



DETALHAMENTO DAS BACIAS LOGÍSTICAS DA EXPORTAÇÃO DE GRÃOS

*Gustavo S. A. Castro
Carlos A. de Carvalho
Lucíola A. Magalhães
Paulo R. Martinho
Marcelo F. Fonseca
Jaudete Daltio
Fernando L. Garagorry Cassales
Evaristo E. de Miranda*

Delimitação Territorial das Bacias da Macrologística da Agropecuária Brasileira

Com bases sólidas, oficiais e periódicas, e a partir da repartição territorial da produção municipal de grãos, da identificação e quantificação da exportação de grãos pelos portos, da caracterização da macrologística que define as rotas de escoamento para os portos, da identificação da origem territorial dos grãos e seu destino para os portos foram realizados ajustes coassistidos para posicionar as bacias logísticas em relação aos limites municipais e estaduais.

Com isso, definiu-se o primeiro traçado das Bacias da Macrologística da Agropecuária Brasileira, as quais compreendem as áreas de captação de cargas (lavouras), rotas de deslocamento (traçados e modais) e exportação (portos). Estas bacias recobrem todo o território nacional e são coerentes com as vias de escoamento da safra agrícola 2015 (Figura 1). Um município pertencer a uma determinada bacia logística significa que ele, preferencialmente, envia suas cargas aos portos contidos nesta delimitação. A Tabela 1 apresenta uma caracterização de cada bacia logística em relação à quantidade de municípios, área territorial, área colhida, quantidade produzida e valor da produção.

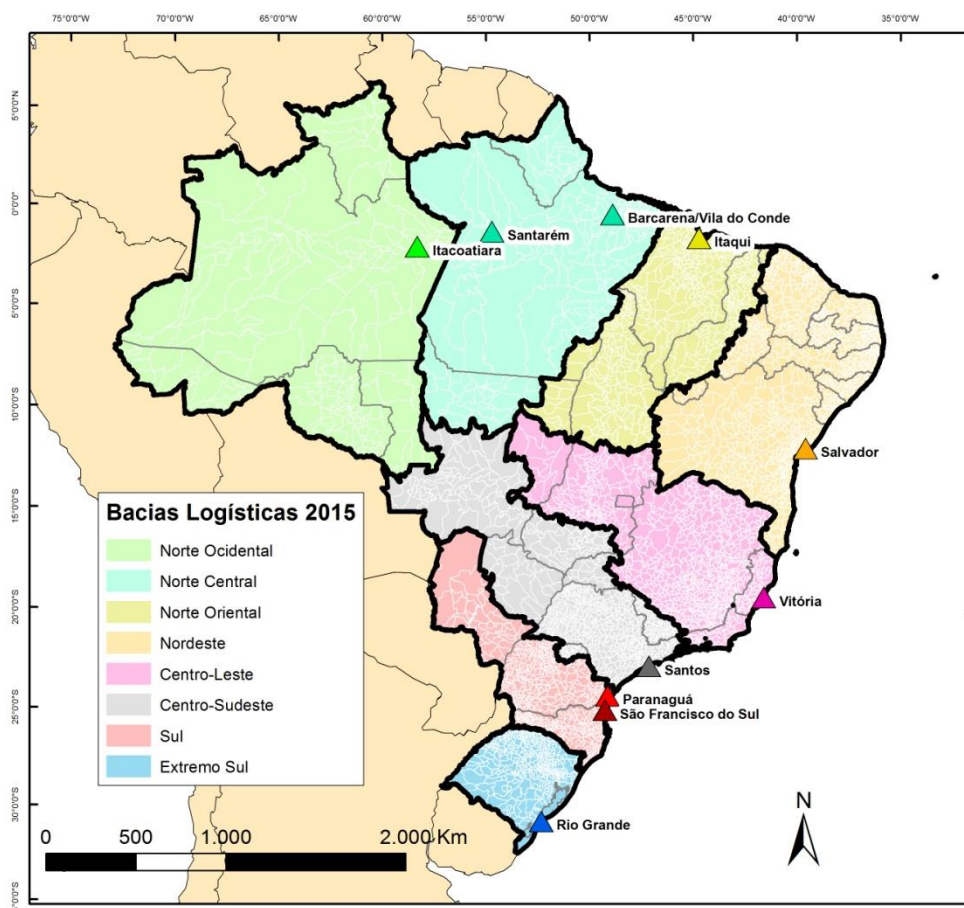


Figura 1. Delimitação das bacias logísticas do escoamento da produção de soja e milho em 2015.

Tabela 1. Bacias logísticas: número e área dos municípios, área colhida, quantidade produzida e valor bruto da produção de soja e milho em 2015.

BACIA LOGÍSTICA	MUNICÍPIOS	%	ÁREA DOS MUNICÍPIOS (ha)	%	ÁREA COLHIDA (ha)	%	QUANTIDADE PRODUZIDA (t)	%	VALOR DA PRODUÇÃO (R\$1.000)	%
CENTRO LESTE	1.068	19%	94.430.312	11%	5.203.443	11%	20.106.677	11%	13.322.485	11%
CENTRO SUDESTE	997	18%	96.091.282	11%	13.972.955	29%	56.820.512	31%	33.658.584	28%
SUL	711	13%	49.664.743	6%	11.031.592	23%	48.054.239	26%	30.506.329	25%
EXTREMO SUL	499	9%	28.173.147	3%	6.117.255	13%	21.263.819	12%	17.783.819	15%
NORDESTE	1.438	26%	105.249.178	12%	3.042.635	6%	7.957.835	4%	6.061.836	5%
NORTE CENTRAL	186	3%	155.853.604	18%	2.491.803	5%	9.134.703	5%	5.610.289	5%
NORTE OCIDENTAL	163	3%	234.954.605	28%	1.955.425	4%	7.689.000	4%	4.675.723	4%
NORTE ORIENTAL	510	9%	87.158.570	10%	3.772.145	8%	11.722.807	6%	8.509.554	7%
TOTAL	5.572	100%	851.575.441	100%	47.587.253	100%	182.749.592	100%	120.128.619	100%



Em destaque na tabela aparecem as bacias logísticas vinculadas aos portos do chamado Arco Norte, atualmente estimulados por investimentos públicos e privados para expansão de capacidade de recebimento e exportação de cargas agrícolas. Apesar de apresentarem uma grande área territorial, os municípios presentes nas bacias dos portos do Arco Norte possuem pequena área plantada, quantidade produzida e baixo valor da produção de soja e milho. Contudo, com estes novos investimentos, espera-se que os portos destas bacias aumentem sua participação na exportação de grãos, reconfigurando os limites territoriais das bacias logísticas desenhadas com base na infraestrutura atual e reduzindo a dependência dos portos do centro-sul do Brasil, que podem expandir suas comercializações em produtos de maior valor agregado devido à proximidade de grandes centros transformadores de mercadorias diversas.

Para fins de validação, foram estratificadas, para todas as bacias, a quantidade total exportada por seus portos e a quantidade exportada por todos os seus municípios (Tabela 3). Nota-se que a quantidade exportada pelos municípios da bacia é menor do que a exportação dos portos da bacia. Isso evidencia que existe transposição de bacias, ou seja, o município que produz dentro dos limites da bacia logística pode, por uma série de fatores, optar por escoar sua produção por um porto fora da mesma.

Também foi possível obter a participação dos municípios de cada bacia logística na exportação dos portos nela contidos (Tabela 2). Isso resulta na eficiência prática do conceito da bacia logística, validando os desenhos propostos. Verifica-se que os valores variaram de 39 a 88%, resultando em uma média de 73% de eficiência. Das oito bacias logísticas delimitadas, seis obtiveram valores superiores a 70%. Apenas em duas bacias, os resultados foram inferiores a 50% (Centro Leste e Norte Central, com 39 e 49%, respectivamente). A baixa eficiência em ambos os casos pode estar ligada a alta competitividade de bacias logísticas adjacentes. Além disso, a recente consolidação da Ferrovia Norte-Sul pode estar atraindo cargas que anteriormente priorizavam estas bacias, levando a competição por cargas dentro das mesmas. Porém, de forma geral, as bacias se apresentam validadas e fortemente correlacionadas com a realidade do escoamento da produção de soja e milho para os respectivos portos.

Buscando verificar a eficiência de cada uma das bacias logísticas, pode-se observar que a bacia Centro-Sudeste, capitaneada pelo porto de Santos/São Paulo, representou 32% das exportações de grãos. Os municípios presentes neste estado exportaram 4,1 Mi ton. Contudo, esta bacia logística captou outras 22,1 Mi ton de outros estados. Esta bacia conta com modais hidroviários, ferroviários, rodoviários e interligações que proporcionam competitividade até a chegada ao porto. Os investimentos e manutenções constantes nos modais, a ampliação das linhas ferroviárias, as dragagens e os novos terminais, como o recém-inaugurado TIPLAM, garantem a modernidade do principal porto da bacia.

Bacias mais distantes do MT, como é o caso da Sul, capitaneadas pelos portos de Paranaguá e São Francisco do Sul, conseguem adquirir cargas mais longes e por modais ferroviários, devido aos investimentos em eficiência portuária, que reduzem o tempo de carga e descarga e, conseqüentemente, filas, reduzindo o custo do frete e tornando-os atrativos.

Também foram reunidos e organizados no SITE da Macrologística da Agropecuária Brasileira, dados geocodificados das malhas viárias secundárias, armazéns, esmagadoras, processadoras, refinarias de óleo, origem e importação de insumos. Complementarmente, será feito um levantamento das demandas do setor público e parceiros estratégicos do setor do agronegócio. Estes dados apoiarão o refinamento e ajuste das bacias da macrologística, ano após ano.



Tabela 2. Bacias logísticas: quantidade de soja e milho exportada pelos portos da bacia e quantidade exportada pelos municípios da bacia pelos portos da bacia em 2015.

BACIA LOGÍSTICA	QUANTIDADE EXPORTADA PELOS PORTOS DA BACIA (t)	PARTICIPAÇÃO DA BACIA NA EXPORTAÇÃO TOTAL NACIONAL (%)	QUANTIDADE EXPORTADA PELOS MUNICÍPIOS DA BACIA PELOS PORTOS DA BACIA (t)	PARTICIPAÇÃO DOS MUNICÍPIOS NA EXPORTAÇÃO DA BACIA LOGÍSTICA (%)
CENTRO LESTE	6.128.981	7,4	2.391.896	39
CENTRO SUDESTE	26.271.633	31,6	20.257.999	77
SUL	19.985.100	24,1	15.333.671	77
EXTREMO SUL	11.752.154	14,1	9.692.979	82
NORDESTE	2.767.652	3,3	2.426.594	88
NORTE CENTRAL	5.438.599	6,5	2.655.482	49
NORTE OCIDENTAL	2.880.843	3,5	2.026.937	70
NORTE ORIENTAL	7.049.742	8,5	5.730.042	81
TOTAL	83.248.189	100	60.515.598	73%