos fretes e aos dispêndios com o consumo energético no transporte. Para o patamar de 2015 foram selecionadas outras rotas, tendo em vista a recomendação de novos projetos e a identificação de novas alternativas de escoamento em função dos investimentos futuros previstos pelo Governo na área de transportes;

- Calcularam-se as economias geradas pela diferença entre a rota de menor custo e a segunda melhor alternativa para o ano base 2000 e para 2015, considerando as premissas adotadas, ou seja, 70% do volume exportado pelas rotas selecionadas;

Como será visto na próxima seção, somente para o estado do Mato Grosso, o governo federal analisou cinco diferentes sub-regiões buscando otimizar o custo do transporte da soja até seu destino final. A explanação do plano será feita em conjunto com as considerações realizadas pelos entrevistados.

7.2. O plano para as sub-regiões do Mato Grosso e a avaliação dos atores da cadeia

Essa seção tem como objetivo não apenas detalhar o plano do GEIPOT para as diferentes sub-regiões do Mato Grosso, mas também considerar a avaliação dos atores da cadeia sobre o plano e o avanço do mesmo.

De acordo com os especialistas entrevistados as rotas apresentadas não são as melhores no longo prazo. Elas atendem apenas uma demanda até o ano de 2015. Acredita-se que não foram exploradas todas as possibilidades no plano devido à dificuldade e tempo de construção de ferrovias nos longos cursos necessários.

No estudo apresentado pelo governo federal, a solução para as regiões sul e sudeste do estado, no médio prazo, estaria com a expansão da estrada de ferro da Ferronorte, hoje concessão da ALL, até as regiões de Rondonópolis e Cuiabá. Essa linha passaria a ligar importantes regiões produtoras de soja como as cidades já citadas, além da região de Primavera do Leste, ao porto de Santos. A alternativa de transporte pode ser vista na figura 16.

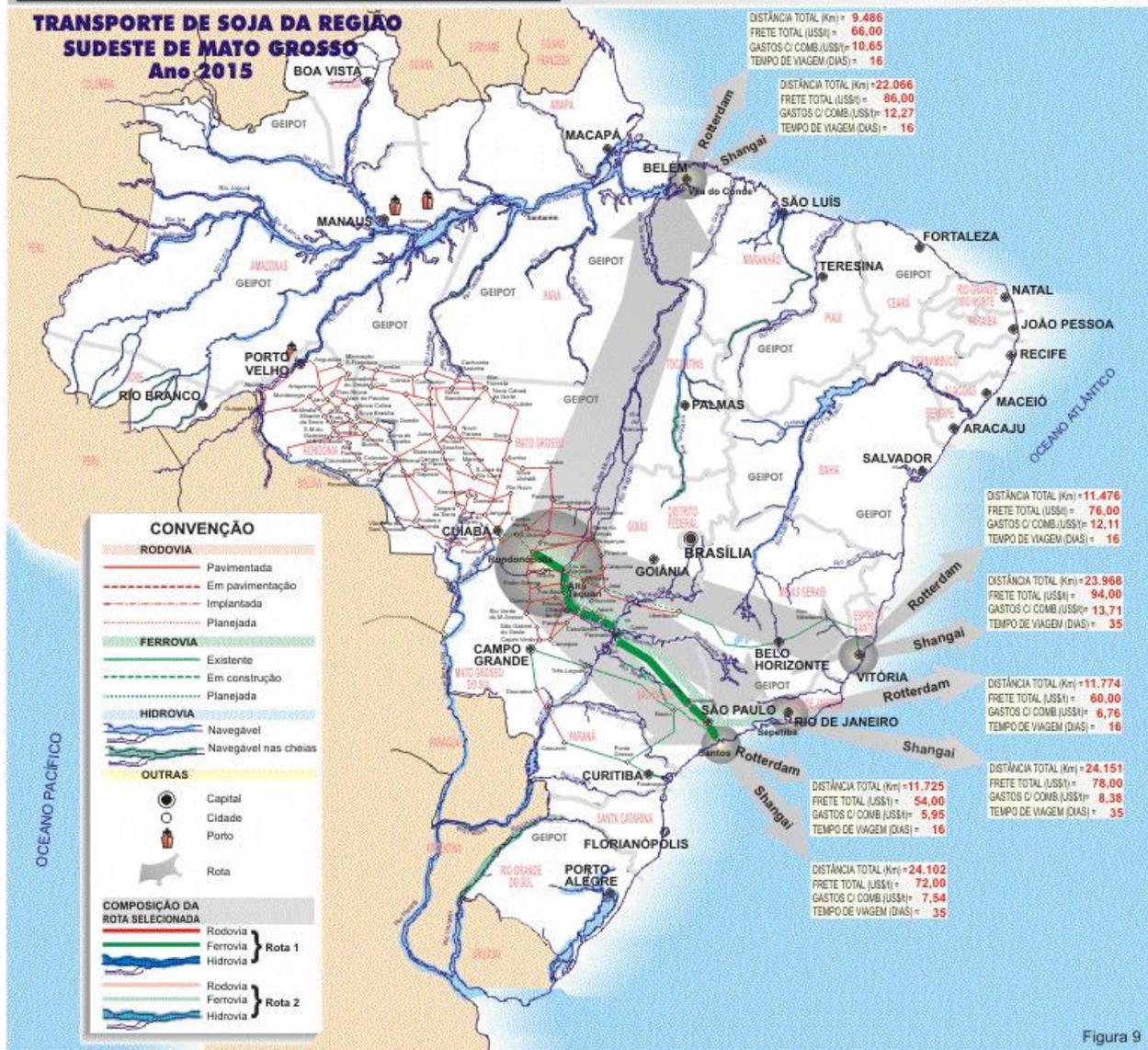


Figura 16: Transporte de soja da região sudeste do Mato Grosso – 2015.

Fonte: GEI POT, 2001.

Pelos números apresentados, a saída pelo porto de Santos é o de menor custo para a exportação. Levando em conta o transporte até Rotterdam, principal porto de destino para a exportação para a União Européia, observa-se na tabela 9 essa redução. Na tabela 10 tem-se a mesma comparação para as exportações que têm como destino Shanghai (China).

	Rotterdam	Frete	Combustível
Modelo atual		59,00	7,33
Modelo proposto		54,00	5,95

Tabela 1: Comparativo de custos de frete e combustível. Destino: Rotterdam – Modelo atual e modelo ferroviário – em US\$/ton.

Fonte: Elaboração própria com base em dados do GEI POT, 2001.

<u>Shanghai</u>	Frete	Combustível
Modelo atual	77,00	8,92
Modelo proposto	72,00	7,54

Tabela 2: Comparativo de custos de frete e combustível. Destino: Shangai – Modelo atual e modelo ferroviário – em US\$/ton.

Fonte: Elaboração própria com base em dados do GEIPOT, 2001.

Assim, tem-se que, para ambos os destinos, haveria uma economia de custos de US\$6,38 por tonelada transportada. O GEIPOT fez uma estimativa que em 2015 a produção apenas dessa região será aproximadamente de sete milhões de toneladas, com 70% sendo exportada. Ou seja, apenas no ano de 2015, com o modelo proposto haveria uma economia de mais de US\$ 31 milhões.

O modelo atual considerado foi o rodo ferroviário com destino ao porto de Santos, através da malha ferroviária da Ferronorte. A economia com o combustível se deve ao fato do modal ferroviário ter um menor consumo energético que o rodoviário.

Para as regiões oeste e norte do estado a solução de médio prazo o estudo propõe que o escoamento seja feito de rodovia até a hidrovia de Tapajós, conforme figura 17.

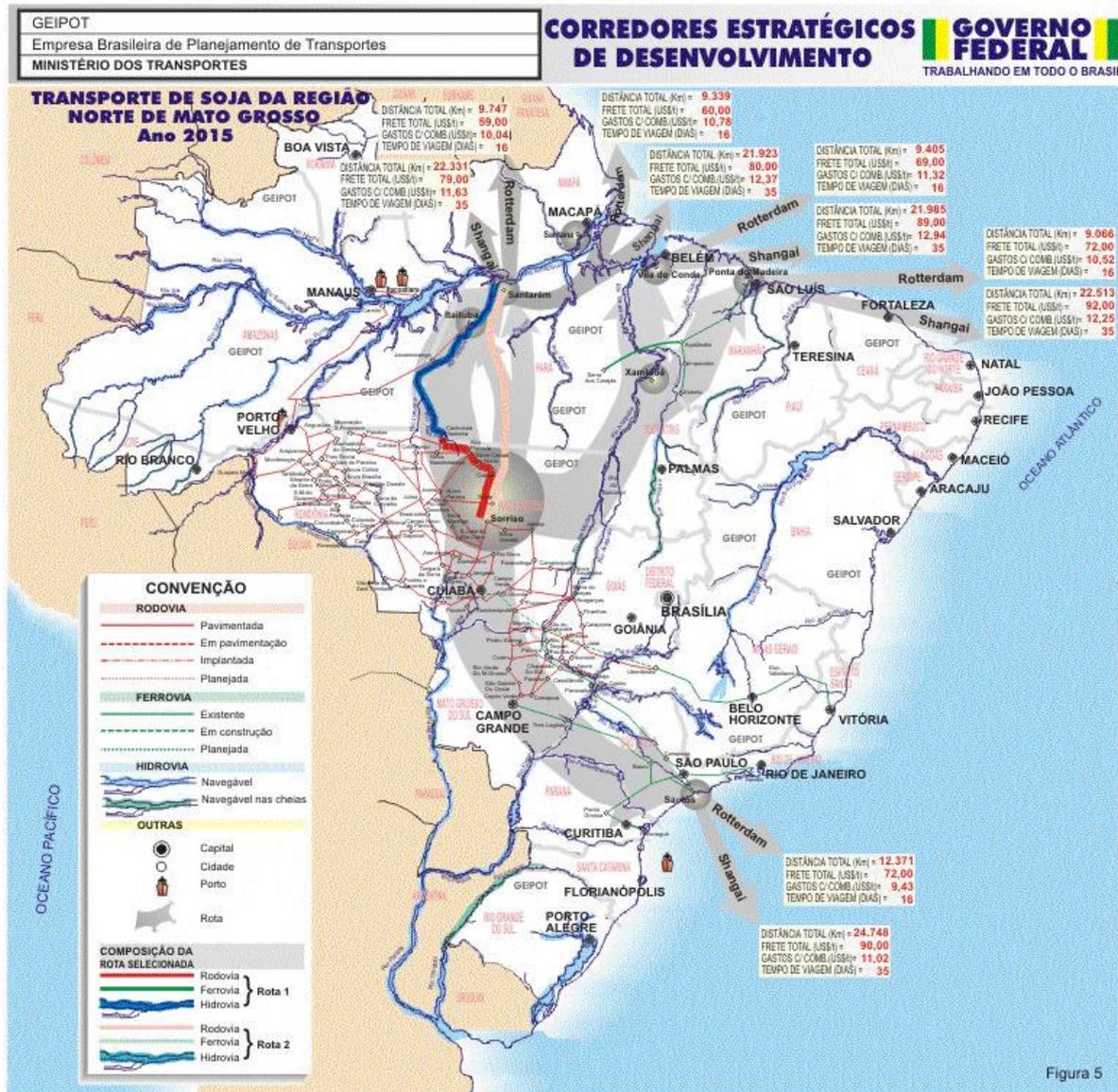


Figura 17: Transporte de soja da região norte/oeste do Mato Grosso – 2015.

Fonte: GEIPOP, 2001.

Já a exportação da região centro-leste, segundo o trabalho, deveria ser realizada através da hidrovia Tocantins-Araguaia. De acordo com os entrevistados a solução a longo prazo ideal para a região é a expansão da Ferronorte até Porto Velho (RO) e até Santarém (PA). Além disso, uma integração com a EFVM possibilitando a exportação através do porto de Vitória também é considerada importante para o avanço das exportações. A proposta do GEIPOP pode ser observada na figura 18.

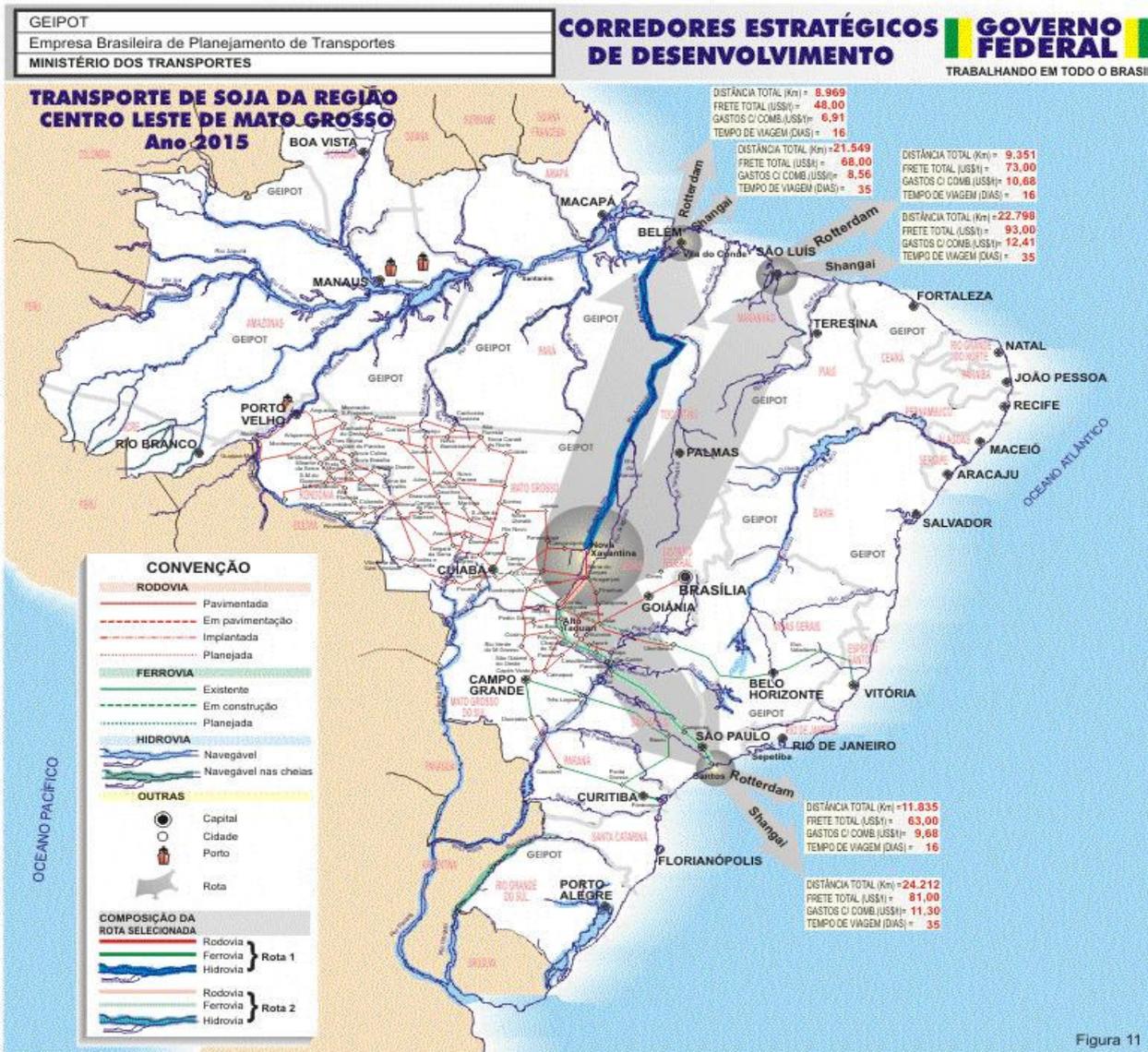


Figura 18: Transporte de soja da região Centro-Leste do Mato Grosso – 2015.

Fonte: GEIPOP, 2001.

O impacto na redução dos custos para o escoamento da soja com a construção dessas duas ferrovias não foi calculado pelo governo federal, todavia pode-se esperar uma redução de ordem semelhante à prevista na região sul. Outro ponto que merece ser destacado, é que com a construção dessas malhas de transporte os produtores do estado teriam várias rotas de saída para o mercado internacional, o que acabaria com os gargalos atuais.

Toda a expansão ferroviária exposta está no contrato de concessão da Ferronorte. Conforme texto do contrato:

“O objeto do presente Contrato é a outorga de concessão por parte da UNIÃO à FERRONORTE, para o estabelecimento de um sistema de transporte ferroviário de carga abrangendo a construção, operação, exploração e conservação de estrada de ferro entre Cuiabá(MT) e: a) Uberaba/Uberlândia (MG); b) Santa Fé do Sul (SP), na margem direita do Rio Paraná; c) Porto Velho (RO) e d) Santarém(PA), doravante denominado FERROVIAS.” (p.1)

Com a ampliação da Ferronorte seria possível escoar com baixos custos por qualquer um dos principais portos brasileiros. Apesar dos custos não serem iguais, os produtores não teriam mais problemas de sobrecarga dos transportes nas épocas das colheitas. Com isso, não apenas existiria uma redução nos custos dos transportes, mas também seria o fim das perdas de safra devido ao tempo de espera nos silos superior ao aceitável.

Além do benefício de reduzir custo, a opção ferroviária é também um importante instrumento de desenvolvimento. Segundo a Associação dos Funcionários da Fazenda do Estado do Mato Grosso (AFFEMAT), a chegada da Ferronorte ao município de Alto Araguaia gerou mais de 500 empregos, para uma população de pouco mais de 11 mil habitantes, além da instalação de novas indústrias próximas a região. Empresas de fertilizantes também foram para o local em busca das matérias-primas que são transportadas na viagem de volta de Santos para o Mato Grosso.

Apesar do estudo elaborado pelo GEIPOT concluir que haveria uma redução significativa de custos na exportação da soja, de contar para viabilização das obras com programas governamentais de investimento público, de projetos de construção de ferrovia ter a possibilidade de financiamento direto do BNDES com prazo de 15 anos, o avanço não foi expressivo. Até o ano de 2008, para o escoamento da oleaginosa do Mato Grosso, a expansão ferroviária ocorreu apenas entre os municípios de Alto Taqui e Alto Araguaia, obra concluída em 2002.

A expansão da Ferronorte até Rondonópolis está prevista no PAC. Segundo o último relatório do programa de Abril de 2008, a ação está em fase preparatória. O trecho Rondonópolis-Cuiabá não está previsto no PAC e, atualmente, está sendo estudada sua viabilidade entre o governo, o BNDES e a ALL.

Qualquer rota proposta deve levar em conta que, apesar dos grandes latifúndios existentes hoje no estado, o transporte também deverá atender o pequeno e médio produtor da região. Para isso, é necessário que as rodovias locais sejam pavimentadas e recebam constante manutenção. Os silos devem ser distribuídos de maneira otimizada, levando em conta o caminho da rota principal de escoamento e a localização dos produtores.

Outro ponto bastante citado nas entrevistas e que merece destaque é o fato da necessidade do transporte para os materiais importados pelos produtores. O adubo foi o principal produto citado como sendo de difícil acesso, seja por problemas de crédito, seja pelo alto custo. Com a viabilização de modais de menor custo para o escoamento da soja, o mesmo pode ser utilizado para o transporte dos materiais usados no adubo. Assim, uma rota eficiente do Mato Grosso para os portos aumentaria a vantagem competitiva da *commodity* brasileira tanto pelo menor custo de transporte como também pela redução dos custos de produção.

A proposta de uso de modal ferroviário para o escoamento da soja da região do Mato Grosso foi bem avaliada por todos os entrevistados. O modal é apontado, junto com as hidrovias, como o mais adequado para o transporte de soja desde que realizado com carga cheia e que seu traçado não inclua zonas com alto índice de urbanização. Pela dependência de rios navegáveis, apresentado como necessário para a construção de hidrovia, a ferrovia passa a ser a solução a médio/longo prazo mais completa para a região.

Na tabela 11 pode-se observar as principais conclusões das entrevistas obtidas com uma visão consolidada.

Tópico	Principais Resultados
Principais elos da cadeia da soja brasileira	Indústria de insumos, produção agrícola, originadores, esmagadores e refinadores, distribuidores, facilitadores e consumidor mercado externo.
Principais especificidades da soja produzida no Mato Grosso	Forte atuação das tradings, dependência de adubo do mercado externo, diferença de alternativas de transportes para cada sub-regiões.
Papel das <i>tradings</i> para o escoamento	Atuam como intermediários, consolidam a soja para exportação, transportam até os principais portos, financiam a produção e comercializam insumos.
A relevância do modal ferroviário	Necessidade de transportes alternativos na região de menor custo e que cheguem aos principais silos do estado. Destacada a importância do modal principalmente para escoar a produção através dos portos do norte.
Expectativas para investimentos na melhoria da infra-estrutura existentes e para a viabilização de novos modais	A perspectiva de médio prazo é completar as obras previstas no PAC. Para os produtores é essencial a parceria do governo federal no fomento de novas alternativas de transporte.
Principais gargalos encontrados no momento	Péssimas condições das rodovias da região, transporte ferroviário incipiente e sobrecarga nos principais portos de escoamento
A avaliação do plano do GEIPOT de 2001 e os avanços alcançados até o ano de 2008	Destacado a necessidade de se implementar o plano do governo para atender a demanda de 2015. Até o momento as obras realizadas não atenderam aos exportadores tampouco aos produtores rurais. A falta de prioridade por parte do governo é o principal ponto de atenção destacado.
Propostas para novas formas de transporte na região do Mato Grosso	Transporte intermodal de ferrovia + hidrovia que permitam o escoamento através do porto de Santarém.

Tabela 11: Quadro-consolidado – principais apontamentos dos entrevistados.

Deste modo, a expansão das ferrovias acarreta na redução de custo e no desenvolvimento socioeconômico das regiões atendidas. Com investimentos nos portos e nas rodovias de acesso possibilita o escoamento com redução de perdas. Assim, de acordo com os entrevistados, a expansão da Ferronorte é um elemento fundamental para o futuro da cultura da soja nas regiões centrais do país. Todavia, vê-se os programas públicos de investimento em infra-estrutura sendo interrompidos. Para atingir os resultados pretendidos pelo Brasil em relação a sua importância mundial como país em desenvolvimento é fundamental investir na infra-estrutura brasileira.