

## Exportação de carne bovina

# Novos terminais portuários brasileiros

Roberto Fray da Silva<sup>1</sup>  
José Vicente Caixeta Filho<sup>2</sup>  
Juliana Domingues Zucchi<sup>3</sup>

A CARNE bovina é de extrema importância para a pauta de exportação brasileira, seja no volume, seja nos valores negociados. No ano de 2009, foram escoadas pelos portos nacionais 5,1 milhões de toneladas do produto, sendo que a carne bovina congelada é o produto mais comum.

De forma resumida, a logística deste produto envolve o transporte rodoviário de contêineres refrigerados dos locais de produção até os portos nacionais, e destes segue por transporte marítimo até os portos de destino. Este artigo é focado na análise de potenciais portos para exportação de carne bovina, bem como na análise de tendências de alguns portos atuais que são de suma importância nesta cadeia. O artigo está estruturado da seguinte forma: primeiro, é feita a descrição da análise e, em seguida, são apresentados os resultados.

A pesquisa de campo foi realizada pelo Grupo Esalq-LOG durante o ano de 2009, com apoio de recursos do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

### Descrição da análise

Os portos são fundamentais para a exportação de carne bovina, correspondendo a mais de 90% do volume escoado. Para avaliá-los, é necessário levar em consideração uma série de critérios: diferentes modais que possuem acesso ao porto e suas condições de acesso; equipamentos presentes nos terminais portuários; planejamento a curto, médio e longo prazo; investimentos futuros; distância dos locais de produção; gargalos logísticos associados e especialização do



porto na movimentação de determinados produtos. Esses fatores foram levados em consideração durante o levantamento de dados primários e secundários e analisados para avaliar os novos portos potenciais para escoamento de carne bovina.

O crédito fiscal concedido ao produto escoado pelo Estado de São Paulo foi citado na pesquisa de campo como o maior gargalo para o aproveitamento dos novos portos, por ser superior ao dos outros Estados. O tempo de trânsito do produto também foi citado como um dos principais gargalos no uso de outros portos, principalmente no caso de clientes que possuem maiores exigências, como alguns países do Oriente Médio e da União Europeia. Caso os problemas viários brasileiros não forem resolvidos, muitos terminais portuários que permitiriam ganhos de *transit time* não serão acessíveis pelas grandes regiões produtoras de carne bovina, diminuindo seu potencial de uso.

Um fato confirmado na pesquisa de campo foi o de que a baixa profundidade dos portos brasileiros é um gargalo à exportação de contêineres, sendo que a acessibilidade dos portos também foi citada por diversos agentes da cadeia.

### Análise dos novos portos potenciais

1. O Porto de Itaqui (MA) deverá sofrer algumas adaptações, como aquisição de equipamentos voltados a aumentar a eficiência de carregamento, construção de uma rede de tomadas para manter a temperatura dos contêineres e a construção de armazéns frigoríficos na área retroportuária. Espera-se que esse porto se torne relevante para o escoamento de carne bovina brasileira destinada ao mercado externo, principalmente por causa de sua grande profundidade, que possibilita a atracação de navios porta-contêineres de grande porte.

2. O Porto de Ilhéus (BA) não deverá ser usado na movimentação de contêineres, por causa de sua baixa eficiência operacional, da falta de equipamentos e de área.

3. O Porto Sul (BA), projeto do governo federal de um porto *off-shore* na região de Ilhéus (BA), foca no escoamento de carga de alto valor agregado (como é o caso da carga containerizada), competindo com o Porto de Salvador (BA). Esse porto terá acesso rodoviário e ferroviário, através da Ferrovia Oeste-Leste. Caso esta movimentação de contêineres, além de produtos a granel, existe a possibilidade favorável de que o Porto Sul se torne uma rota alternativa para o escoamento de carne bovina no Nordeste brasileiro. Este porto, porém, ainda possui problemas de ordem ambiental e social para sua construção, além dos gargalos clássicos desta região: falta de rodovias de qualidade, distância das indústrias e alto investimento necessário para sua construção.

4. Os portos de Vitória (ES) e Itaguaí (RJ), por não estarem adequando sua infraestrutura para o escoamento de produ-

tos refrigerados, não apresentam grandes perspectivas para a exportação de carga containerizada, eliminando a possibilidade de se tornarem *hub ports*. Os entrevistados acreditam que esses portos continuarão movimentando produtos a granel em grande quantidade, principalmente minério de ferro, dado o fato de que boa parte da movimentação nos mesmos é de produto proveniente da Companhia Vale.

5. O porto de Santos (SP) possui grandes gargalos logísticos, principalmente relacionados a dois fatores: vias de acesso, que precisam obrigatoriamente cruzar a cidade de Santos, o que diminui a velocidade dos modais e causa uma série de complicações (como furtos, por exemplo), e a profundidade insuficiente para atracação de navios de grande porte com mais de 4.500 TEUs (unidade de medida-padrão na movimentação de contêineres – um TEU equivale a um contêiner de 20 pés). Visando sanar esses gargalos, o governo está investindo, através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), na construção de novas avenidas perimetrais, dragagem e no aumento da área retroportuária. Desse modo, espera-se que esse porto continue predominando como via de escoamento da carne bovina ao mercado externo, graças, principalmente, ao crédito fiscal paulista concedido.

6. No caso dos portos do Sul, dois novos começam a se inserir no contexto da movimentação de carne bovina: o porto de Navegantes (SC) e o porto de Itapoá (SC). Esses portos, assim como Pecém (CE) e Suape (PE), são voltados especialmente para a movimentação de contêineres *reefer* e produtos de alto valor agregado, possuindo grandes possibilidades de se tornarem importantes terminais portuários para exportação de carne congelada, tanto bovina como de aves.

7. O porto de Itapoá (SC) constitui outro projeto de grande interesse para a cadeia de exportação de produtos refrigerados e congelados. A capacidade inicial de operação deste porto é de 300 mil contêineres/ano, com possibilidade de ampliação, ao longo dos próximos anos, para 1 milhão de contêineres/ano. O canal de acesso é o mesmo utilizado pelo porto de

### Portos potenciais para exportação de carne bovina



Fonte: Elaboração dos autores

São Francisco do Sul (SC), porém, segundo as autoridades responsáveis pela obra, o local de instalação do terminal possui profundidade natural de 16 metros, podendo receber navios de até 9.000 TEUs. Os equipamentos previstos na movimentação serão quatro *portainers Post-Panamax* e onze *transtainers*.

8. Um projeto interessante é o da construção de um porto localizado na cidade de Peruíbe (SP), a 70 km da cidade de Santos, possuindo acesso via modais rodoviário e ferroviário. Esse porto, denominado Porto Brasil, será construído por uma empresa privada e será um empreendimento *off-shore*, a 3,5 km da costa. Tem como objetivo se tornar um *hub port* para captação e exportação de contêineres, minérios, soja, açúcar e etanol. A profundidade do canal de acesso, bem como dos berços de atracação do projeto, é de 18,5 metros, o que possibilitaria a atracação de navios de grande porte como os *Post-Panamax* e os *Capesize*, os quais necessitam de profundidade de 18 metros para poderem atracar e carregar sua capacidade máxima. Esse porto terá capacidade anual de movimentação de 4 milhões de contêineres, 15 milhões de toneladas de minério de ferro, 20 milhões de toneladas de grânéis sólidos agrícolas, 4 milhões de toneladas de fertilizantes e 10 milhões de m<sup>3</sup> de grânéis líquidos.

Para que o potencial de uso desses portos no escoamento de carne bovina se concretize, é necessária a superação dos gargalos logísticos apontados: no caso dos portos, o uso de Parcerias Público-Privadas, com o governo investindo em infraestrutura e as empresas, nos equipamentos e operações; no caso de ferrovias, o investimento do governo através do PAC para acelerar sua construção e posterior licitação às empresas de transporte ferroviário; no caso de rodovias, uma manutenção efetiva das mesmas pelo governo e/ou concessionárias, e no caso das isenções fiscais, uma melhor distribuição das mesmas entre os Estados brasileiros.

Caso esses gargalos sejam superados, a distribuição do escoamento da carga se dará puramente em razão das características logísticas e estratégicas das empresas, e a capacidade do setor de atingir clientes mais exigentes com relação ao *transit time* aumentará, bem como o uso de novos terminais portuários, possibilitando, conseqüentemente, o desenvolvimento de diversas regiões do País. ■

1. Engenheiro agrônomo 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)