

# MODERNIZANDO A LOGÍSTICA EXPORTADORA

Melhorar a infra-estrutura logística é vital para ampliar a competitividade brasileira no mercado internacional

Por Margarita Mello e  
Daiana Braga  
Colaboração: Margarete Boteon

A ineficiência da infra-estrutura logística nacional é um dos principais gargalos das exportações brasileiras de frutas. As instalações dos portos são precárias, os equipamentos ultrapassados e a disponibilidade de mão-de-obra especializada, muito baixa. A partir de 2004, a problemática do sistema brasileiro de exportação de frutas ficou ainda mais aparente. A valorização do Real frente ao dólar e a alta do frete no comércio internacional limitaram a rentabilidade do setor e impulsionaram as despesas dos exportadores. *Traders* estimam que nos últimos dois anos o valor do frete marítimo tenha duplicado, enquanto o dólar caiu cerca de 27%. (de 30 de agosto de 2004 a 29 de agosto de 2006).

A ineficiência do sistema logístico nacional acaba consumindo boa parte do montante financeiro gerado com as exportações. Se os gastos fossem reduzidos, o preço da fruta brasileira no exterior poderia ser mais atrativo, o retorno ao produtor, maior e o volume de exportação, ampliado.

A problemática da logística não é nenhuma novidade para quem atua no setor e sua resolução poderia ser um significativo avanço para a fruticultura nacional. Por isso, a **Hortifruti Brasil** procurou estimar o impac-

to dos gastos com logística exportadora sobre a fruticultura e levantar os principais problemas enfrentados pelos exportadores, para, então, poder indicar soluções que amenizem esse gargalo.

Para chegar a um panorama consistente sobre a logística nacional, foram apurados os custos de exportação de 22 dos maiores *traders* de manga, melão, mamão, banana e uva. Apesar do número restrito de produtos avaliados, eles representaram 76% do total de divisas geradas com a exportação de frutas em 2005, segundo a Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

Os números apresentados neste estudo representam os custos de transporte desde os pólos produtores/exportadores dessas frutas até o seu embarque nos portos de Salvador (BA), Pecém (CE), Natal (RN), Fortaleza (CE) e Recife (PE) e nos aeroportos de Recife (PE), Fortaleza (CE), Salvador (BA), Natal (RN), São Paulo (SP) e Rio de Janeiro (RJ). A pesquisa também foi subsidiada por dados estatísticos de exportação e de preços ao produtor, com o objetivo de comparar o quanto da receita gerada pela exportação é despendido com logística. Os principais resultados estão descritos a seguir.



## O GARGALO LOGÍSTICO

Os gastos com a logística de exportação absorvem **36%** da renda gerada com a exportação de frutas

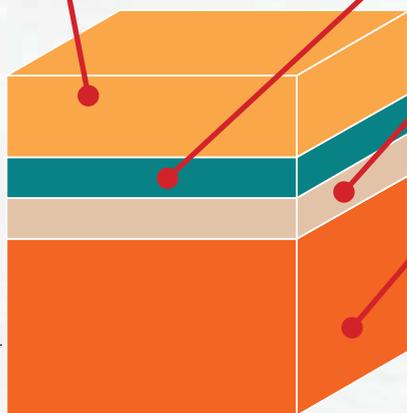
**24%** da receita gerada com exportação é gasta com despesas marítimas

**12%** da receita gerada com exportação é gasta com transporte rodoviário

**12%** da receita é o que sobra para o exportador, excluindo os custos logísticos

**52%** da receita gerada com exportação é destinada ao produtor rural, montante utilizado em investimentos e pagamento dos custos de produção

Fonte: Cepea/Hortifruti Brasil



Marítimo  
Rodoviário

Beneficiamento  
Setor produtivo

Ao comparar o montante gerado com exportações em 2005 com os custos logísticos, pode-se estimar que essas despesas absorveram cerca de 36% da receita gerada com as exportações de frutas. Os gastos marítimos representaram 24%. O aumento dos custos logísticos, além de reduzir a participação do setor produtivo na renda gerada pela exportação de frutas, diminuiu os investimentos do setor. Em 2005, o setor produtivo ficou com pouco mais da metade da renda gerada com a exportação, segundo estimativas do Cepea/Hortifruti Brasil.

# OS PORTOS SÃO O GRANDE GARGALO LOGÍSTICO PARA EXPORTAÇÃO

Apesar do montante despendido pelo setor de frutas com logística, a estrutura portuária é deficiente. Este é o principal obstáculo aos embarques, segundo os exportadores entrevistados. A melhora do sistema portuário, além de tornar o setor mais eficiente, poderia inclusive reduzir os custos.

O principal problema enfrentado, de acordo com esses exportadores, é a falta de agilidade no carregamento e descarregamento dos navios, que gera atrasos e custos extras, como o armazenamento das cargas, além de prejudicar a qualidade e a durabilidade das frutas. A baixa profundidade do canal de alguns portos também dificulta o recebimento de navios de grande porte, cuja entrada poderia contribuir com o escoamento de um volume maior e com o barateamento do frete. A falta de contêineres e de embarcações no período de maior concentração das vendas também foi apontada pelos entrevistados como inibidora das exportações de frutas brasileiras.

Buscando avaliar a qualidade dos principais portos utilizados para as exportações de frutas frescas, a **Hortifruti Brasil** solicitou aos *traders* consultados que pontuassem de 1 a 5 o sistema exportador marítimo e aéreo. O valor 1 representa a condição mais precária e o 5, a melhor instalação.

De acordo com os entrevistados, nenhum dos portos mais utilizados para o embarque de frutas apresenta excelente infra-estrutura (nota 5). A média das notas foi 3 – condições medianas.

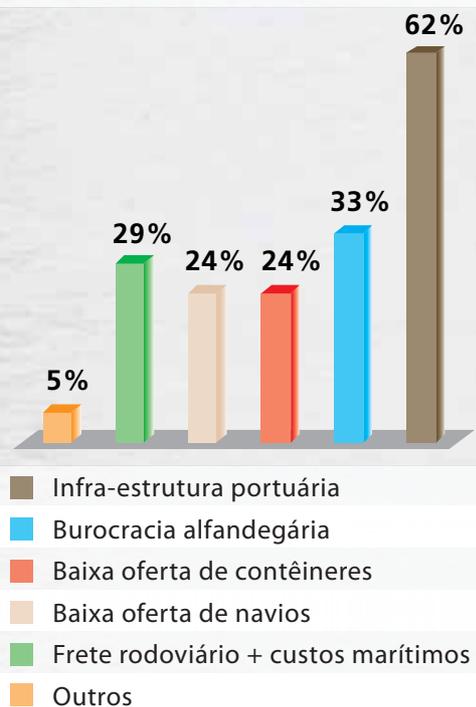
Os portos de Pecém (CE) e de Natal (RN) obtiveram notas acima da média. Já os portos de Salvador (BA) e de Recife (PE) apresentaram as menores pontuações – entre precárias e medianas (notas entre 1 e 3).

O fato de o porto de Salvador ser considerado deficiente é muito preocupante, pois é utilizado por 86%

A infra-estrutura portuária deficiente é o principal problema enfrentado pelos exportadores brasileiros de frutas



Principais problemas logísticos destacados pelos exportadores em relação ao transporte marítimo



dos agentes entrevistados para os embarques de frutas frescas dos pólos produtores do Nordeste e do norte do Espírito Santo.

Mesmo com tantos problemas no embarque, mais de 90% do total de frutas frescas – banana, manga, melão, uva, mamão e citros – foram enviadas ao Nafta (Estados Unidos, México e Canadá), à União Européia e à Ásia por via marítima em 2005, segundo a Secex. Dos 22 agentes entrevistados pela **Hortifruti Brasil**, somente um terço utiliza transporte aéreo e, mesmo assim, com volume reduzido.

O ideal, tanto para os produtores quanto para os consumidores, seria que as frutas fossem exportadas em aviões, chegando mais rapidamente ao país de destino. Mesmo com os problemas na infra-estrutura aérea, o tempo de deslocamento do Brasil até a Europa através desse meio de transporte, considerando a espera no aeroporto, é de dois dias, enquanto que, via marítima, o mesmo trajeto demora 15 dias.

No entanto, os embarques aéreos aparecem como segunda opção na lista dos exportadores e estão restritos às frutas de alto valor, principalmente porque o custo desse transporte é sete vezes superior ao marítimo. Para as frutas avaliadas nesta pesquisa, o valor do frete aéreo para a União Européia é de aproximadamente R\$ 2,60/kg e o marítimo, de R\$ 0,37/kg.

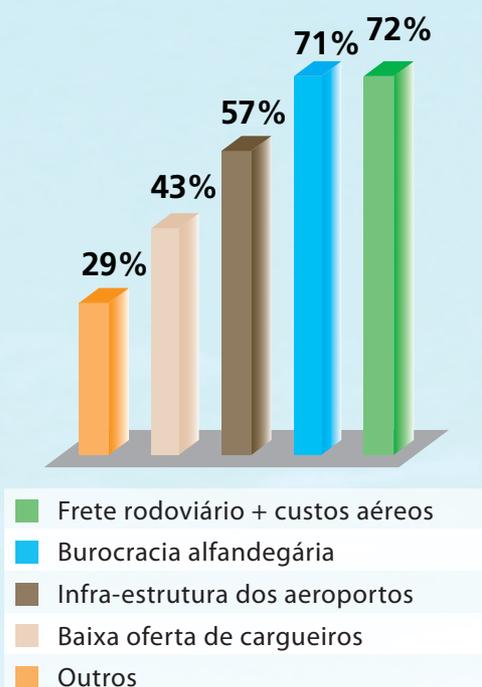
No caso de uva e manga do Vale de São Francisco, os custos de logística aérea representam 37% do valor final da uva posta na Europa e 36% do preço da manga posta no Japão. A burocracia também é uma barreira para se expandir as exportações via aérea. Muitos entrevistados a consideraram mais problemática que nos portos, além de as despesas com a documentação também ser mais elevada. Os exportadores relataram que a estrutura nos aeroportos também é deficiente. Além da quantidade limitada de espaço aéreo destinado para frutas, já que as companhias preferem embarcar produtos de maior valor agregado, muitos aeroportos não apresentam condições adequadas de recebimento das frutas, como câmaras frias. Outra reclamação é que não há mão-de-obra capacitada nos aeroportos para tomar os cuidados necessários com cargas tão perecíveis.

Quando solicitados a atribuir notas de 1 a 5 aos aeroportos, a maioria atribuiu nota 3. Os aeroportos de melhor infra-estrutura foram o de Recife e o de Natal (4) e os piores, o de Fortaleza e o de Guarulhos (SP) - ambos tiveram nota média de 1,5.

As elevadas tarifas aéreas e o excesso de burocracia fazem com que exportadores de frutas quase não utilizem o avião como meio de transporte



Principais problemas logísticos destacados pelos exportadores em relação ao transporte aéreo



Fonte: Cepea/Hortifruti Brasil

## Frutas percorrem longas distâncias por falhas na infra-estrutura e falta de navios

Antes de encarar os desafios nos portos, propriamente, as cargas de frutas costumam percorrer longos trajetos rodoviários. Vêm à tona, então, outros sérios problemas. A estrutura da cadeia do frio, com caminhões devidamente refrigerados, é prejudicada pela má conservação das estradas e o frete rodoviário torna-se um item cada vez mais significativo nos custos de exportação.

Quem está a poucos quilômetros de portos do Nordeste, em tese, poderia passar ileso ao menos pelas dificuldades rodoviárias. Na prática, porém, a falta de navios e a deficiência da infra-estrutura de muitos portos acabam obrigando também esse exportador a percorrer maiores distâncias via rodovia.

Os exportadores de mamão do Espírito Santo, por exemplo, deixam de utilizar o porto de Vitória, a apenas 150 km da região produtora de Linhares (ES), para embarcar a fruta por Salvador (BA), distante cerca de 1.200 km. Esta aparente incoerência ocorre devido às condições precárias do porto capixaba, como falta de contêineres, e também ausência de navios para alguns países compradores de mamão. Já para os exportadores de uva e manga do Vale do São Francisco, apesar de o porto de Salvador ser o mais próximo, em épocas de pico de colheita eles precisam recorrer a outros, como



Distâncias entre as principais regiões produtoras e os portos utilizados para a exportação de frutas e seus respectivos valores de frete rodoviário.

Origem	Porto	Distância (km)	Custo (R\$/kg)
Vale do São Francisco	Salvador	553	0,13
	Pecém	835	0,20
	Natal	1.000	0,17
	Fortaleza	984	0,17
	Recife	734	0,19
Espírito Santo	Salvador	1.170	0,27
Rio Grande do Norte	Salvador	1.200	0,25
	Pecém	310	0,07
	Fortaleza	560	0,09

Fonte: Cepea/Hortifruti Brasil

### O CAMINHO DAS FRUTAS

#### Rota MARÍTIMA:

Para enviar sua produção até os principais portos do Nordeste, os exportadores de frutas, principalmente do Nordeste e do norte do Espírito Santo, têm que desembolsar:

**\* R\$ 0,18/kg** de fruta, em frete rodoviário - para percorrer, em média, 850 km de estradas, a maioria em condições precárias;

**\* R\$ 0,37/kg** de fruta, em gastos marítimos - e aguardar cerca de dois dias no porto para embarcar as frutas, que levarão mais 13 dias para chegar aos principais portos da União Européia.

Fonte: Cepea/Hortifruti Brasil

# UM NOVO MODELO DE LOGÍSTICA

o de Pecém (CE), Fortaleza (CE) e Natal (RN). Também nesses casos, a fruta percorre longas distâncias antes de ser embarcada, elevando os custos.

Há ainda o exemplo dos produtores de mamão do Rio Grande do Norte. No caso de falta de navios em Pecém e Fortaleza, principalmente na entressafra das exportações de melão (produto forte dos potiguares), suas frutas têm de se deslocar por cerca de 1.200 km até Salvador, triplicando o custo do frete.

A infra-estrutura precária para a exportação de frutas também em aeroportos e a falta de espaço nos aviões reforçam as dificuldades dos vendedores brasileiros. Um caso a ser tomado em análise é o da região do oeste da Bahia, que está a 500 km do aeroporto de Brasília (DF), mas este não dispõe de infra-estrutura para exportação de frutas. Assim, a opção desses produtores baianos são os aeroportos de São Paulo e do Rio de Janeiro, que elevam o custo de frete rodoviário em 70% - em comparação a Brasília.

## Rota AÉREA:

Para chegar mais rápido ao destino final, seja Europa ou Estados Unidos, o exportador paga caro:

\* **R\$ 0,19/kg** de fruta, em frete rodoviário - para percorrer, em média, 1.100 km de estradas, a maioria em condições precárias, e chegar até os principais aeroportos nacionais;

\* **R\$ 2,60/kg** de fruta, em gastos aéreos - para que a fruta chegue ao destino final, no máximo, em dois dias.

O desafio da modernização do sistema logístico exportador não é simples. É necessário melhorar a condição das estradas, tornar mais segura a malha viária, ampliar as alternativas de transporte, incluindo o ferroviário e as hidrovias, tornar mais eficiente as estruturas portuárias e aéreas, e ampliar a competição entre as empresas marítimas e aéreas e reduzir a burocracia alfandegária.

Quanto ao sistema rodoviário, é importante incentivar a integração da malha rodoviária, a sua restauração e a possibilidade de concessão de mais rodovias para a iniciativa privada. Outras formas de transporte devem ser estimuladas através da revitalização do sistema ferroviário, implantação e melhoramentos das hidrovias. Toda essa estrutura deve estar integrada para o escoamento ágil da produção para o exterior seja via aeroportos e, principalmente, portos. Nestes, a modernização é urgente!

De acordo com a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (Abtp), o governo federal pretende definir um novo modelo de gestão para os portos brasileiros até 2007. Algumas medidas já vêm sendo tomadas para minimizar os problemas de infra-estrutura, mas elas ainda não repercutiram em melhorias para a cadeia exportadora. Segundo a Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), serão investidos R\$ 73 milhões nos portos de Salvador (porto mais utilizado para as exportações de uva, manga, mamão, melão e banana, de acordo com os

## SUGESTÕES PARA MELHORAR A INFRA-ESTRUTURA EXPORTADORA DE FRUTAS

### PARA OS PORTOS:

- Equipar melhor os portos, principalmente no carregamento e descarregamento;
- Ampliar a estrutura para permitir a entrada de navios maiores;
- Incentivar a participação de mais empresas marítimas e estimular a concorrência entre os diversos portos do País;
- Formar *pools* de exportadores para melhorar o poder de barganha frente as empresas marítimas;
- Devido aos elevados custos de liberação fitossanitária no porto, o ideal seria o Ministério liberar os contêineres nos *packing houses*;
- A Receita Federal deveria ser mais ágil nos portos – uma sugestão é que os trâmites legais possam ser realizados o máximo possível fora dos portos, para evitar congestionamentos de cargas;
- A transferência da administração dos principais portos para a iniciativa privada.

### PARA OS AEROPORTOS:

- Ampliar as instalações e a infra-estrutura de cargas refrigeradas; aumentar também a oferta de espaço nas aeronaves para frutas;
- Estimular a formação de uma Zona Franca no Vale do São Francisco. Isso ampliaria o fluxo de cargas através da importação de insumos para a indústria, principalmente da área de tecnologia, e aumentaria a oferta de espaço aéreo para escoar frutas – além dos benefícios de desenvolver o Vale, com uma indústria de alta tecnologia.

Fonte: Cepea/Hortifruti Brasil

nossos entrevistados), Aratu e Ilhéus em 2006. Os recursos serão destinados às obras de dragagem, contenção de cais, construção de restaurantes e implementação das normas internacionais de segurança, tornando possível atender a demanda da Europa, Ásia, Estados Unidos, México e Canadá. Com isso, compradores estrangeiros diminuiriam seus custos devido à necessidade de não precisar recorrer a outros portos fora da Bahia.

A redução do tempo de espera da carga nos portos é o desafio do setor para ampliar as exportações e melhorar a qualidade das frutas.

Em Natal (RN), também há previsão de mais investimentos. O montante anunciado é de R\$ 30 milhões para o aumento do calado (profundidade mínima de água necessária para a embarcação flutuar) de 10 metros para 12,5 metros, o que assegurará a chegada de novas linhas no porto de Natal, favorecendo os embarques das frutas da região – de acordo com a pesquisa, atualmente, parte dessas é exportada pelo porto de Salvador.

Para que essas informações divulgadas na mídia a respeito dos investimentos nos portos se transformem em redução efetiva de custos com transporte e melhorias nos serviços de logística, cabe ao setor fruticultor se organizar e cobrar dos órgãos competentes mais investimentos e de forma permanente, não só para situações emergenciais ou para promoção em anos eleitorais. ■