

Exportação de carne bovina

Gargalos portuários

Roberto Fray da Silva¹
José Vicente Caixeta Filho²
Juliana Domingues Zucchi³

A PRINCIPAL região responsável pelo escoamento da carne bovina brasileira é a Sudeste, notadamente o porto de Santos (SP), responsável por cerca de 80% do total do produto escoado e que apresenta expectativas para o uso do transporte ferroviário nos próximos anos. Todavia, é uma região com sérios gargalos logísticos relacionados ao próprio terminal portuário e a seus pontos de acesso.

Além do Sudeste, outras regiões estão se tornando cada vez mais importantes para escoar carne bovina aos mercados externos. A região Nordeste possui três portos importantes para a movimentação de contêineres do tipo *reefer* (contêineres que mantêm a temperatura interna), por causa da sua alta eficiência, tecnologia e gestão: Suape (PE), Pecém (CE) e Salvador (BA). Os três portos focam em produtos de alto valor agregado.

A região Norte começa a observar um pequeno escoamento do produto pelo corredor Centro-Norte em direção ao Porto de Itaquí (MA). Contudo, como as cargas de maior interesse desse corredor são o minério de ferro e a soja em grãos, não há muito espaço para a movimentação de contêineres *reefer*.

A região Sul possui tradição na movimentação e exportação de contêineres *reefer* graças à grande produção de carne de aves em seus Estados. Os principais portos são: Paranaguá (PR), Antonina (PR), São Francisco do Sul (SC), Itajaí (SC), Imbituba (SC) e Rio Grande (RS).

Portos da Região Nordeste

O porto de Suape (PE) possui tanto acesso rodoviário, pela PE-060, quanto ferroviário, pela Companhia Ferroviária

do Nordeste (CFN). A profundidade da entrada do porto é de cerca de 14 metros. Suas principais atividades são: escoamento de combustíveis e importação e exportação de contêineres, com contínua expansão ao longo dos anos. Uma de suas principais vantagens é a grande profundidade dos berços, sendo que existem perspectivas de *transshipment* no futuro. *Transshipment* é a operação que consiste em descarregar os produtos de navios de grande porte em um porto intermediário de grande profundidade, de onde estes seguirão, através do uso de navios menores, para outros portos de menor profundidade. Isso permite a utilização de navios de grande porte na movimentação em grandes distâncias, gerando economias de escala no preço do frete marítimo.

O porto de Pecém (CE) é altamente especializado em contêineres *reefer*, os quais representaram 40% da movimentação em 2008, sendo a carne bovina metade da carga movimentada. Esse porto possui apenas acesso rodoviário, fator que pode se tornar um empecilho no futuro.

O porto de Salvador (BA) possui acesso tanto via rodoviária (BR-324) quanto ferroviária (Ferrovia Centro Atlântica S.A.). Sua principal vantagem é o canal de acesso, que possui uma profundidade de 18 metros, além de os berços possuírem cerca de 12 metros de profundidade. O foco desse porto é a movimentação de granéis e contêineres *dry*; contudo, a movimentação de frutas provenientes do interior da Bahia está levando à modernização no terminal de contêineres. As principais desvantagens desta região do País são os difíceis acessos via rodovia, que estão em

condições precárias, além da longa distância das unidades produtoras.

Porto para a Região Norte

O porto de Itaquí (MA) é o principal porto para a região, exercendo importante papel na movimentação de minério de ferro e de grãos. Apesar de possuir acesso rodoviário e ferroviário e grande profundidade tanto nos canais de acesso quanto nos berços de atracação, o terminal portuário não possui equipamentos adaptados à movimentação de contêineres, e, assim como na região Nordeste, o acesso rodoviário por parte dos frigoríficos é prejudicado pela má conservação das rodovias.

Portos da Região Sudeste

O porto de Santos (SP) é o mais importante para a exportação de carne bovina do País; possui acesso tanto rodoviário quanto ferroviário (ALL, MRS e FCA). Vem demonstrando ao longo dos anos, porém, a existência de importantes gargalos, sejam devido à sua ineficiência no escoamento, sejam devido à sua reduzida profundidade. Esses gargalos levam ao aumento nos custos de exportação e importação de produtos, além de aumento no *transit time*, importante fator na comercialização de produtos perecíveis, como é o caso da carne bovina.

Portos da Região Sul

O porto de Paranaguá (PR) possui acesso tanto via rodovia (BR-277) quanto via ferrovia (ALL). Os principais gargalos identificados quanto à exportação de carne bovina são a alta especialização no escoamento de grãos e na importação de

Principais portos exportadores de carne bovina em 2009, com destaque no tamanho do ponto para os maiores exportadores



Fonte: MDIC/Secex

fertilizantes, bem como a baixa profundidade do seu calado. Observam-se, porém, investimentos por parte das empresas exportadoras de carne de aves para torná-lo um ponto para escoamento de produtos em contêineres *reefer*, responsáveis por aproximadamente 50% dos contêineres exportados. O principal gargalo, no caso da carne bovina, é a competição com as empresas exportadoras de carne de aves.

O porto de Antonina (PR), anexo ao porto de Paranaguá (PR), foi idealizado para servir como um exportador de carga *break-bulk* (em caixas), principalmente carne de aves. Apesar de ser um terminal novo, possui grande importância na exportação de carne *break-bulk* para o mercado russo.

O porto de Itajaí (SC) possui acesso somente via modal rodoviário (BR-470) e é voltado para o escoamento de produtos de maior valor agregado, sendo um importante ponto de escoamento de carne de aves. Esse terminal possui toda a infraestrutura necessária para essas operações,

focando principalmente em carga *break-bulk*. Um importante gargalo é a pequena profundidade do calado do terminal.

O porto de Navegantes (SC), próximo ao porto de Itajaí (SC), é um projeto recente voltado para a movimentação de contêineres *reefer*, visando complementar o porto de Itajaí. Cerca de 50% dos produtos movimentados atualmente são refrigerados ou congelados. Os dois principais gargalos relacionados ao terminal são: baixa profundidade e pouco espaço disponível para armazenamento de produtos.

O porto de Imbituba (SC) possui acesso tanto rodoviário (BR-101) quanto ferroviário (Ferrovia Tereza Cristina). A ferrovia, porém, só é utilizada no transporte de carvão e de cerâmica. Os principais gargalos do porto são: profundidade inadequada para atracação de navios do tipo porta-contêineres, a especialização em escoamento de grãos e a longa distância das principais regiões produtoras de carne bovina.

O porto de São Francisco do Sul (SC) somente possui acesso rodoviário (BR-280), sendo que a Ferrovia ALL não alcança o terminal portuário, necessitando de uma perna rodoviária para atingi-lo. As autoridades portuárias estão atualmente focando seus investimentos em infraestrutura para escoamento de contêineres *reefer*; atualmente, porém, só correspondem a 10% da movimentação atual de cargas em contêineres. O principal foco, até o momento, é voltado para produtos a granel (líquidos e sólidos). O principal gargalo detectado na pesquisa de campo diz respeito à ausência de antecâmaras para a inspeção física dos produtos, exigida por países como a Rússia.

O porto de Rio Grande (RS) possui tradição na movimentação de grãos agrícolas, principalmente soja, milho e fertilizantes, podendo ser acessado via rodovia (BR-392) e ferrovia (ALL). Os principais gargalos identificados dizem respeito à falta de armazéns para carga refrigerada e à reduzida profundidade dos berços de atracação.

Conclusões

Existem diversos terminais portuários que poderiam ser utilizados com mais eficiência na exportação de carne bovina, porém, o escoamento do produto esbarra em problemas basicamente de infraestrutura, como falta de acesso ferroviário, precariedade das rodovias, falta de locais para armazenamento de produtos, ineficiências operacionais e reduzida profundidade nos berços de atracação.

Para dar suporte consistente ao crescimento esperado na exportação de carne bovina, é necessário que o governo e as empresas, por meio de (por exemplo) Parcerias Público-Privadas (PPPs), atem para a redução dos gargalos logísticos citados, direcionando seus esforços na busca de soluções eficientes e duradouras. ■

1. Graduado em Engenharia Agrônoma pela Esalq/USP (roberto.fray.silva@gmail.com)
2. Professor Titular do Departamento de Economia, Administração e Sociologia da Esalq/USP (jvcaixet@esalq.usp.br)
3. Doutora em Economia Aplicada pela Esalq/USP (zucchi.juliana@gmail.com)