

1º Curso Marketing no Agronegócio Brasileiro – ESPM

LOGÍSTICA NO AGRONEGÓCIO



ABMR&A

Associação Brasileira de
Marketing Rural & Agronegócio

Mauricio Sampaio

Sumário Executivo

A dimensão do Agronegócio Brasileiro

Tendências para o Curto, Médio e Longo Prazo

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos, Armazéns e Transporte

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

Sumário Executivo

A dimensão do Agronegócio Brasileiro

Tendências para o Curto, Médio e Longo Prazo

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos, Armazéns e Transporte

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

A dimensão do Agronegócio Brasileiro

OS NUMEROS E DESCRIÇÃO DO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO

- 388 MILHÕES DE HAS EM AREAS AGRICULTÁVEIS COM 90 MILHÕES DE HAS AINDA NÃO EXPLORADOS
- 40% do PIB - R\$ 527 BILHÕES EM 2006 (R\$ 564 BILHÕES EM 2004!!)
- BALANÇA COMERCIAL DE U\$ 40 BILHÕES EM 2006 (U\$ 34,1 BILHÕES EM 2004!!)
- 37% DOS EMPREGOS -17 MILHÕES DE PESSOAS TRABALHANDO NO CAMPO
- 40% DAS EXPORTAÇÕES TOTAIS DO BRASIL

- APROXIMADAMENTE 500 INDÚSTRIAS FORNECEDORAS DE INSUMOS DE PRODUÇÃO (ANTES DA PORTEIRA)

- APROXIMADAMENTE 10000 DISTRIBUIDORES E REVENDEDORES DISTRIBUIDOS EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL

- 4 MILHÕES DE PROPRIEDADES RURAIS (DENTRO DA PORTEIRA), CONTANDO TAMBEM COM APROXIMADAMENTE 400 COOPERATIVAS AGRÍCOLAS

A dimensão do Agronegócio Brasileiro

OS NUMEROS E DESCRIÇÃO DO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO

- CADEIAS BASTANTE MADURAS E COMPLEXAS NA INDÚSTRIA INTERNA PROCESSADORA, EXPORTADORA DE PRODUTOS DE ORIGEM VEGETAL E ANIMAL(*IN NATURA*, SEMI-PROCESSADOS E INDUSTRIALIZADOS), QUE PROCURAM CADA VEZ MAIS GANHOS DE ESCALA E PRODUTIVIDADE
- 25 ENTIDADES OFICIAIS DE PESQUISA AGRONÔMICA
- SOFISTICADOS INSTRUMENTOS E PRODUTOS FINANCEIROS DISPONÍVEIS PARA ESTE SETOR, POREM POUCO UTILIZADOS PELOS INTEGRANTES DA CADEIA DO AGRONEGÓCIO

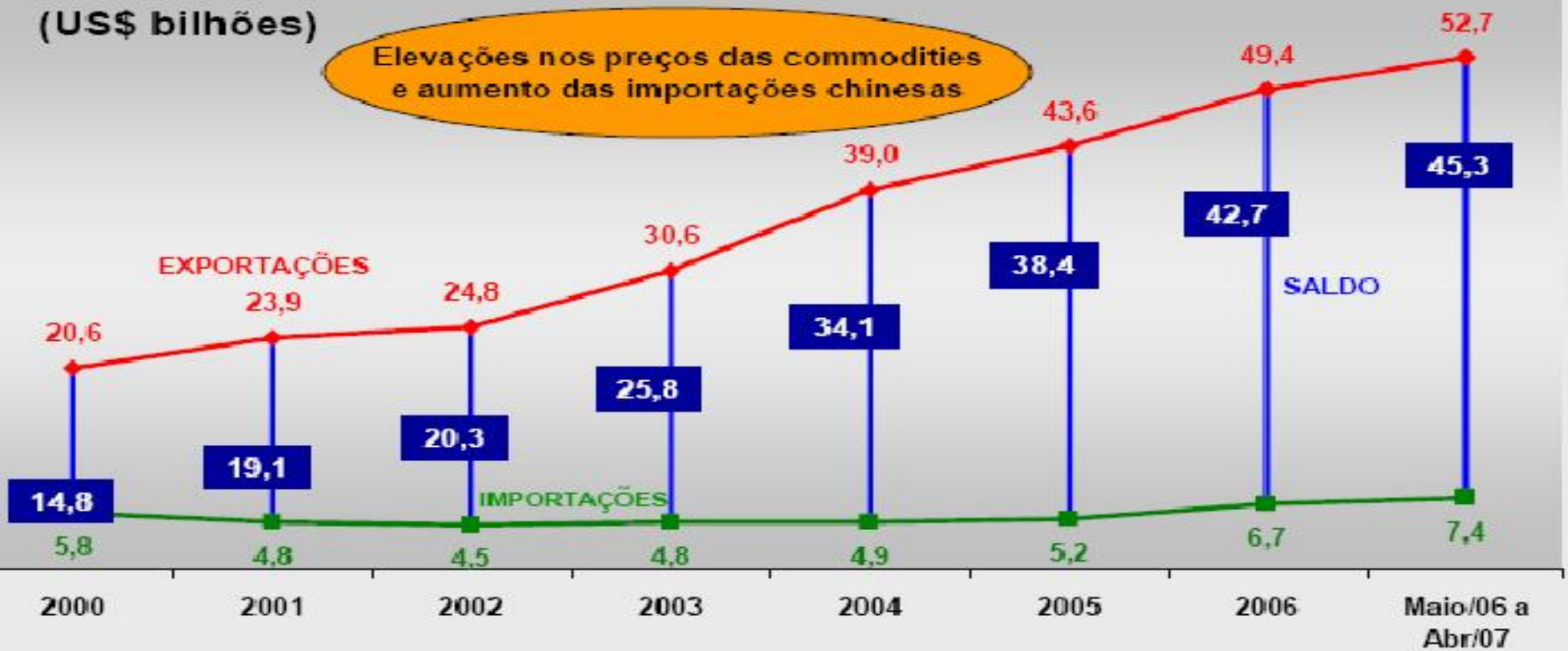
A dimensão do Agronegócio Brasileiro

Balança Comercial do Agronegócio

O saldo comercial passou de US\$ 15 bilhões para US\$ 45,3 bilhões

(US\$ bilhões)

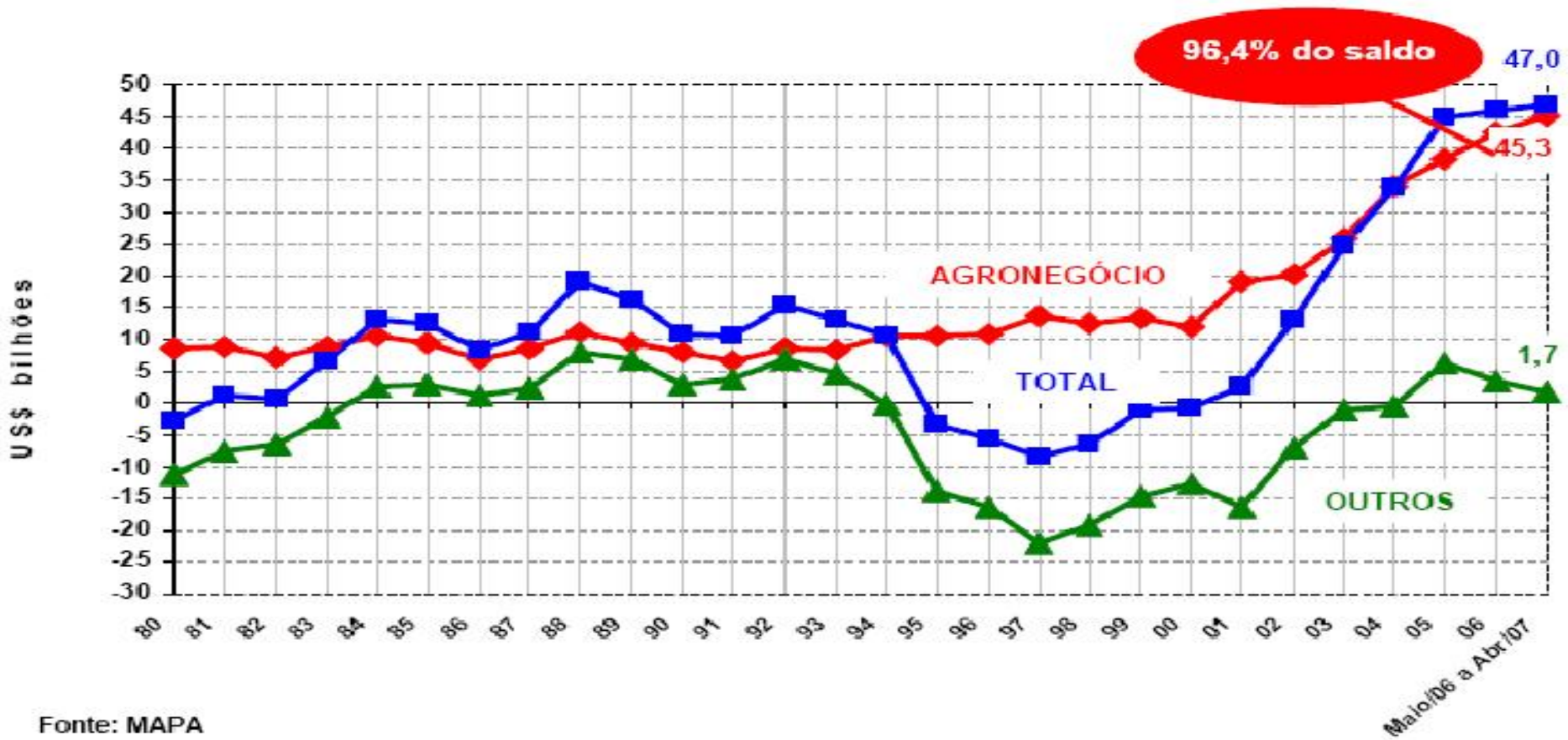
Elevações nos preços das commodities e aumento das importações chinesas



Fonte: MAPA

A dimensão do Agronegócio Brasileiro

Saldo da Balança Comercial Brasileira



Fonte: MAPA

A dimensão do Agronegócio Brasileiro

Uso da terra no Brasil
(base 2006)



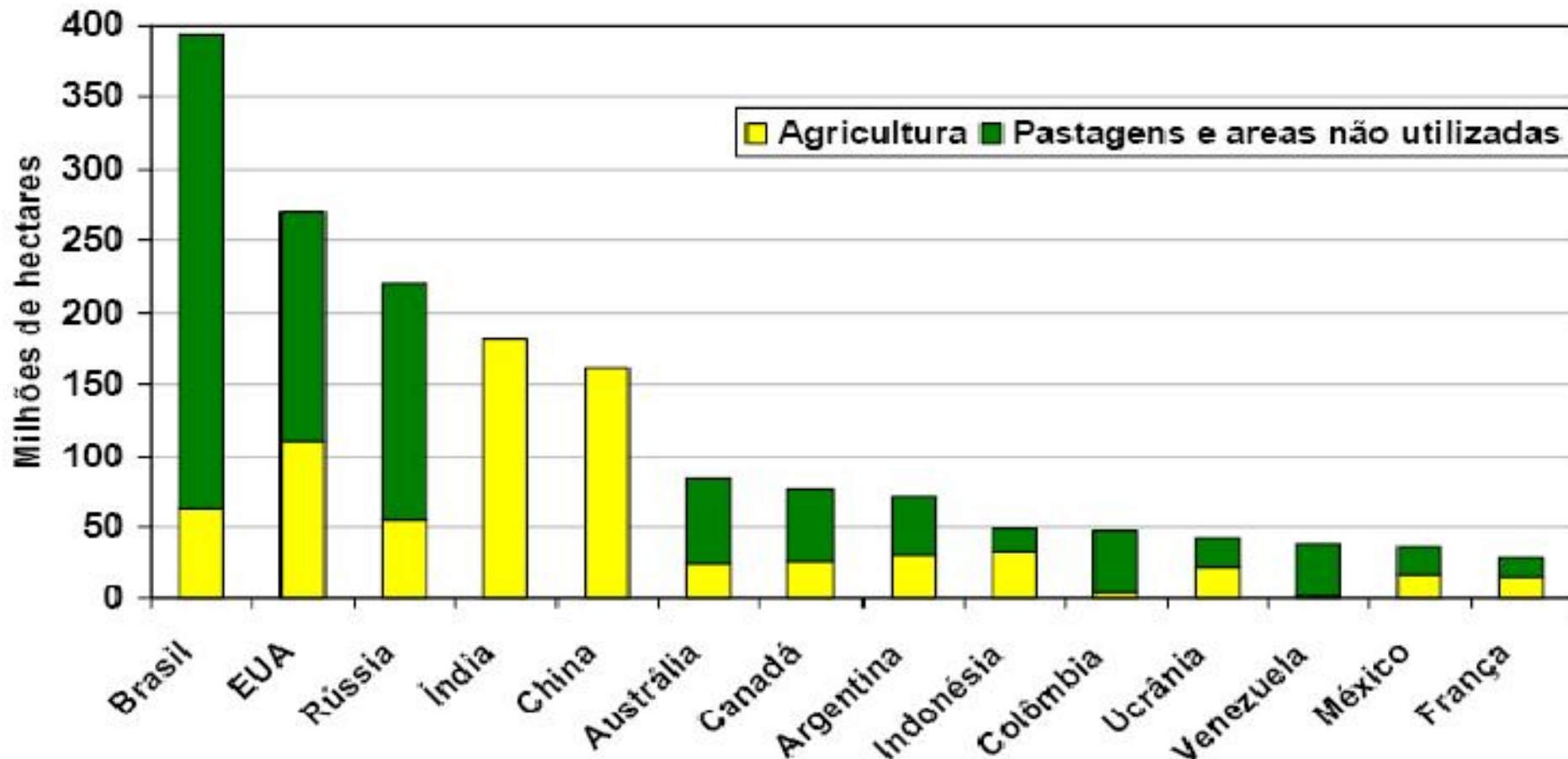
Área agricultável disponível total estimada	152,5 milhões de hectares ou 17,9% do território
Área agricultável utilizada	62,5 milhões de hectares ou 7,3 % do território
Lavouras permanentes	15 milhões de hectares ou 1,8% do território
Lavouras temporárias	42,5 milhões de hectares ou 5% do território
Florestas Plantadas	5 milhões de hectares ou 0,6% do território
Área Agricultável disponível não utilizada	90 milhões de hectares ou 10,5% do território
Pastagens	177 milhões de hectares ou 20,8% do território
Área de Florestas Nativas e Reservas Ambientais	440 milhões de hectares, ou 53% da área total do Brasil.

A dimensão do Agronegócio Brasileiro

OS NUMEROS E DESCRIÇÃO DO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO	ÁREA PLANTADA 2004	%	
	(Mil ha) (a)		
SOJA	22.195		
MILHO	12.412		
CANA DE AÇUCAR	6.198		
REFLORESTAMENTO	5.358		
FEIJÃO	4.197		
ARROZ	3.190		
CAFÉ	2.439		
TRIGO	2.231		
PASTAGEM	1.834		
ALGODÃO	941		
CITRUS	906		
TOTAL	62.500	20	
PASTAGEM SEM UTILIZAÇÃO DE TECNOLOGIA -	150.000	48	
DEMAIS CULTURAS SEM UTILIZAÇÃO DE TECNOLOGIA	8.450	3	
POTENCIAL DE ÁREA AINDA NÃO EXPLORADA	90.000	29	
TOTAL GERAL	310.950	100	

A dimensão do Agronegócio Brasileiro

Disponibilidade de áreas agricultáveis por país



Sumário Executivo

A dimensão do Agronegócio Brasileiro

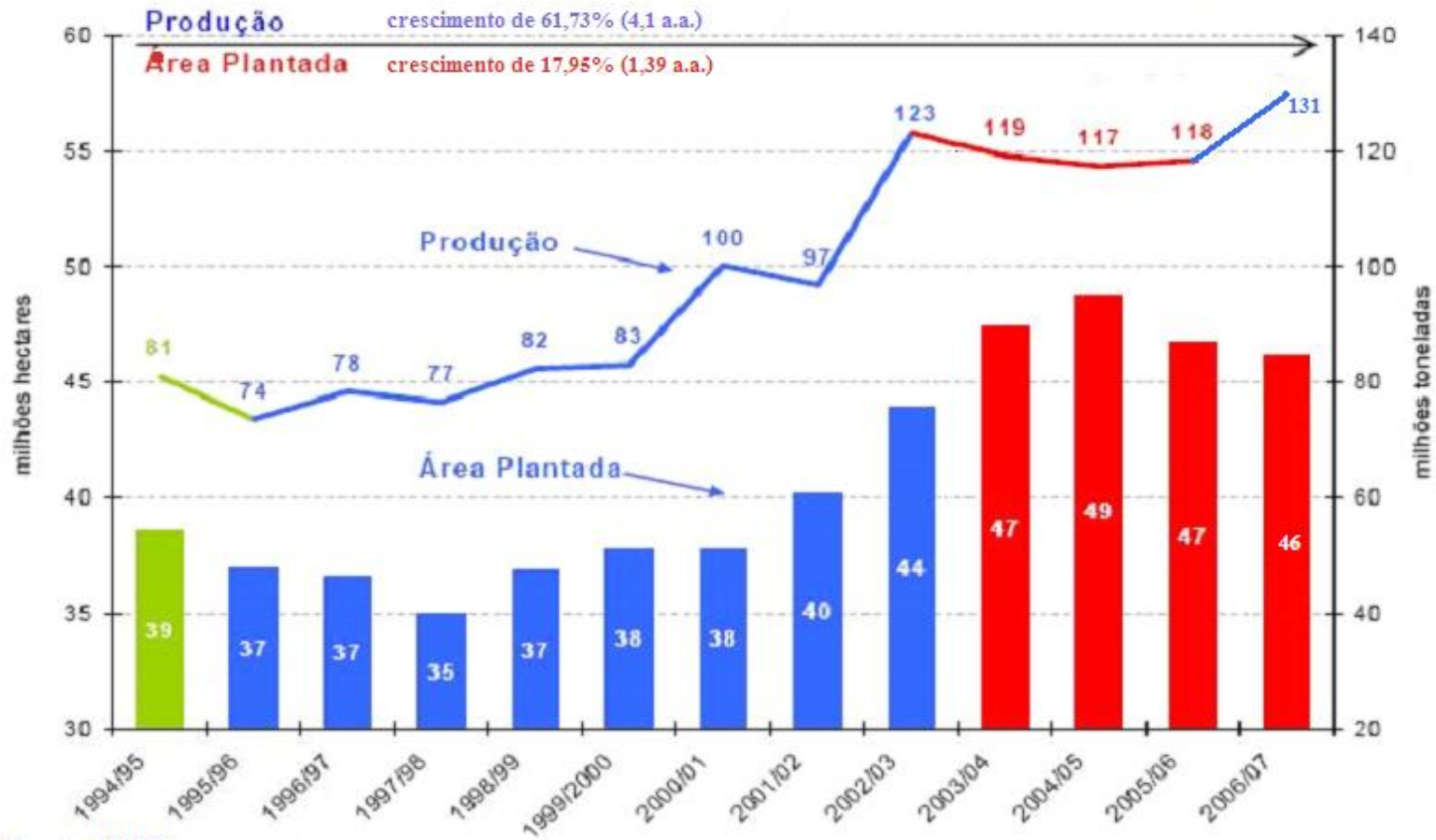
Tendências para o Curto, Médio e Longo Prazo

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos, Armazéns e Transporte

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

Tendências para o Curto, Médio e Longo Prazo - Grãos

Área Plantada e Produção Grãos - Brasil



Fonte: IBGE

Tendências para o Curto, Médio e Longo Prazo - Grãos

Curto Prazo 2006/2007

- Manutenção do cenário de crise na Indústria–Local (Fechamento de Plantas de *Crushing* para redução da capacidade ociosa)
- Mudanças na cadeia de *Supply Chain* devido ao aumento da participação das Exportações de soja grão (menor agregação de valor)
- Variável chave taxa de cambio.

Tendências para o Curto, Médio e Longo Prazo - Grãos

Médio e Longo Prazo 2007/2011

- Expressivas mudanças no balanceamento da cadeia de *Supply Chain* (crescimento de área e da produção somente nas regiões de fronteiras)
- Recuperação do complexo soja, atingindo o recorde de produção neste ano. (58 milhões de toneladas em 20,7 Milhões HA)
- Consolidação dos corredores logísticos Norte e Centro–Norte(soja e algodão) com retorno mais sustentável na competitividade nas exportações brasileiras
- Variáveis chave
 - Pavimentação da Br 080 ok
 - Pavimentação da Br 163 ok
 - Construção da ferrovia Tocantins e Maranhão (Ferrovia Norte / Sul)
 - Reestruturação do *Supply Chain* com novos modais rodoviários e rodoferroviários

Tendências para o Curto, Médio e Longo Prazo – Cana, Açúcar e Álcool

Safra 2005/06 - Rentabilidades

Safra 2005/2006

Centro-Sul quanto à Eficiência	Custo Médio da Matéria Prima		
	Baixa	Média	Alta
Cana-de-Açúcar (TCM)	53,84	53,84	53,84
Custo Açúcar Cristal (50 Kg)	24,47	22,43	19,94
Custo Álcool* (litro)	0,76	0,70	0,64
Custo Unicop* (52% álcool e 48% açúcar)	23,12	21,28	19,17

Preços Médios Recebidos

Preço Açúcar Cristal (50 Kg)	33,19	33,19	33,19
Preço Álcool (litro)	0,80	0,80	0,80
Unicop Mix (52% álcool e 48% açúcar)	28,00	28,00	28,00

Margens Brutas

Açúcar	8,72	10,76	13,25
Álcool	0,05	0,10	0,16
Unicop	4,88	6,71	8,83

Percentuais Brutos

Açúcar	36%	48%	66%
Álcool	6%	15%	26%
Unicop	21%	32%	46%

1Unicop = 1saca de açúcar de 50kg

* Álcool transformado em saca de açúcar

(TCM) = Tonelada de cana moída, inclui custos de industrialização e administração

Fonte: UNICA, Esalq e Agroconsult

 Agroconsult

 **ABMR&A**
Associação Brasileira de
Marketing Rural & Agropecuário

Tendências para o Curto, Médio e Longo Prazo – Cana, Açúcar e Álcool

Projeções Safra 2006/07 - Rentabilidades

Safra 2006/2007

Centro-Sul quanto à Eficiência			
Custo Médio da Matéria Prima	Baixa	Média	Alta
Cana-de-Açúcar (TCM)	58,15	58,15	58,15
Custo Açúcar Cristal (50 Kg)	26,43	24,23	21,54
Custo Álcool* (litro)	0,82	0,76	0,69
Custo Unicop* (52% álcool e 48% açúcar)	24,97	22,99	20,70

Preços Médios Recebidos			
Preço Açúcar Cristal (50 Kg)	44,00	44,00	44,00
Preço Álcool (litro)	1,00	1,00	1,00
Unicop Mix (52% álcool e 48% açúcar)	36,14	36,14	36,14

Margens Brutas			
Açúcar	17,57	19,77	22,46
Álcool	0,18	0,24	0,31
Unicop	11,17	13,15	15,44

Percentuais Brutos			
Açúcar	66%	82%	104%
Álcool	22%	32%	45%
Unicop	45%	57%	75%

1Unicop = 1saca de açúcar de 50kg

* Álcool transformado em saca de açúcar

(TCM) = Tonelada de cana moída, inclui custos de industrialização e administração

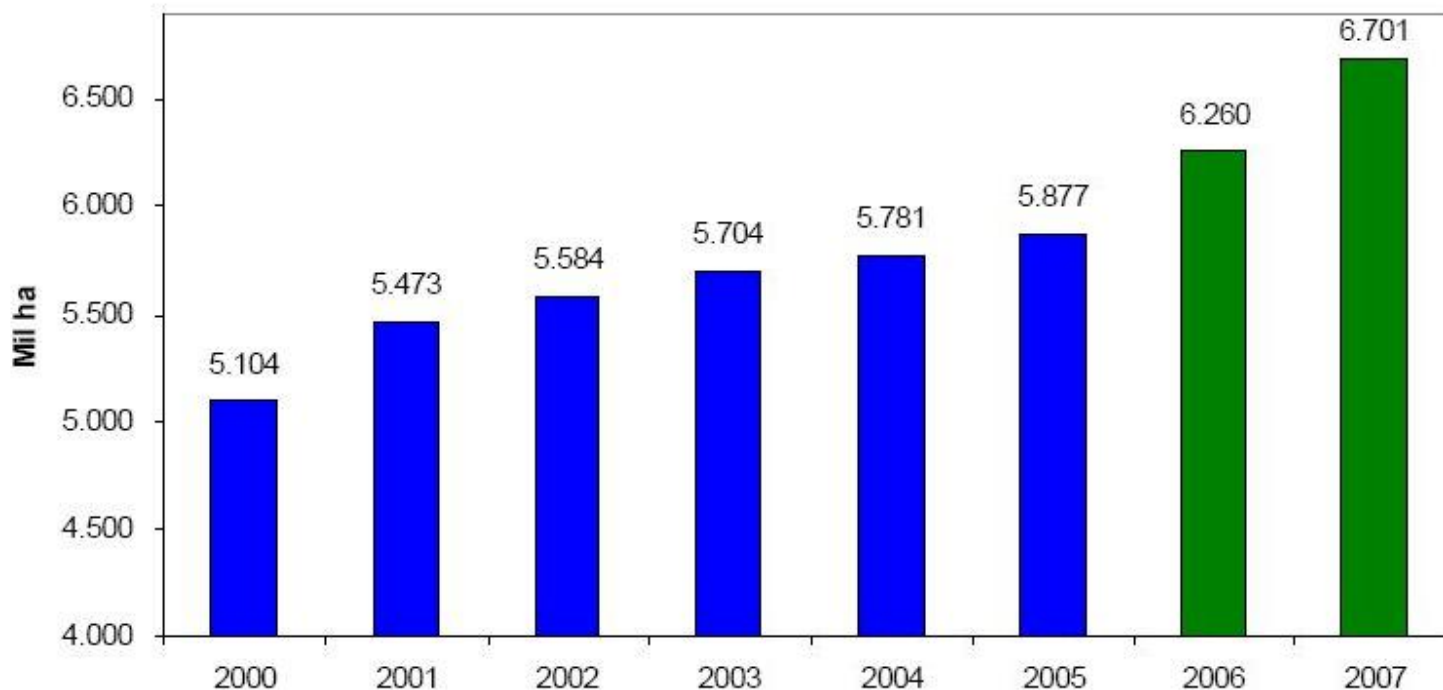
Projeção: Agroconsult; (reajuste de 8% nos custos da cana. Preços médios recebidos projetados conforme o mercado futuro da BM&F)



Tendências para o Curto, Médio e Longo Prazo – Cana, Açúcar e Álcool

Área Industrial de Cana-de-Açúcar (Projeção safra 2007/08)

+ 441 mil ha (+7,1%)



Fonte: CONAB, Projeção: Agroconsult

Agroconsult

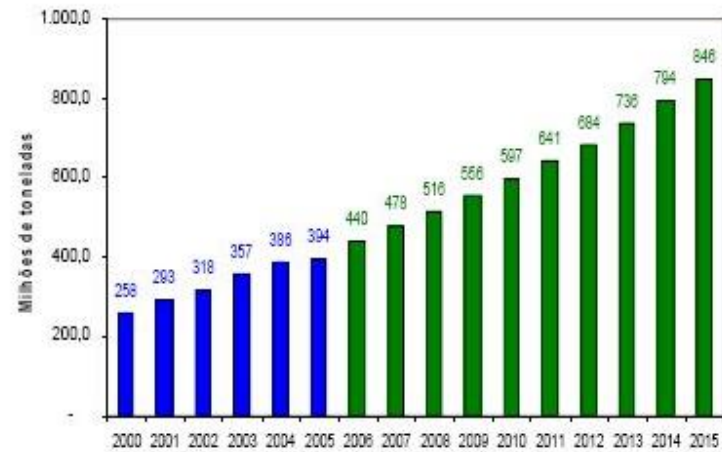
Tendências para o Curto, Médio e Longo Prazo – Cana, Açúcar e Álcool

Expansão Longo Prazo – Demanda por Cana-de-Açúcar

Taxa de crescimento com **25%** de Álcool Anidro na Gasolina: **8,1% aa.**



Taxa de crescimento com **20%** de Álcool Anidro na Gasolina: **7,9% aa.**

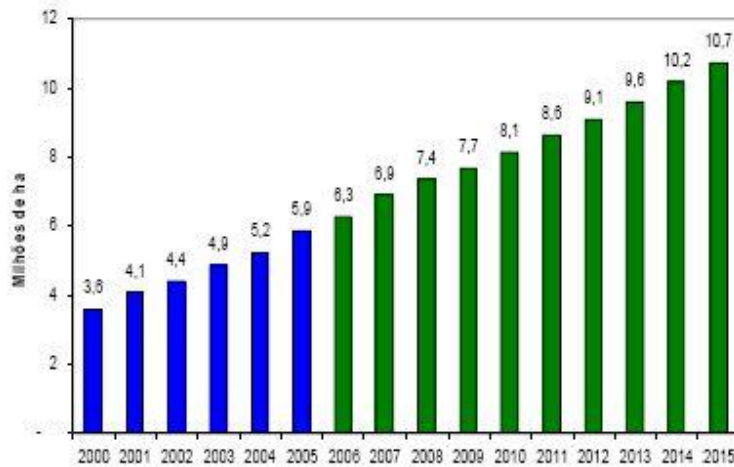


Fonte: UNICA; Projeção: Agroconsult

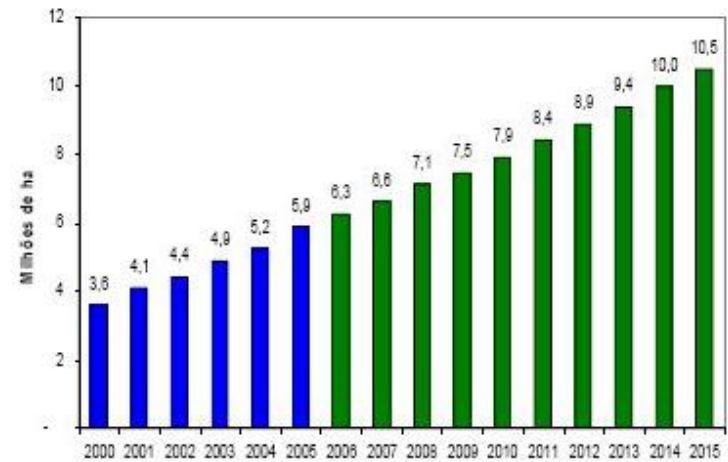
Tendências para o Curto, Médio e Longo Prazo – Cana, Açúcar e Álcool

Expansão Longo Prazo – Área Plantada

Taxa de crescimento com **25%** de Álcool Anidro na Gasolina: 6,2% aa.



Taxa de crescimento com **20%** de Álcool Anidro na Gasolina: 6,0% aa.

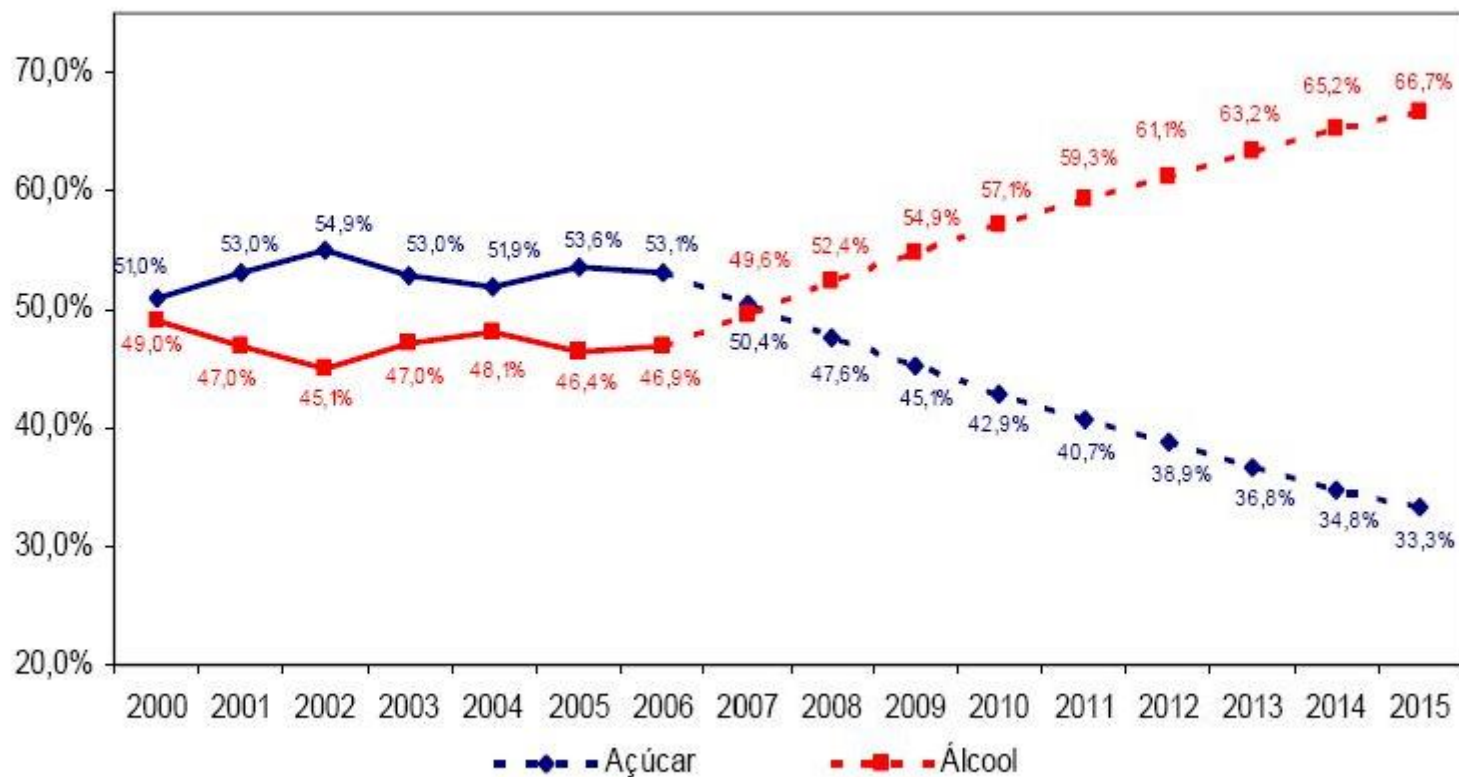


Fonte: UNICA; Projeção: Agroconsult

Agroconsult

Tendências para o Curto, Médio e Longo Prazo – Cana, Açúcar e Álcool

Mix de Produção



Fonte: UNICA; Projeção; Agroconsult

Agroconsult

ABMR&A
Associação Brasileira de
Marketing Rural & Agropecuário

Tendências para o Curto, Médio e Longo Prazo – Cana, Açúcar e Álcool

Curto Prazo 2006/2007

- Manutenção do cenário positivo com expansão de área plantada principalmente nos estados de São Paulo, Minas Gerais e Goiás (30 novos projetos somente no Estado de São Paulo)
- Previsão de crescimento de 7% na colheita de Cana em 2007, com 490 milhões de toneladas, sendo São Paulo o maior produtor (57%).
- Consolidação no setor através de aumento na participação do capital estrangeiro

Variáveis chave

- Mudança da percepção do consumidor interno sobre a utilização do álcool combustível como alternativa sustentável para o planeta.
- Investimento na Infra-estrutura logística e *Supply Chain* da cadeia do Álcool
- Investimento em desenvolvimento de tecnologia de produção agrícola para novas regiões de plantio.
- Regulamentação Global Ambiental com crescimento das Exportações de Álcool

Tendências para o Curto, Médio e Longo Prazo – Cana, Açúcar e Álcool

Médio Prazo 2007/2011

- Consumo interno crescente via crescimento da produção dos veículos *flex fuel*, bem como incorporação do álcool nos bio-combustíveis (biodiesel)
- Ajuste da oferta de açúcar pela demanda crescente de álcool
- Petrobrás coordenadora da cadeia de *Supply Chain* dos biocombustíveis
- Novos projetos integrando fonte de energia-cana de açúcar, com a indústria de soja - *State of the Art* (Álcool, Óleo de soja, biodiesel e coogeração)
- Taxas de crescimento acima de 5% aa

Sumário Executivo

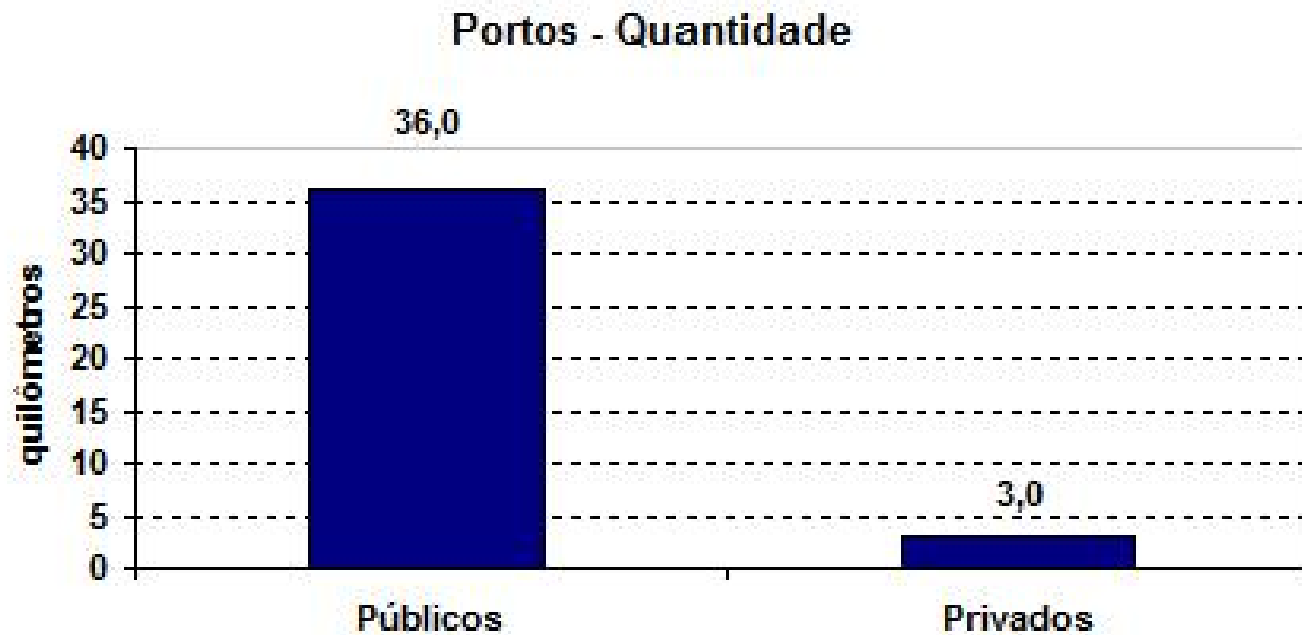
A dimensão do Agronegócio Brasileiro

Tendências para o Curto, Médio e Longo Prazo

**A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos,
Armazéns e Transporte**

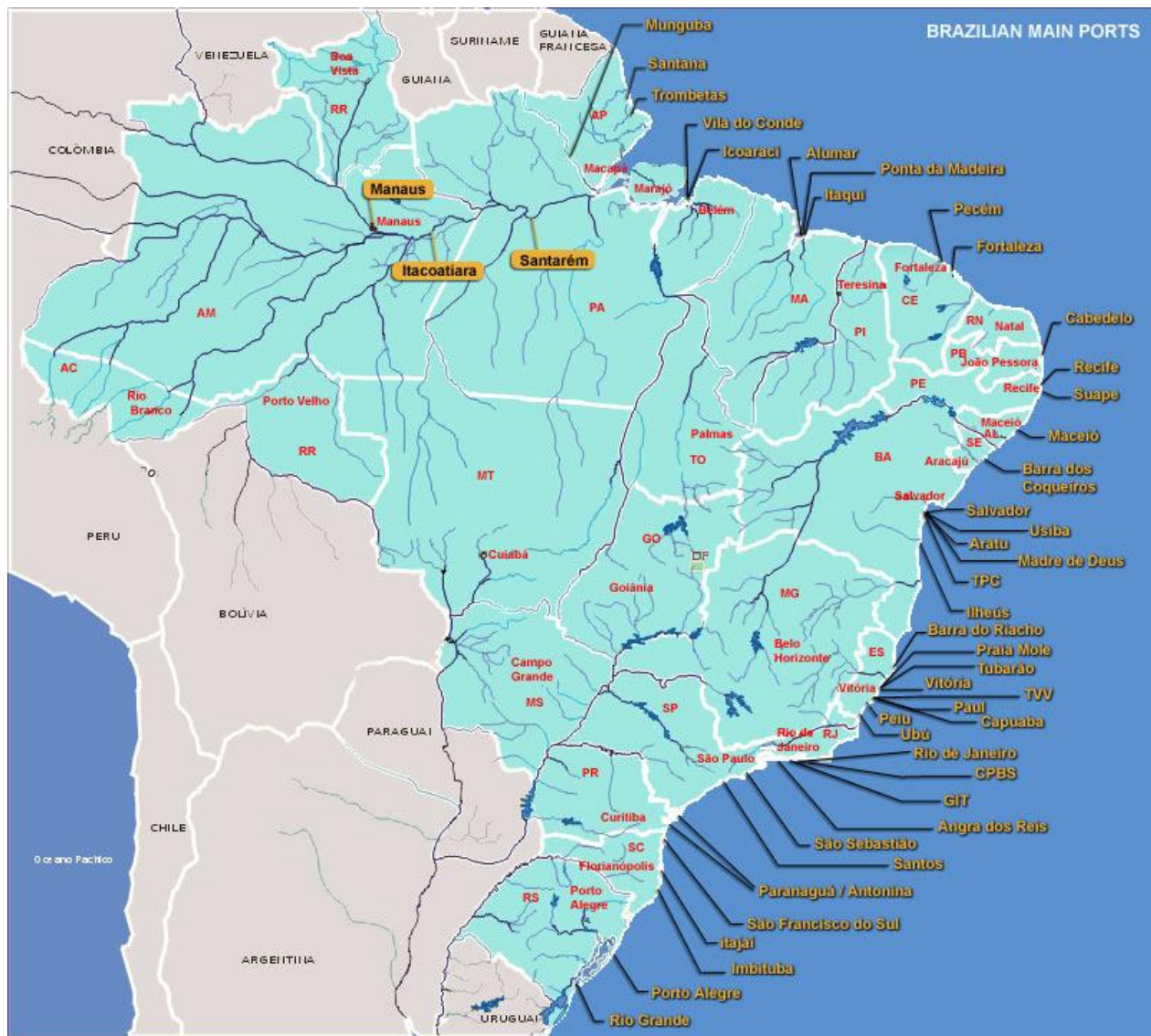
Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos



Fonte: Agroconsult

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Itacoatiara



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Vila do Conde



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Itaqui



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Recife



Porto de Recife

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Maceió



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Maceió



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Aracajú



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Aratu



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Aratu



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Vitória



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Vitória



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Tubarão



Tubarão / Praia Mole Port

Terminals:

TDP pier 4

TDP pier 3

Pier 1 South

Pier 1 North

TCL

Pier 2

Steel Berth 01

Steel Berth 02

Steel Berth 03

Coal Terminal Berth 02

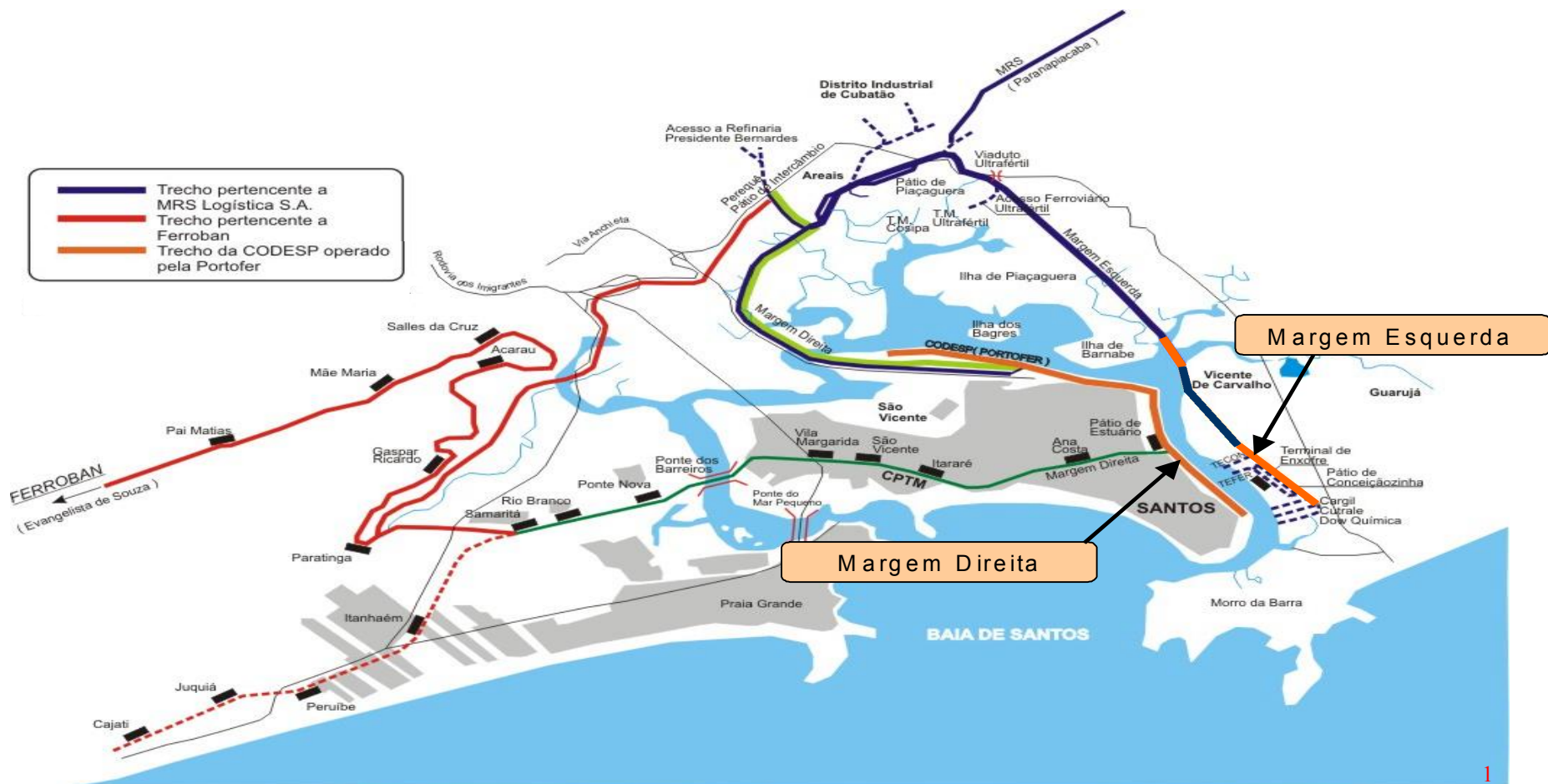
A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Santos



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

A chegada na Baixada Santista



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Santos – Terminal Fosfertil



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Santos – Terminal Termag



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Paranaguá



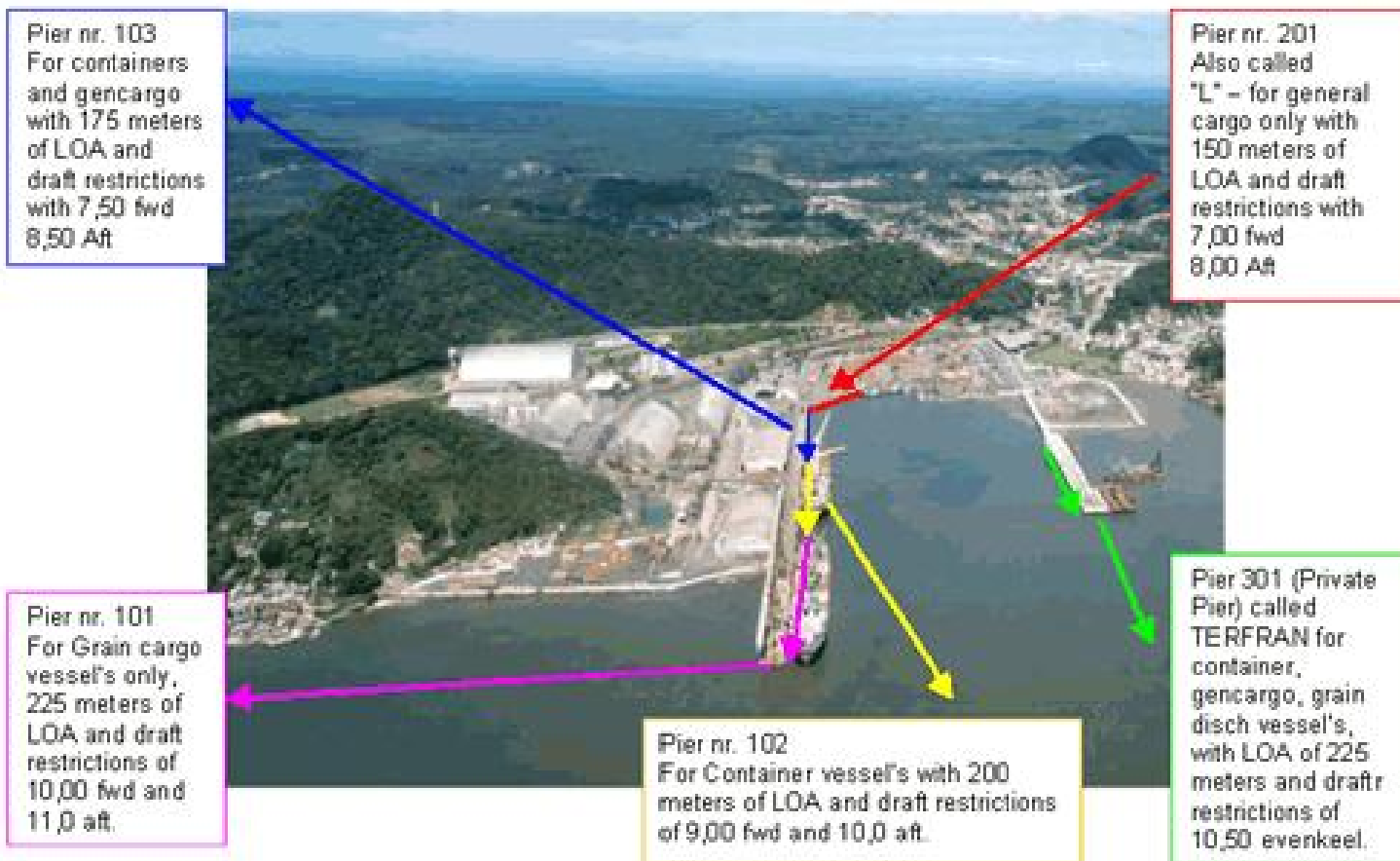
A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Paranaguá



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

São Francisco do Sul



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Imbituba



Imbituba Port Terminals:

Cia. Docas Imbituba
Tricken
Libra Terminais
Votorantim
Libra Standard
Cia. Docas Imbituba
Fertisanta

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Rio Grande



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Porto Alegre



Porto Alegre Port Terminals:
Serra Morena Grain Terminal
Bunge Grain Terminal
Bulk and General Cargo Quay
CESA Grain Terminal
Tergasul LPG Terminal

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Principais Gargalos

- Porto de Santos



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Principais Gargalos

- Acesso a margem direita do porto de Santos por bitola estreita



Infra-estrutura Portuária para o Crescimento

Necessidade de aumento de capacidade nos Portos nos próximos 8 anos

(Em milhões de tons)

Min - Max

Portos ao longo do Rio Amazonas¹

7 - 10

São Luís

7 - 10

Aratu Ilhéus

2 - 4

Vitória

3 - 5

Santos/Sepeitiba

10 - 15

Paranaguá
São Francisco

2 - 3

Necessidade total de aumento de capacidade de embarque :

31 - 47



1 – Itacoatiara, Santarém, Vila do Conde, Itaituba

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

A Lei de Modernização dos Portos

Principais Objetivos:

- Permitir a exploração da operação de movimentação portuária pelo setor privado;
- Promover investimentos em superestrutura, a modernização da operação, com a aquisição de equipamentos novos e mais produtivos pelo setor privado;
- Reduzir o tempo de espera e de permanência dos navios;
- Permitir a exploração de cargas de terceiros em terminais de uso privativo, antes limitado às cargas próprias;
- Promover a concorrência entre terminais e entre portos, por meio do arrendamento das instalações e de terminais a empresas privadas
- Adequar a quantidade de mão-de-obra na operação portuária, segundo os novos processos tecnológicos e produtivos.

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

A Lei de Modernização dos Portos

Possibilidades da transferência da operação portuária para o setor privado:

- *Concessão da administração portuária.* Na concessão, a licitação é realizada na modalidade de concorrência e, nesse caso, a exploração de portos públicos poderá ser exercida por qualquer entidade privada que vencer a licitação.
- *Qualificação e atuação de operadores portuários privados.* Nessa forma, há um ato administrativo da autoridade portuária, para cumprimento de normas, para a qualificação e para a prestação de serviços de movimentação de cargas, efetuados exclusivamente pelos operadores privados; e
- *Arrendamento de áreas e instalações portuárias.* A exploração de atividades portuárias é efetuada com seleção por meio de licitação nas modalidades de concorrência ou leilão, exceto quando o interessado for titular do domínio útil da área, caso em que necessitará de autorização apenas na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

A Lei de Modernização dos Portos

A reforma do setor portuário define dois tipos de portos:

- **Porto organizado:** cujo tráfego e operações portuárias estão sob jurisdição de uma autoridade portuária;
- **Instalação portuária de uso privativo:** que é explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, fora da área de porto organizado.

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

A Lei de Modernização dos Portos

O porto organizado é supervisionado pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP), criado com o objetivo de regulamentar a exploração dos portos.

O CAP é formado por quatro blocos:

- Bloco do poder público, com um representante da União, presidente do conselho, um do estado e um do município sede do porto;
- Bloco dos operadores portuários, com um representante da administração do porto, um dos armadores, um dos titulares de instalações privativas na área do porto e um dos demais operadores portuários;
- Bloco dos trabalhadores portuários, com dois representantes dos trabalhadores avulsos e dois dos demais trabalhadores portuários;
- Bloco dos usuários dos serviços portuários, com dois representantes dos exportadores/ importadores, dois dos donos ou consignatários das mercadorias e um dos terminais retroportuários.

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

A Lei de Modernização dos Portos

Funções do CAP(Regulamentação Portuária):

- Homologar horários de funcionamento e tarifas portuárias;
- Aprovar as normas de qualificação do operador portuário e de exploração do porto;
- Aprovar o plano de desenvolvimento e de zoneamento do porto, promovendo a racionalização e a otimização das instalações;
- Fomentar a ação comercial e industrial do porto;
- Desenvolver mecanismos de atração de cargas;
- Assegurar o cumprimento das normas de proteção ambiental;
- Estimular a competitividade;
- Baixar seu regimento interno;
- Pronunciar- se sobre outros assuntos de interesse do porto;
- Estabelecer normas visando ao aumento da produtividade e à redução dos custos das operações portuárias

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Aspectos Jurídicos

Atualmente, o sistema portuário brasileiro é primordialmente administrado pelas Companhias Docas nos diversos estados da federação. As Companhias Docas são sociedades de economia mista de capital autorizado, vinculadas ao Ministério dos Transportes, regendo-se pelas Leis 6.404/76 e 8.630/93 e pelos seus estatutos. Assim, por se constituírem as autoridades portuárias, cabe às Docas, sob o regime da concessão legal, a administração do porto organizado (artigo 33 da Lei 8.630/93), sendo denominada autoridade portuária, como já referido supra.

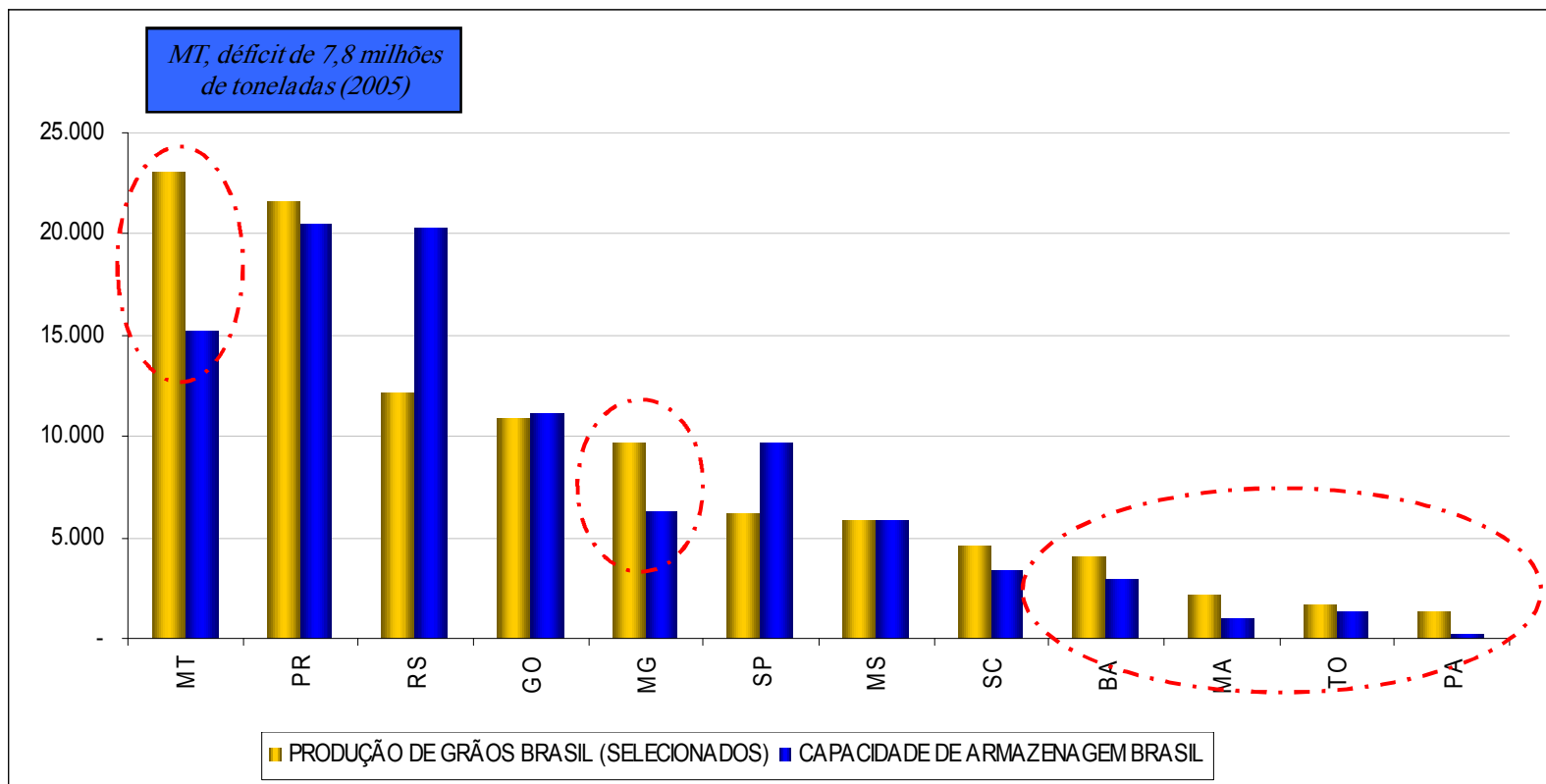
A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos

Conclusões

- Modelo muito complexo
- Falta de recursos para investimento público, em especial em dragagem.
- Existe necessidade de revisão dos mecanismos de financiamento da Codesp. (alternativa da subconcessão para captar recursos via iniciativa privada)

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Armazéns

Ranking de Produção e capacidades de armazenagem (UF safra 2004/2005 em mil T)

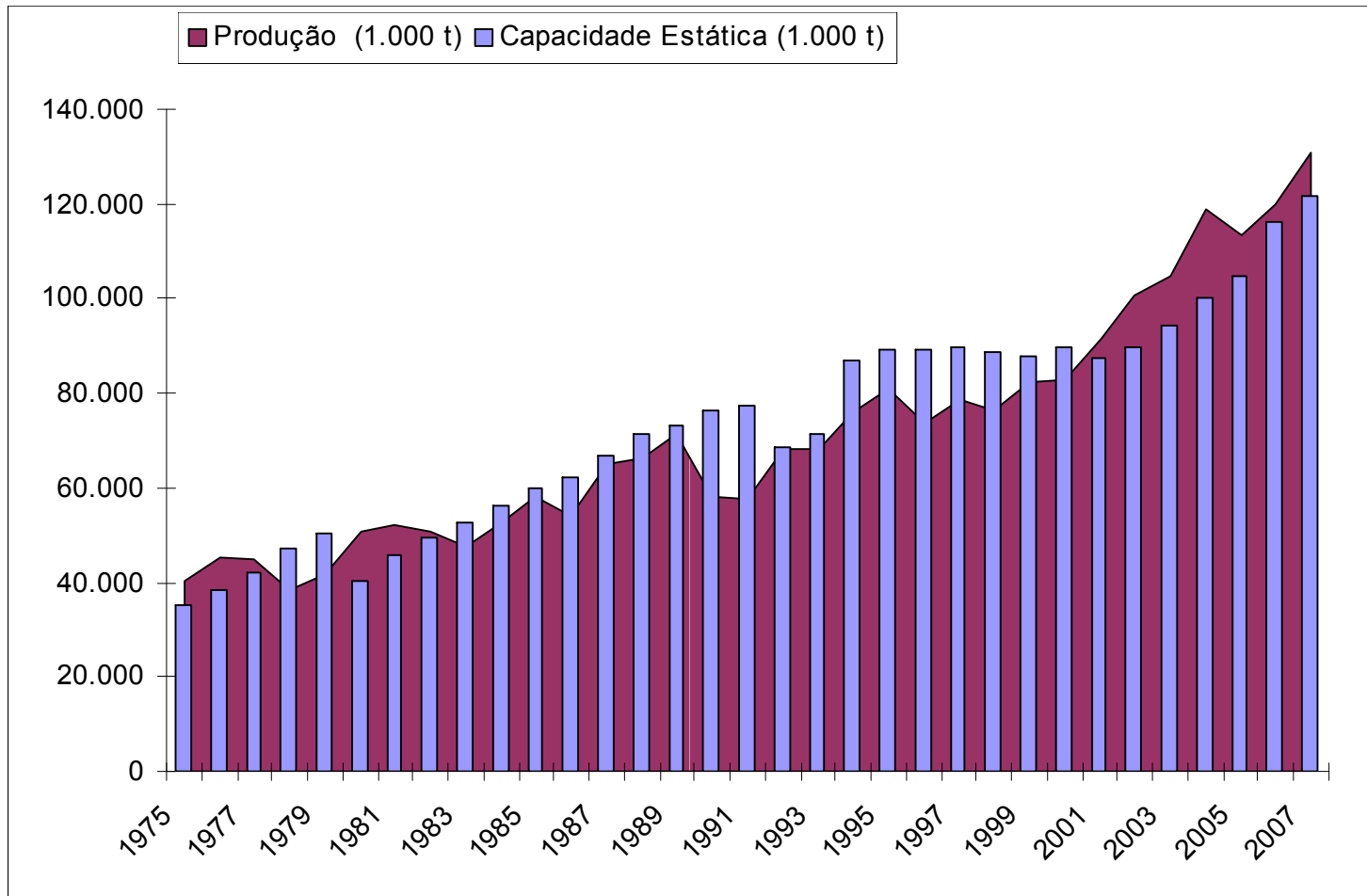


Comparativo produção agrícola e capacidade estática

SAFRA 2005/2006					
REGIÃO/UF	PRODUÇÃO	NÚMERO DE ARMAZÉNS	CAPACIDADE TOTAL	DEFASAGEM	
	(Em mil t)			(Em mil t)	%
NORTE	3.832,5	466	2.172,5	-1.660,0	-43,3
NORDESTE	8.894,6	1.096	5.715,7	-3.178,9	-35,7
CENTRO-OESTE	39.975,4	3.095	33.864,8	-6.110,6	-15,3
SUDESTE	16.889,6	2.490	18.507,9	1.618,3	9,6
SUL	50.941,7	8.105	49.602,5	-1.339,2	-2,6
BRASIL	121.456,3	15.252	109.836,4	-11.619,9	-9,6
FONTE: CONAB - Levantamento: Abr/2004.					

(*) Produtos selecionados: Carço de algodão, amendoim (1ª e 2ª safras), arroz, aveia, centeio

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Armazéns



FONTE: CONAB/Junho 2007

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Armazéns

Demonstrativo da Produção x Capacidade de Armazenagem

Período	Área Plantada 1000/ha	Produção Agrícola milhões ton	Capacidade de Armazenagem milhões ton	Variação %
2001/2002	40,3	98,5	89,2	10,4
2002/2003	43,9	123,2	89,7	37,3
2003/2004	47,4	119,1	93,3	27,6
2004/2005	49,1	113,9	100,1	13,8
2005/2006	47,3	119,9	106,5	12,6
2006/2007	46,0	133	123	8,1

Fonte: IBGE// CONAB – julho 2007

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Armazéns

Regiões	Convencionais		Graneis		Totais	
	Qtde	Capacidade	Qtde	Capacidade	Qtde	Capacidade
Centro-Oeste						
Distrito Federal	43	123.590	28	282.470	71	406.060
Goiás	392	1.723.330	570	10.712.400	962	12.435.730
Mato Grosso do Sul	234	789.040	586	5.772.630	820	6.561.670
Mato Grosso	648	3.436.140	1377	19.624.690	2025	23.060.830
Totais Região	1317	6.072.100	2561	36.392.190	3878	42.464.290
Nordeste						
Alagoas	51	246.640	10	39.650	61	286.290
Bahia	296	635.680	238	2.701.700	534	3.337.380
Ceará	87	235.040	11	143.440	98	378.480
Maranhão	71	216.780	76	1.201.640	147	1.418.420
Paraíba	24	61.510	4	41.330	28	102.840
Pernambuco	63	491.250	39	203.950	102	695.200
Piauí	41	67.240	65	621.150	106	688.390
Rio Grande do Norte	19	58.830	2	8.180	21	67.010
Sergipe	3	13.360	0	0	3	13.360
Totais Região	655	2.026.330	445	4.961.040	1100	6.987.370

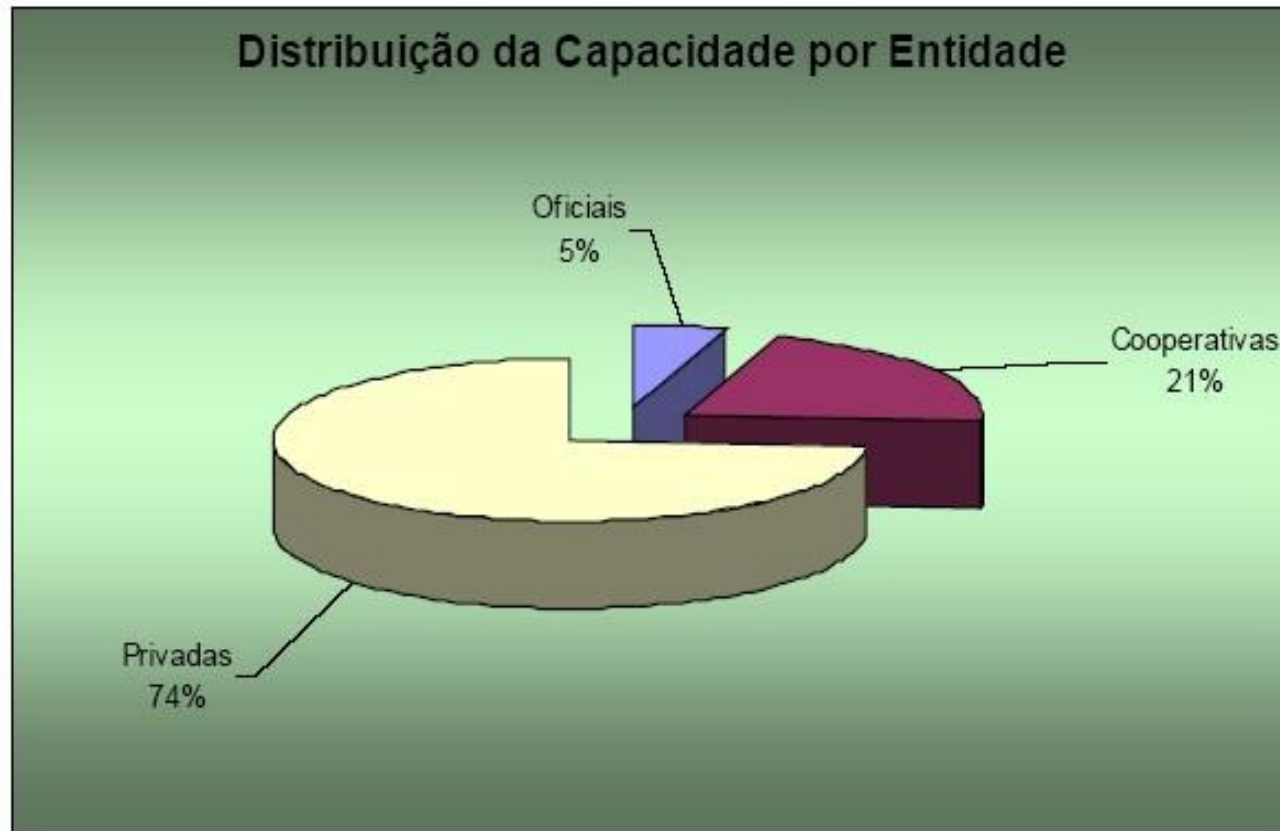
FONTE: CONAB/SUARM/GECAD – Julho 2007

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Armazéns

Regiões	Convencionais		Graneis		Totais	
	Qtde	Capacidade	Qtde	Capacidade	Qtde	Capacidade
Norte						
Acre	14	28.430	0	0	14	28.430
Amazonas	18	36.490	0	0	18	36.490
Amapá	1	820	0	0	1	820
Pará	122	239.530	27	112.340	149	351.870
Rondônia	75	209.580	24	273.870	99	483.450
Roraima	5	12.510	2	6.380	7	18.890
Tocantins	125	695.860	67	684.220	192	1.380.080
Totais Região	360	1.223.220	120	1.076.810	480	2.300.030
Sudeste						
Espírito Santo	132	496.910	19	818.030	151	1.314.940
Minas Gerais	748	2.466.070	371	4.518.200	1119	6.984.270
Rio de Janeiro	20	142.230	8	95.250	28	237.480
São Paulo	948	5.412.910	461	6.500.750	1409	11.913.660
Totais Região	1848	8.518.120	859	11.932.230	2707	20.450.350
Sul						
Paraná	1538	5.669.790	1789	19.351.960	3327	25.021.750
Rio Grande do Sul	1515	2.914.700	2809	19.723.170	4324	22.637.870
Santa Catarina	299	568.370	446	2.971.500	745	3.539.870
Totais Região	3352	9.152.860	5044	42.046.630	8396	51.199.490
TOTAIS BRASIL	7532	26.992.630	9029	96.408.900	16561	123.401.530

FONTE: CONAB/SUARM/GECAD – Julho 2007

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Armazéns



Fonte: Conab DEZ/2006

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Armazéns

Distribuição da Capacidade por Entidade

Tipo	Oficiais		Cooperativas		Privadas		TOTAL	
	Armazém	Capacidade	Armazém	Capacidade	Armazém	Capacidade	Armazém	Capacidade
Convencional	364,0	2.626,8	1.380,0	5.362,6	5.711,0	18.883,1	7.453,0	26.872,5
Granel	202,0	3.615,5	1.462,0	20.470,1	7.265,0	71.029,6	8.929,0	95.115,2
TOTAL	564,0	6.242,3	2.842,0	25.832,7	12.976,0	89.912,7	16.382,0	121.987,7

Fonte: Conab DEZ/2006

Em mil toneladas

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Armazéns

Evolução Capacidade Estática Nível Fazenda

Ano	Capacidade Estática (mil toneladas)		Participação (%)
	Brasil	Nível fazenda	
2000	87.833	3.513	4,00
2001	89.227	4.461	5,00
2002	89.734	8.076	9,00
2003	93.359	8.402	9,00
2004	100.056	9.005	9,00
2005	104.208	11.776	11,3
2006/07	121.987,7	18.365,0	15,0

Fonte: Conab

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Armazéns

Conclusões

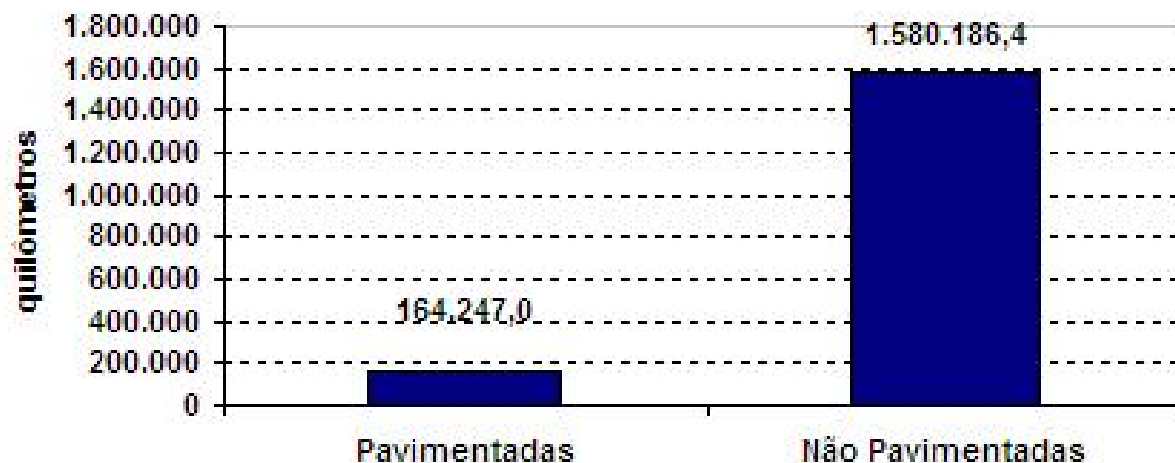
- Nos últimos três anos, houve um expressivo aumento da capacidade de armazenagem (principalmente na fazenda), mas continua sendo um gargalo para o crescimento do agronegócio.
- As regiões de fronteira agrícola são as mais carentes de infra-estrutura de armazenamento público e privado.
- A falta de capacidade de armazenagem provoca improvisações e perdas significativas para o agronegócio.

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Armazéns



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Rodovias

Rodovias - Extensão da malha



Fonte: Agroconsult

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Rodovias

Extensão total da malha rodoviária (km)

Jurisdição	Pavimentadas	Não-pavimentadas	Total
Municipais	16.993,3	1.429.295,0	1.446.288,3
Estaduais	91.348,3	116.538,1	207.886,4
Federais	55.905,3	34.352,4	90.257,7
Privadas	9.768,5	0,0	9.768,5
Total	174.015,4	1.580.185,5	1.744.432,4

Estado de conservação da malha viária estatal

Tipo	%	
	Estatal	Privada
Ótimo/bom	25,3	71,1
Deficiente	36,4	25,7
Ruim/péssimo	38,3	3,2

Fonte: Agroconsult

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Rodovias

Número de veículos no transporte rodoviário de cargas

Tipo	Quantidade
Caminhões	1.581.219
Cavalos mecânicos	225.913
Reboques	436.391
Semi-reboques	365.461
Total unidades tratoras	1.807.132
Total unidades tracionadas	801.852

Frota utilizada no transporte rodoviário de cargas

Tipo	Quantidade
Transportadores autônomos	895.455
Empresas de transporte	509.180
Transporte de cargas próprias	351.158

Fonte: Agroconsult

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Rodovias

Número de veículos no transporte rodoviário de cargas

Tipo	Quantidade
Caminhões	1.581.219
Cavalos mecânicos	225.913
Reboques	436.391
Semi-reboques	365.461
Total unidades tratoras	1.807.132
Total unidades tracionadas	801.852

Frota utilizada no transporte rodoviário de cargas

Tipo	Quantidade
Transportadores autônomos	895.455
Empresas de transporte	509.180
Transporte de cargas próprias	351.158

Fonte: Agroconsult

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Rodovias

Número de veículos no transporte rodoviário de cargas

Tipo	Quantidade
Caminhões	1.581.219
Cavalos mecânicos	225.913
Reboques	436.391
Semi-reboques	365.461
Total unidades tratoras	1.807.132
Total unidades tracionadas	801.852

Frota utilizada no transporte rodoviário de cargas

Tipo	Quantidade
Transportadores autônomos	895.455
Empresas de transporte	509.180
Transporte de cargas próprias	351.158

Fonte: Agroconsult

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Rodovias

Comentários

- Em razão dos baixos investimentos, a situação da malha é bastante precária.
- Além de buracos, sinalização deficiente e falta de acostamentos, muitas estradas precisam ter seus traçados revisados.
- Estima-se que seja necessário 4 bilhões de reais de obras emergenciais e 8 bilhões em obras de ampliação.
- Não há indicações de que o governo vá fazer grandes investimentos para recuperar e ampliar o sistema de rodovias.

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Rodovias



BR – 163 Entre Nova Mutum e Lucas do Rio Verde-MT

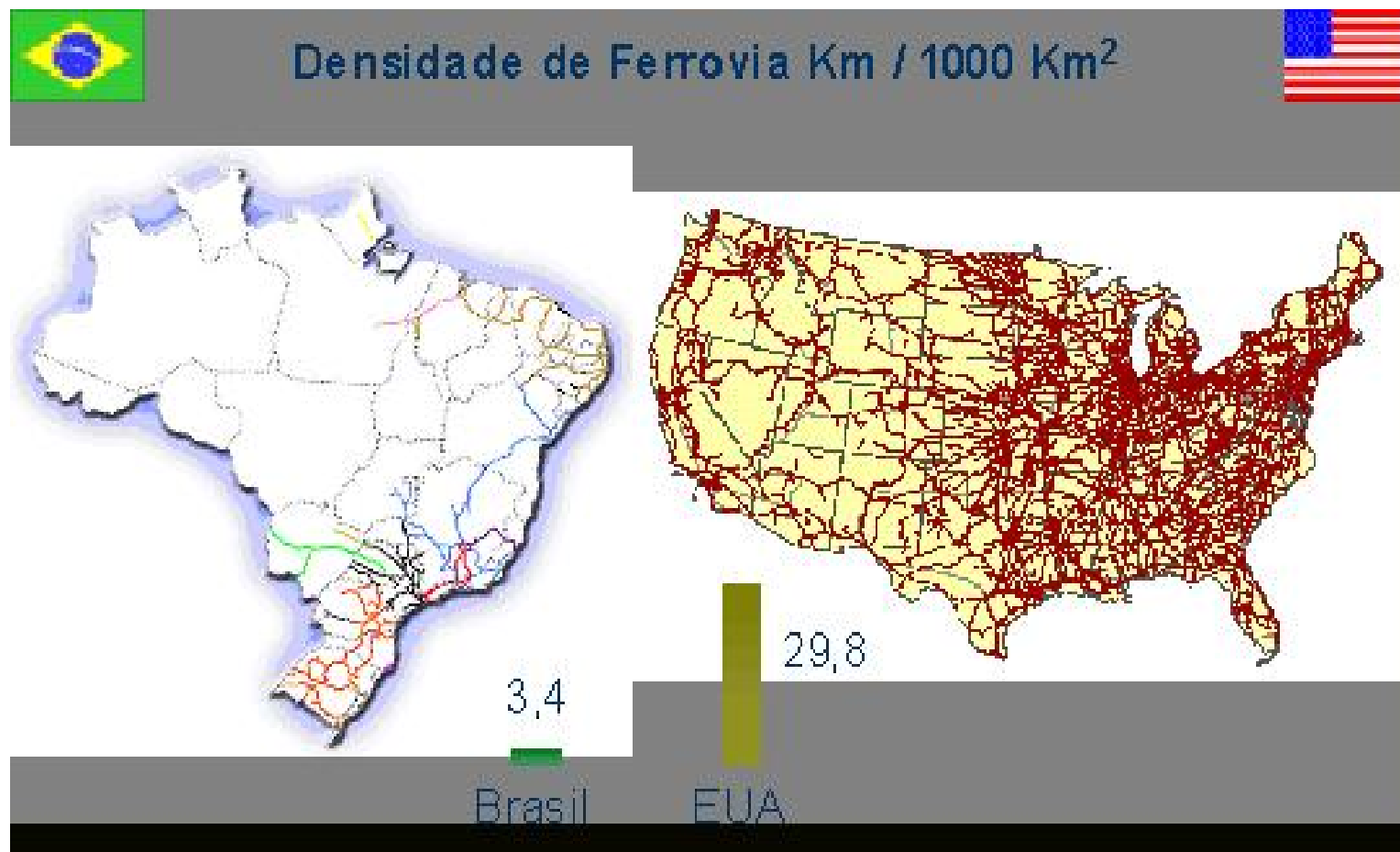
A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Rodovias



Estrada entre Campo Novo do Parecis e Sapezal-MT

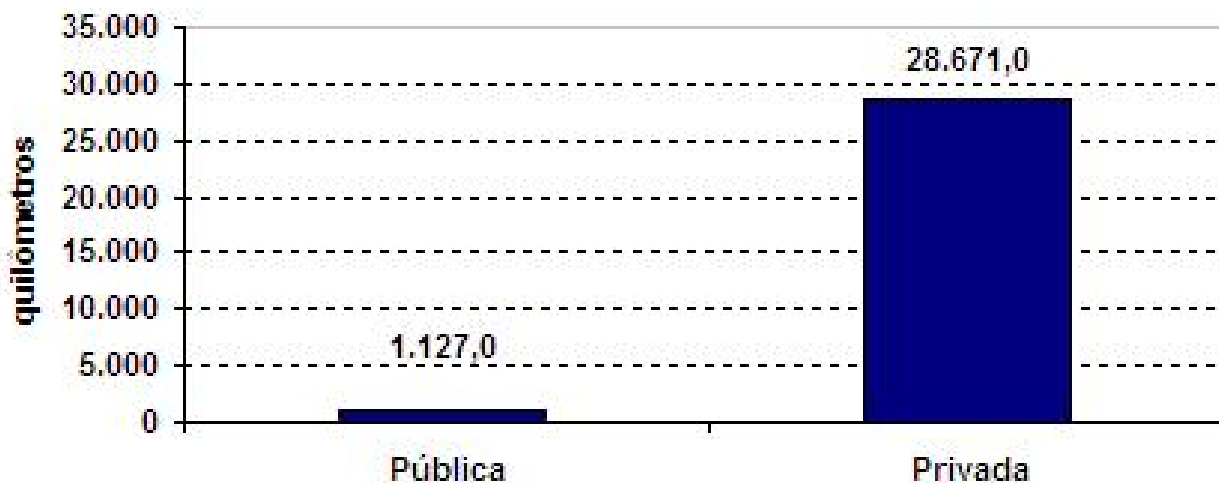
A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Ferrovias

Nosso desafio é reduzir a diferença



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Ferrovias

Ferrovias - Extensão da malha



Fonte: Agroconsult

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Ferrovias

Investimentos por Concessionária

Concessionária	Extensão da Malha (km)	Investimentos (2003)	Estrutura de Capital
Companhia Vale do Rio Doce (CVRD)	9.306	892,3	Privado
MRS Logística	1.673	129,1	Privado
América Latina Logística (ALL)	6.586	84,5	Privado
Brasil Ferrovias	4.673	183,5	Misto
Ferropar	248	67,0	Privado
Companhia Ferroviária do Nordeste	4.534	26,6	Misto
Total	27.020	1.383,0	

Fonte: Agroconsult

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Ferrovias

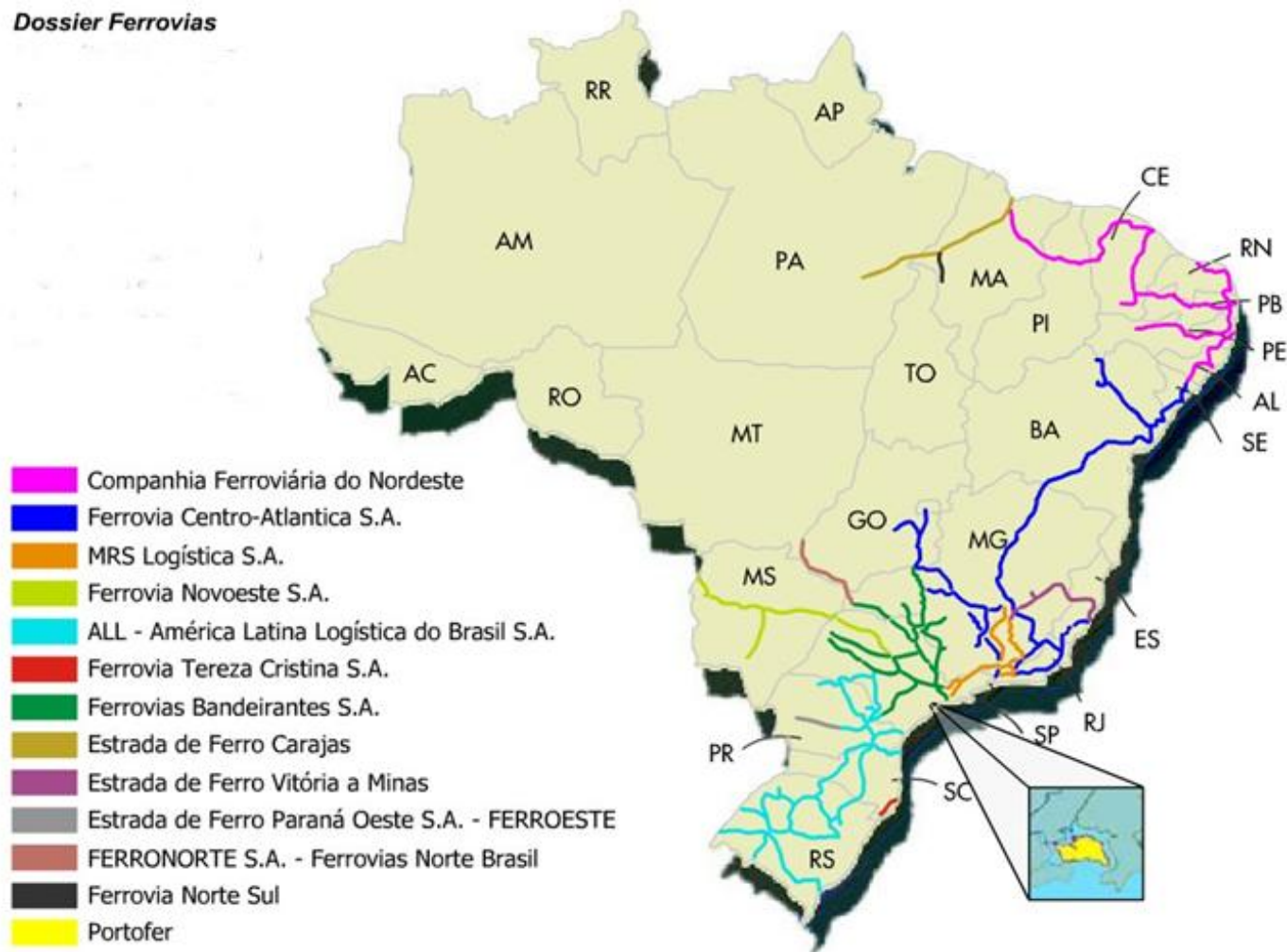
Transporte Ferroviário de Carga

Carga	Volume (t)
Minério de Ferro	202.315.400
Soja e Farelo de Soja	31.864.900
Indústria Siderúrgica	29.423.800
Carvão/choque	12.631.900
Produção Agrícola	8.738.300
Granéis Minerais	8.349.200
Combustíveis e Derivados de Petróleo	7.684.400
Aubos e Fertilizantes	5.319.400
Cimento	4.801.300
Extração Vegetal e Celulose	2.200.100
Cimento e Construção	950.000
Outras Mercadorias	30.817.300
Total	345.096.000

Fonte: Agroconsult

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Ferrovias

Dossier Ferrovias



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte – Ferrovias- FERROBAN

Área de Atuação	São Paulo Minas Gerais	
Extensão das Linhas	Bitola	4.236 km 2.422 km 1.513 km 301 km
	1,00 m	
	1,60 m	
	1,00 / 1,60 m	
Pontos de Interconexão com Ferrovias		
Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	Uberaba-MG	
MRS Logística S.A.	Jundiaí-SP Lapa-SP Perequê-SP	
ALL - América Latina Logística do Brasil S.A.	Pinhalzinho-PR Ourinhos-SP	
Ferrovia Novoeste S.A.	Bauru-SP	
FERRONORTE S.A. - Ferrovias Norte Brasil	Santa Fé do Sul-SP	
Pontos de Interconexão com Portos		
Santos-SP Pederneiras-SP Panorama-SP Presidente Epitácio-SP		

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte – Ferrovias- FERRONORTE

Situação Atual

Área de Atuação	Mato Grosso do Sul Mato Grosso	
Extensão das Linhas	Bitola 1,60 m	512 km
Pontos de Interconexão com Ferrovias		
FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes S.A. Aparecida do Taboado-MS		

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte – Ferrovias – FERRONORTE

Projeto da Ferrovia

Área de Atuação	Mato Grosso do Sul Minas Gerais Goiás	Mato Grosso Rondônia Pará
Extensão das Linhas	Bitola 1,00 m 1,60 m	5.228 km 680 km 4.548 km
Pontos de Interconexão com Ferrovias		
Ferrovia Centro-Atlântica S.A.		Uberlândia-MG
FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes S.A.		Aparecida do Taboado-MS
Pontos de Interconexão com Portos		
Santarém-PA (Terminal Hidroviário)		
Porto Velho-RO (Terminal Hidroviário)		

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte – Ferrovias – Centro Atlântica

Área de Atuação	Minas Gerais	Sergipe
	Goiás	Espírito Santo
	Distrito Federal	Rio de Janeiro
	Bahia	São Paulo
Extensão das Linhas	Bitola 1,00 m	7.080 km
	1,00/1,60 m	6.898 km
		182 km
Pontos de Interconexão com Ferrovias		
Estrada de Ferro Vitória Minas S.A.	Vitória-ES	
	Capitão Eduardo-MG	
	Eng ^o Lafaiete Bandeira-MG	
MRS Logística S.A.	Ferrugem-MG	
	Miguel Burnier-MG	
	Três Rios-RJ	
	Eng ^o Lafaiete Bandeira-MG	
Companhia Ferroviária do Nordeste	Propriá-SE	
FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes S.A.	Uberaba-MG	
Pontos de Interconexão com Portos		
Rio de Janeiro-RJ	Aracaju-SE	
Angra dos Reis-RJ	Salvador-BA	
Vitória-ES	Aratu-BA	

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte – Ferrovias – Novoeste

Área de Atuação	São Paulo Mato Grosso do Sul
Extensão das Linhas	Bitola 1,00 m 1.621 km
Pontos de Interconexão com Ferrovias	
FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes S.A.	Bauru-SP
Empresa Ferroviária Oriental S.A. - Bolívia	Corumbá-MS
Pontos de Interconexão com Portos	
Porto Esperança-MS (Terminal Hidroviário)	
Ladário-MS (Terminal Hidroviário)	

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte – Ferrovias – Tereza Cristina

Área de Atuação	Santa Catarina	
Extensão das Linhas	Bitola 1,00 m	164 km
Pontos de Interconexão com Ferrovias	Nenhum	
Pontos de Interconexão com Portos	Imbituba-SC	

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte – Ferrovias – MRS Logística S.A

Área de Atuação	Minas Gerais Rio de Janeiro São Paulo		
Extensão das Linhas	Bitola	1,60 m	1.674,1 km
		1,00/1,60 m	1.631,9 km
			42,2 km
Pontos de Interconexão com Ferrovias			
Ferrovias	Eng.ª Lafaiete Bandeira-MG Ferrugem-MG Miguel Burnier-MG Três Rios-RJ		
Estrada de Ferro Vitória a Minas	Açominas-MG		
FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes S.A.	Jundiaí-SP Lapa-SP Perequê-SP		
Pontos de Interconexão com Portos			
Rio de Janeiro-RJ Sepetiba-RJ Santos-SP			

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte – Ferrovias – ALL

Área de Atuação	Rio Grande do Sul Santa Catarina Paraná		
Extensão das Linhas	Bitola	1,00 m 1,00 / 1,44 m	6.586 km 6.575 km 11 km
Pontos de Interconexão com Ferrovias			
FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes S.A.		Pinhalzinho-PR Ourinhos-SP	
FERROESTE - Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A.		Guarapuava-PR	
AFE – Administracion de Ferrocarriles del Estado - Uruguai		Santana do Livramento-RS	
Ferrocarril Mesopotamico General Orquiza - Argentina		Uruguaiana-RS	
Pontos de Interconexão com Portos			
Paranaguá-PR São Francisco do Sul-SC Porto Alegre-RS Rio Grande-RS Estrela-RS (Terminal Hidroviário)			

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte – Ferrovias – FERROESTE

Situação Atual quanto à Operação Ferroviária

Área de Atuação	Paraná	
Extensão das Linhas	Bitola 1,00 m	248 km
Pontos de Interconexão com Ferrovias		
ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. Guarapuava-PR		
Pontos de Interconexão com Portos		
Paranaguá-PR		

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte – Ferrovias – FERROESTE

Projeto da Ferrovia

Área de Atuação	Paraná Mato Grosso do Sul	
Extensão das Linhas	Bitola 1,00 m	419 km
Pontos de Interconexão com Ferrovias		
ALL - América Latina Logística do Brasil S.A. Guarapuava-PR		
Pontos de Interconexão com Portos		
Paranaguá-PR		

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte – Ferrovias – Companhia Ferroviária do Nordeste

Área de Atuação	Maranhão Piauí Ceará Rio Grande do Norte	Paraíba Pernambuco Alagoas
Extensão das Linhas	Bitola 1,00 m 1,00 / 1,60 m	4.534 km 4.516,5 km 17,5 km
Pontos de Interconexão com Ferrovias		
Estrada de Ferro Carajás S.A.	Itaqui-MA	
Ferrovias Centro-Atlântica S.A.	Propriá-SE	
Pontos de Interconexão com Portos		
Itaqui-MA Mucuripe-CE Recife-PE Natal-RN Suape-PE Cabedelo-PB		

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte – Ferrovias – CVRD –Estrada de Ferro Carajás

Área de Atuação	Pará Maranhão	
Extensão das Linhas	Bitola 1,60 m	892 km
Pontos de Interconexão com Ferrovias		
Ferrovia Norte-Sul		Açailândia-MA
Companhia Ferroviária do Nordeste S.A.		Itaqui-MA
Pontos de Interconexão com Portos		
Terminal da Ponta da Madeira-MA		

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte – Ferrovias – Transporte de Produtos do Agronegócio

Ferrovias - Transporte de Produtos do Agronegócio	
Ferrovias	Volume (mil ton)
ALL - América Latina logística do Brasil S.A	13.213
FERROBAN	12.579
MRS Logística S.A	5.205
FERRONORTE S.A	4.762
FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA S.A	3.686
CVRD - Estrada de Ferro Vitória à Minas	3.560
FERROESTE - Estrada de Ferro Paraná Oeste	1.431
FERROVIA NOVOESTE S.A	853
CVRD - Estrada de Ferro Carajás	851
CIA FERROVIÁRIA DO NORDESTE	111
TOTAL	46.251

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Ferrovias

Ferrovias			
Extensão da malha (km)		Transporte de Cargas (t)	%
Pública	1.127,0	345.096.000,0	100
Privada	28.671,0		
Total	29.798,0		

Obs.: Transporte de Produtos do Agronegócio 46.251.000,0 13,4

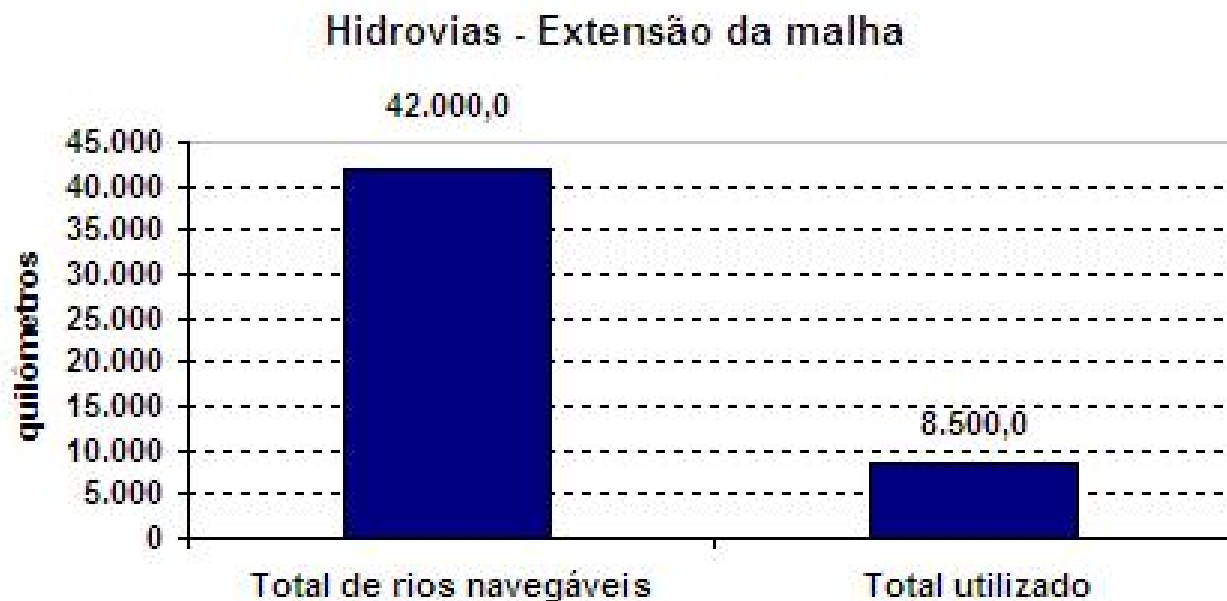
Fonte: Agroconsult

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Ferrovias

Comentários

- Baixa participação dos produtos do agronegócio no modal ferroviário 11%
- Pequena malha ferroviária nas regiões de expansão e alto potencial agrícola
- Necessidade de investimento para viabilizar a ligação do Centro-Oeste com os portos da região Norte (Ferrovia Norte-Sul)

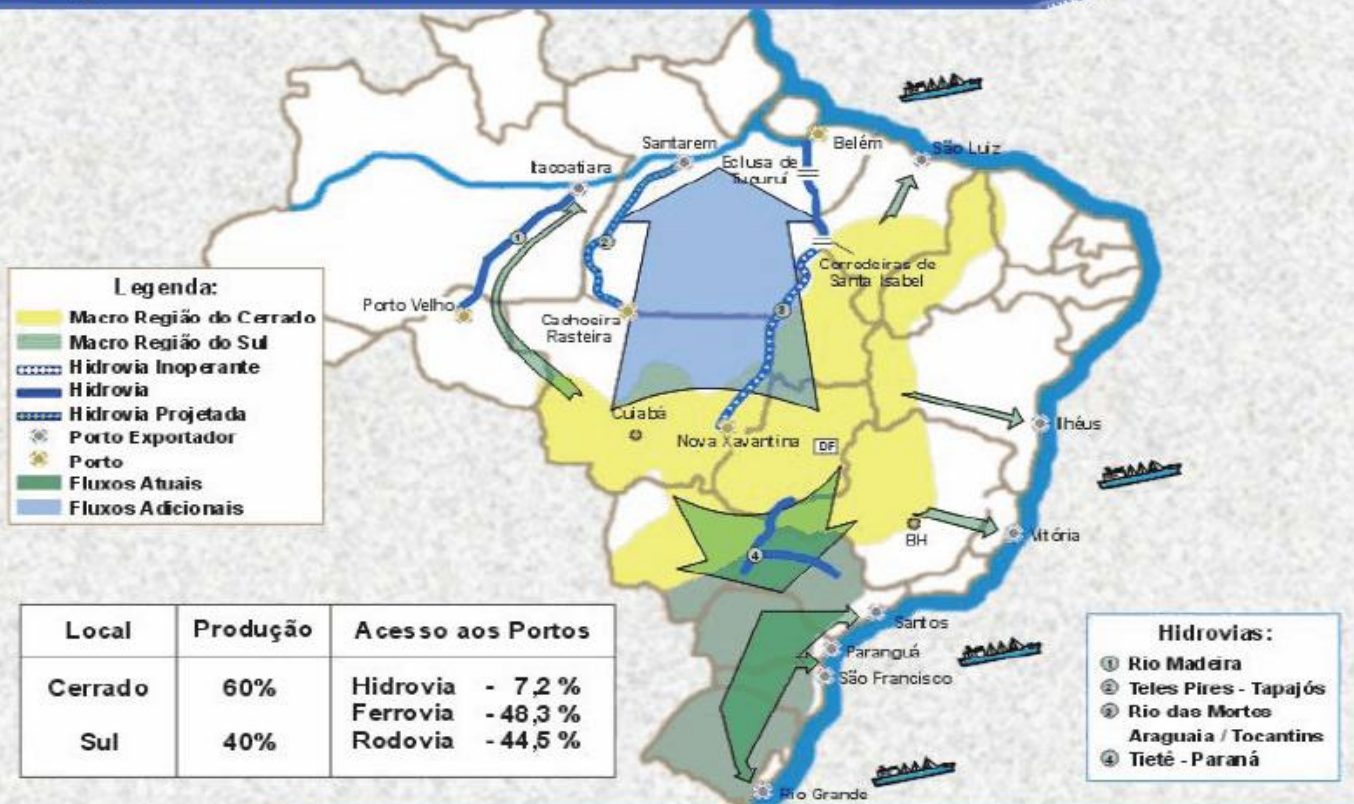
A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Hidrovias



Fonte: Agroconsult

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Hidrovias

Um Grande nó Logístico Brasileiro Fragilidade do Modelo Atual de Intermodalismo



Fonte: ANUT

Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga **Anut**

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Hidrovias



Rede Hidroviária – por Bacias

Bacia	Extensão (Km)	Principais Rios e Lagos
Amazônica	18.300	Amazonas, Solimões, Negro, Branco, Madeira, Purus e Tapajós
Nordeste	3.000	Mearim, Pindaré, Itapecuru e Parnaíba
Tocantins / Araguaia	3.500	Tocantins, Araguaia e das Mortes
São Francisco	4.100	São Francisco, Grande e Correntes
Paraná	4.800	Paraná, Tietê, Paranaíba, Grande, Ivaí e Ivinheima
Paraguai	2.800	Paraguai e Cuíba
Sul	1.300	Jacuí, Taquari, Lagoa dos Patos, e Lagoa Mirim
Total	37.800	

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Hidrovias



Hidrovia do Paraguai – Movimentação de Cargas - 2002

TERMINAL DE ORIGEM	TERMINAL DE DESTINO	DISTÂNCIA (km)	QUANT. (t)	PRODUTOS MOVIMENTADOS
Cáceres (MT)	Bolívia	668	157.763	Soja
Bolívia	Ladário (MS)	12	13.772	Farelo de Soja
	Uruguaí	2.634	39.408	Farelo de Soja
Corumbá (MS)	Paraguai	1.031	46.844	Cimento (saco)
Corumbá (MS)	Paraguai	1.030	175.207	Minério Ferro/Manganês Granulado
	Argentina	2.413	646.412	Ferro e Min. Manganês Granulado
	Uruguaí	2.625	56.041	Min. Manganês Gran.
TOTAL			1.135.447	

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Hidrovias



Hidrovia Tietê-Paraná – Movimentação de Cargas 2002

TERMINAL DE ORIGEM	TERMINAL DE DESTINO	DISTÂNCIA MÉDIA (km)	QUANTIDADE (t)	PRINCIPAIS PRODUTOS
S.Simão(GO)	São Paulo	700	936.227	Soja e derivados
Mato Grosso do Sul	São Paulo	400	21.792	Derivados de soja
Guaira (PR)	S.Helena/Foz (PR)	180	250.206	Areia p/construção
Paraguai	Paraná e São Paulo	300	204.587	Soja/Diversos
Total Toneladas Mov. origem rio federal		500	1.412.812	
Terminais origem / destino no Tietê		51	635.710	Derivados / Cana
Total Geral			2.048.522	

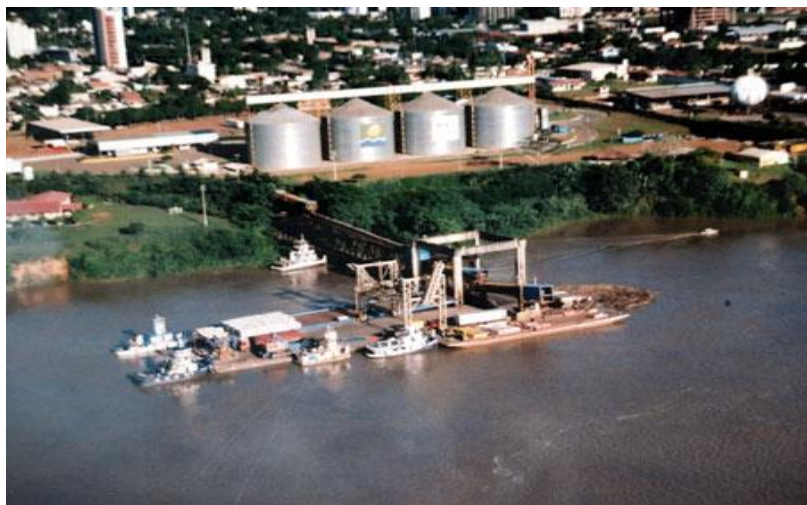
A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Hidrovias

Itacoatiara

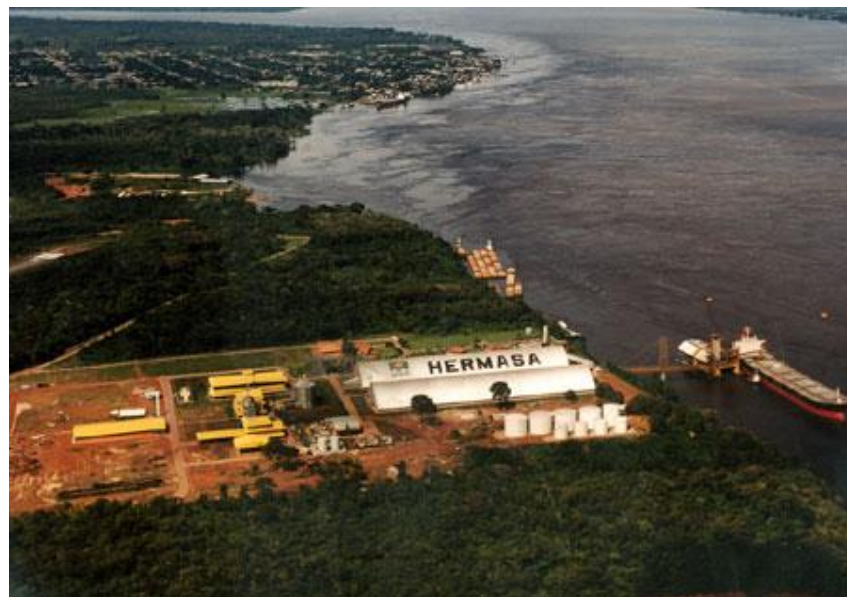
Amazon state , North region Max draft 11.50 Meters - No shore cranes (vessel must be geared) The Hermasa Fertilizer Terminal consists of a "silo" vessel of 175 mtrs in length which receives other vessels alongside for discharge operation.

Storage capacity of the warehouse vessel is 28,000 MT and there is a warehouse of 15,000 MT. – This is a private operation, Maggi Group , who send soybeans from Porto Velho – Rondonia state , via barges through Madeira and Amazon Rivers , about 1000 km. These barges return with Fertilizer back to Porto Velho. Maggi creat this logistic system 8 years ago, to reduce costs of moving beans and receive fertilizers via Paranagua – Parana State. Maggi is moving 1,5 mm mtpy of soy beans/pellets + 0,2 mm mtpy of corn to Itaquatiara and 0,250 mm mtpy of imported Fertilizers . (Mainly Phosphates , NPK's and Potash). Maggi is increasing this operation by 5 % py. Maggi besides be the Governor of Mato Grosso state , he is the biggest individual soy bean producer in the world.

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Hidrovias

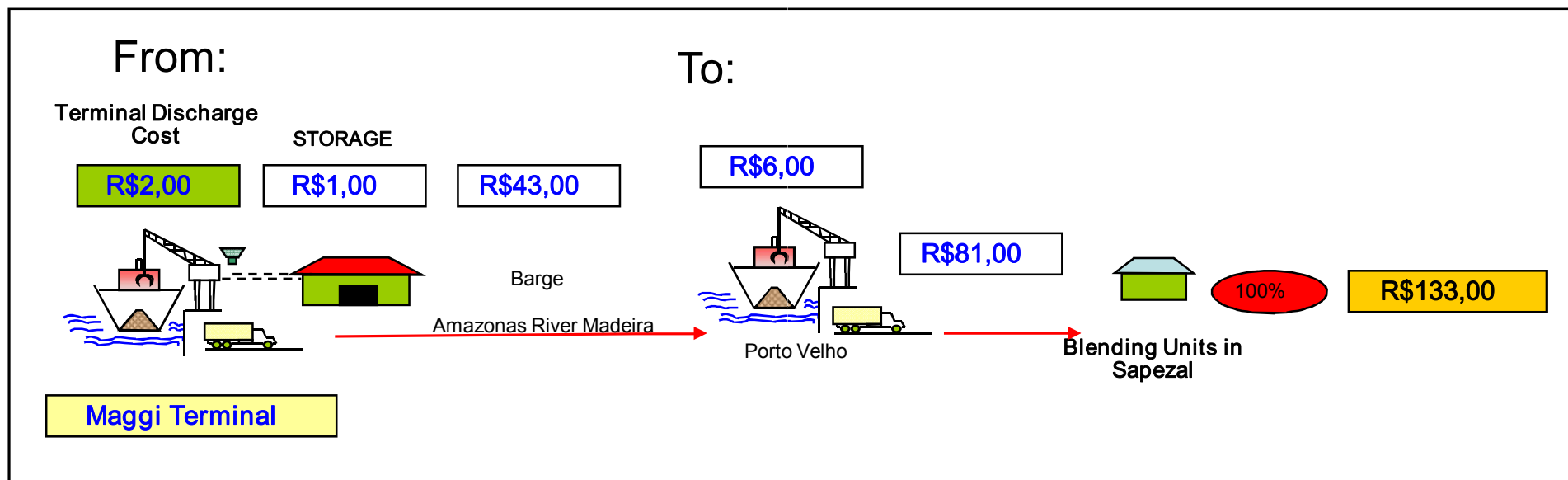


HERMASA FACILITIES IN AMAZON RIVER AND PORTO VELHO



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Hidrovias

Inbound Imports - Itacoatiara



A Logística no Agronegócio Brasileiro: Transporte - Hidrovias

Comentários

- Apesar de contarmos com uma enorme malha hidroviária é o menor modal logístico utilizado.
- A falta de consenso do impacto ambiental entre os diversos órgãos do governo impedem o investimento em obras de baixo custo que poderiam otimizar a utilização dos rios para o transporte dos produtos do agronegócio.
- Ainda é muito pequeno o número de pontos integração entre os modais hidroviários e rodoviários, teremos um grande desengargalamento logístico quando as questões ambientais forem solucionadas.

Sumário Executivo

A dimensão do Agronegócio Brasileiro

Tendências para o Curto, Médio e Longo Prazo

A Logística no Agronegócio Brasileiro: Portos,
Armazéns e Transporte

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

<i>Matriz de Transporte</i>		
Modais	Brasil	EUA
Aquaviário	7%	11%
Ferroviano	33%	56%
Rodoviário	60%	33%
Total	100%	100%

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

O que é o PAC

- Programa estruturante e organizador de ações – novas e velhas – para reverter a percepção de inoperância governamental face ao baixo crescimento da economia nacional
- Instrumento mobilizador do governo em torno de empreendimentos físicos palpáveis e controláveis
- Introduz a palavra desenvolvimento na “ordem do dia”
- Traz impactos positivos sobre os investimentos
- Ensaia medidas – embora tímidas - de reestruturação fiscal
- Balizador do PPA 2008 / 2010
- Sinalizador para políticas e ações dos Estados da Federação
- Criador de “Expectativas Racionais Positivas” para atrair o investimento privado em infra-estrutura / Indutor de uma “Ação Público-Privada” consistente e objetiva

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

❑ INVESTIMENTOS EM INFRA-ESTRUTURA

- LOGÍSTICA
- ENERGIA
- SOCIAL E URBANA

PAC prevê R\$ 503,9 Bi em 2007/10, mas com somente R\$ 67,8 Bi do OGU.

O resto virá da Petrobrás – R\$ 179 Bi, outras Estatais, BNDES e da forte aposta de adesão do setor privado.

❑ MEDIDAS INSTITUCIONAIS DE “FACILITAÇÃO DOS INVESTIMENTOS”

Estas medidas são amplas e sem endereçamento setorial, mas serão mais percebidas no curto prazo nos segmentos de:

- Tecnologia
- Construção Civil e Pesada

>> O Agronegócio não foi contemplado com medidas específicas

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

- ❑ A potencialização da economia não dependerá fundamentalmente dos investimentos em infra-estrutura
- ❑ O impulso do PIB estará fortemente atrelado a outros fatores:
 - Continuidade da dinâmica, sem precedentes, da economia mundial
 - Estabilidade macroeconômica
 - Ajuste das contas públicas / Poupança Interna
 - ✓ Drástica redução da Carga Tributária e dos Gastos Correntes
 - Capacitação dos recursos humanos
 - Câmbio favorável
 - Redução do custo de capital e conseqüente
 - Aceleração da taxa de investimento nas atividades produtivas

Redundantemente, a falta de infra-estrutura freiará o crescimento da economia, do emprego e da renda.

>> Assim sendo, o PAC se torna imprescindível

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

BRASIL

INFRA-ESTRUTURA LOGÍSTICA 2007-2010

Metas Físicas

MODAL	KM	MODAL	QTDE
Rodovias	45.337	Portos	12
Invest. Público	42.090	Hidroviias	67 Portos 1 Eclusa
Recuperação	32.000	Aeroportos	20
Adequação/Duplicação	3.214		
Construção	6.876		
Invest. Privado	3.247		
Ferrovias	2.518		
Invest. Público	211		
Invest. Privado	2.307		

Fonte: ANUT - Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

BRASIL

PREVISÃO DE INVESTIMENTO EM INFRA-ESTRUTURA LOGÍSTICA 2007-2010

R\$ bilhões

MODAL	2007	2008 - 2010	TOTAL
Rodovias	8,1	25,3	33,4
Ferrovias	1,7	6,2	7,9
Portos	0,6	2,1	2,7
Aeroportos	0,9	2,1	3,0
Hidrovias	0,3	0,4	0,7
Marinha Mercante	1,8	8,8	10,6
TOTAL	13,4	44,9	58,3

OGU Fiscal: R\$ 33 bilhões

Financiamento Público (BNDES): R\$ 17 bilhões

Fonte: ANUT - Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

- ❑ Rodovias - prevê aportes de R\$ 33,4 BI - mais de 57 % dos investimentos da logística – para as rodovias, dentro da realidade que este modal continuará predominante no curto / médio prazo
 - Intenção de reversão do paradoxo de rodovias mal conservadas, frota antiga e competição predatória que acaba encarecendo o transporte
 - Ampliação e adequação da malha viária
 - Destaca a 2ª Rodada de Concessões Rodoviárias e PPP selecionadas

Fonte: ANUT - Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

- ❑ Ferrovias – Contempla 14 % dos recursos para obras importantes na Nova Transnordestina, Norte-Sul, ALL, FCA e MRS / Ferroanel SP
 - Contribuirão para aumentar a participação atual de 20% do modal no transporte do agronegócio, mas não resolverá a carência de trem do setor.
 - Não aloca recursos adequados para a solução dos gargalos físicos da malha atual – invasões de linhas, passagens de nível e melhoria de traçados
 - O sistema continuará contando com os investimentos das concessionárias, que foram relevantes e mais centrados em material rodante, gestão e TIC

Fonte: ANUT - Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

- ❑ **Cabotagem** – Destaca investimentos significativos para a Marinha Mercante - R\$ 10,6 Bi - mas não propõe medidas institucionais para solução dos impasses que impedem o transporte potencial de 8 Mi t/ano de produtos agrícolas

- ❑ **Hidroviias** – Destaca com acerto a conclusão da Eclusa de Tucuruí, mas é modesto na destinação de recursos - R\$ 700 Mi

- ❑ **Portos** –
 - Não especifica todas as obras necessárias e destina R\$ 2,7 Bi – menos que 5 % do total dos recursos
 - Acertadamente deste montante foram destinados R\$ 1,1 Bi para dragagem, além de ser sinalizado um novo modelo de sua execução

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

A maioria dos investimentos escolhidos pelo PAC são prioritários para o agronegócio, mas não atendem todas as suas necessidades. O setor precisará de mais empreendimentos para atingir a necessária competitividade logística com seus concorrentes mundiais.

Fonte: ANUT - Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.



Fonte: ANUT - Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.



Fonte: ANUT - Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.



Fonte: ANUT - Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.



Fonte: ANUT - Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.



Fonte: ANUT - Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

PROGRAMAS ESPECIAIS - CONCESSÕES

PREVISÃO DE INVESTIMENTO EM TRANSPORTES 2007-2010

INVESTIMENTO TOTAL: R\$ 3,8 bilhões*

Total: 2.601 km

1. BR-163: Divisa MG/SP – Divisa SP/PR – 321,6 km
2. BR-116: Curitiba – Divisa SC/RS – 412,7 km
3. BR-393: Divisa MG/RJ – Entr. BR-116 (Via Dutra) – 200,4 km
4. BR-101: Divisa ES/RJ – Ponte Rio - Niterói – 320,1 km
5. BR-381: Belo Horizonte – São Paulo – 562,1 km
6. BR-116: São Paulo – Curitiba – 401,6 km
7. BR-116-376-101: Curitiba – Florianópolis – 382,3 km



Fonte: ANUT - Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

- ❑ Destaque para a inclusão dos imprescindíveis investimentos do PAC no Corredor Centro – Norte, a exemplo da BR 163, para barateamento do transporte e desgargalamento dos Corredores Sudeste e Sul que disputam cargas com a indústria.

Além do PAC são propostos os seguintes investimentos adicionais:

- Trecho Açailândia – Porto de Vila do Conde na Ferrovia Norte Sul
- Capacitação da EFC – trecho Acailândia / Itaquí
- Ferrovia Setentrional – trecho Lucas do Rio Verde / Miracema do Tocantins
- Expansão da Hidrovia do Madeira
- Desenvolvimento das Hidrovias Araguaia-Tocantins e Teles Pires - Tapajós

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

A Logística é fator determinante da competitividade do Agronegócio

Comparação entre o custo de exportação de soja do Brasil e dos Estados Unidos para a China (Shanghai)

2006 US\$/ton

PAÍS	BRASIL				ESTADOS UNIDOS	
	NOROESTE RS Porto de Rio Grande	NORTE MT Porto de Paranaguá	SUL GO Porto de Santos	CENTRO-NORTE PR Porto de Paranaguá	MINEAPOLIS Minnesota	DAVENPORT Iowa
Total transporte	72,0	136,8	100,9	77,6	84,5	76,9
Frete rodoviário	16,2	79,5	43,6	21,3	9,7	9,7
Frete marítimo (longo curso)	55,8	57,3	57,3	56,3	41,6	41,6
Frete fluvial	–	–	–	–	33,2	25,6
Valor na fazenda	210,3	164,9	189,6	213,8	200,4	204,0
Custo total	282,3	301,7	290,5	291,4	284,9	280,9
Participação do transporte no custo total	25,5	45,3	34,7	26,6	29,7	27,4

Fonte: Brazil Soybean Transportation Guide, US Department of Agriculture

Fonte: ANUT - Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.

Comparação entre o custo de exportação de soja do Brasil e dos Estados Unidos para a Alemanha (Hamburgo)

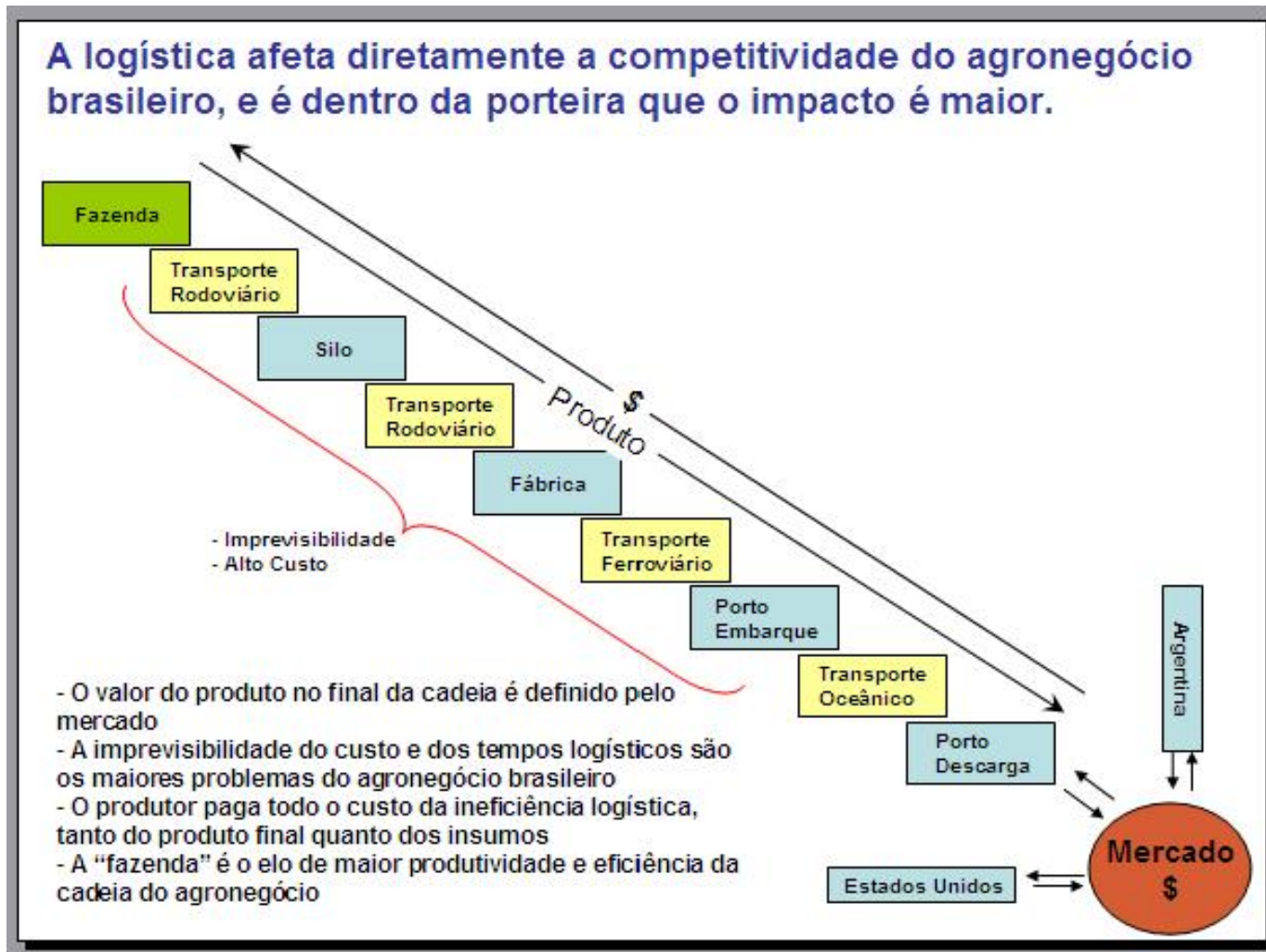
2006 US\$/ton

PAÍS	BRASIL				ESTADOS UNIDOS	
	NOROESTE RS Porto de Rio Grande	NORTE MT Porto de Paranaguá	SUL GO Porto de Santos	CENTRO-NORTE PR Porto de Paranaguá	MINEAPOLIS Minnesota	DAVENPORT Iowa
Total transporte	61,2	104,4	90,4	67,0	66,9	59,3
Frete rodoviário	16,2	57,6	43,6	21,3	9,7	9,7
Frete marítimo (longo curso)	45,0	46,8	46,8	45,7	24,0	24,0
Frete fluvial	–	–	–	–	33,2	25,6
Valor na fazenda	210,3	164,9	189,6	213,8	200,4	204,0
Custo total	271,5	269,3	280,0	280,8	267,3	263,3
Participação do transporte no custo total	22,5	38,8	32,3	23,9	25,0	22,5

Fonte: Brazil Soybean Transportation Guide, US Department of Agriculture

Fonte: ANUT - Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

Os desafios da logística diante dos cenários de crescimento das principais commodities.



Fontes

ANUT - Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

www.anut.org.br

CONAB - Companhia Nacional de Abastecimento

www.conab.gov.br

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

www.ibge.gov.br

FAO – Food Agriculture Organization

www.fao.org

AGROCONSULT

www.agroconsult.com.br

Captus Gestão Empresarial

www.captus.com.br

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviário

www.antaq.gov.br

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

www.antt.gov.br