

CONDIÇÕES DO ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA DO OESTE DO PARANÁ ATÉ O PORTO DE PARANAGUÁ SOB A ÓTICA DOS CAMINHONEIROS

Leidione Dias Furtado¹, Gabriela De Carvalho Folador², Marcia Dos Santos Moroishi³, Arilson De Aquino Gonçalves⁴, Ana Paula Morais Mourão Simonetti⁵

RESUMO

O Brasil com o passar dos anos e uso de novas tecnologias, se tornou uma grande potência na produção mundial de grãos. Porém, apesar de apresentar vantagens comparativas na produção em relação a outros produtores mundiais, o Brasil deixa a desejar nos custos logísticos. Esse trabalho teve como objetivo avaliar as condições do escoamento da produção agrícola do oeste do Paraná até o porto de Paranaguá, através de um questionário, voltado aos caminhoneiros. Constituído de cinco questões de múltipla escolha e a sexta questão aberta. Com o questionário foi possível concluir que o preço do combustível e o valor abusivo do pedágio na maior parte de nossas rodovias geram um grande impacto no custo do transporte.

PALAVRAS-CHAVE: Grãos, Estradas, Portos, soja, logística.

1. INTRODUÇÃO/REFERENCIAL TEÓRICO

O Brasil com o passar dos anos e uso de novas tecnologias, se tornou uma grande potência na produção mundial de grãos. Na última safra (2016/2017) obteve a segunda maior produção de soja do mundo com 113,923 milhões de toneladas (CONAB), superado apenas pelo Estados Unidos da América 117,208 milhões de toneladas (USDA). A nível nacional, o Paraná é o segundo maior produtor de soja com 19,534 milhões de toneladas, ficando apenas atrás do Mato Grosso com 30,514 milhões de toneladas. Os números mostram o grande potencial do Brasil em relação a sua capacidade de produção, incluindo todas as regiões do país (CONAB, 2017).

Esse formidável desempenho do agronegócio é a conseqüência de um talento natural do Brasil para a agricultura, aliado, em parte, ao resultado de um trabalho iniciado pelo governo federal antepassado (TOSTA, 2005). Apesar de apresentar vantagens comparativas na produção de produtos agrícolas no que se refere aos outros produtores mundiais, o Brasil deixa a desejar em custos logísticos (PONTES *et al.*, 2009).

A grande questão é que a logística de armazenamento e escoamento não se desenvolveu proporcionalmente com a produção. Enquanto o país continua alcançando suas safras recordes, o desempenho das lavouras que deveriam ser comemorado pelos produtores acabam virando preocupação e insegurança com o futuro dos grãos na pós colheita, devido ao armazenamento e o transporte (MACEDO e JÚNIOR, 2017).

Determinadas adversidades de infraestrutura obstaculizam significativamente uma expansão sustentada do agronegócio em geral. A infraestrutura de transportes está entre estes problemas. Junto com a má conservação das estradas apareçam prejuízos consideráveis ao agronegócio brasileiro, visto que grande parte da produção agrícola brasileira é escoada por rodovias. Como o fluxo de caminhões é intenso no período pós-colheita, a cada safra é possível acompanhar nas estradas os altos índices de perda de grãos durante a sua movimentação (KUSSANO, 2010).

O estado do Paraná, apesar de possuir estruturas em números superiores em relação à armazenagem sobre os outros estados, e do curto trajeto para escoamento de sua produção em comparação com os demais, até o porto de Paranaguá, sofre também com uma logística falha e estruturas defasadas de armazenagem, carga e descarga, e perdas de grãos durante o transporte. Acarretando em prejuízos para todos os envolvidos neste processo.

Segundo o Globo Rural (2017) logo depois que o grão é colhido, o caminhão já abastecido segue a estrada com destino à cooperativa, que irá armazenar a produção. Grande parte do que é produzido na região tem como destino o porto de Paranaguá, no litoral do estado, de onde os grãos seguem para a exportação, tendo dois caminhos possíveis para chegar até o porto, sendo eles: pela estrada ou pela ferrovia. Segundo a Transvias (2017) o transporte de trem apesar de ser em torno de 40 % mais barato ainda é a segunda opção de produtores e transportadores. Cada tonelada de grãos transportada pela ferrovia custa em média, R\$ 70, de Cascavel a Paranaguá, pela rodovia, a mesma quantidade, chega a custar R\$120. Com o trem em segundo plano, mais de dois milhões de toneladas de soja e milho estão cruzando o estado do Paraná pelo asfalto. De Cascavel à Paranaguá são 600 km de distância - quase 15 horas de viagem na boleia dos caminhões pela BR-277, que é toda pedagiada.

Segundo a agência de notícias do Paraná (2017) levando em conta o aumento na produção e, de modo conseqüente, nas exportações de grãos brasileiros, o porto paranaense ainda é a melhor opção logística dos produtores na hora de expedir grãos para outros países. Ao lado da produção do Paraná, também passam pelo Porto de Paranaguá boa parte das exportações de soja, farelo e milho do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás.

¹ Acadêmico do curso de Agronomia do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz - Cascavel/PR. E-mail: leidionefurtado@gmail.com

² Acadêmica do curso de Agronomia do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz - Cascavel/PR. E-mail: gabicarvalhofolador@hotmail.com

³ Acadêmica do curso de Agronomia do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz - Cascavel/PR. E-mail: marcia-bc@hotmail.com

⁴ Acadêmico do curso de Agronomia do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz - Cascavel/PR. E-mail: aquinogoncalves@yahoo.com.br

⁵ Engenheira Agrônoma Professora Doutora e Coordenadora do curso de Agronomia Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz - Cascavel/PR. E-mail: anamourao@fag.edu.br

O objetivo desse trabalho foi avaliar segundo a ótica dos caminhoneiros, as condições do escoamento da produção agrícola do oeste do Paraná até o porto de Paranaguá.

2. MATERIAL E MÉTODOS

O trabalho foi realizado em Cascavel- PR sendo que em sala de aula foi elaborado um questionário contendo seis perguntas, cinco objetivas que possuíam alternativas de A a D e a sexta foi uma questão aberta. As questões abordadas de um a cinco foram: qual o principal problema do escoamento da produção agrícola, as condições atuais da carreta, a estrutura dos estabelecimentos de recepção do porto de Paranaguá – PR, qual o maior custo do transporte, o principal local de perdas e qual a média de perda durante o transporte. Já a sexta questão foi sobre qual a média de perda durante o transporte. Depois de pronto o questionário foi respondido por 31 caminhoneiros próximos ao porto seco da Cotriguaçu, Cascavel - PR. Após os dados coletados foi calculada uma média simples para encontrar a porcentagem respondida de cada alternativa em cada questão, e elaboradas tabelas explicativas dos resultados.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados obtidos com essa pesquisa encontram-se descritos nas tabelas 1, 2, 3, 4 e 5 em seqüência, demonstrando grandes insatisfações dos motoristas, praticamente em todos os questionamentos.

Tabela 1- Qual o principal problema do escoamento da produção agrícola?

Alternativas	%
Pedágio	80,6
Preço do combustível	6,5
Condições das rodovias	9,7
Outros	3,2

Como apresentado na tabela 1, nota-se que 80,6% dos caminhoneiros afirmam que o pedágio é o principal problema no escoamento da produção agrícola, devido aos altos valores cobrados no estado do Paraná. As condições das rodovias tiveram 9,7% das respostas, preço do combustível 6,5% e outros, com 3,2% das respostas. Os pedágios abusivos no estado do Paraná, agravam ainda mais o valor da produção agrícola (FERREIRA et al., 2016).

Tabela 2 - Condições atuais da carreta?

Alternativas	%
Ótima	45,2
Bom estado	38,7
Regular	16,1
Ruim	0,0

Ao se referir das condições do estado da carreta graneleira dos caminhões, 45,2% dos entrevistados disseram ser de ótimo estado, 38,7% em bom estado e 16,1% regular, carretas em estado ruim, não foram apontadas. Os apontamentos dos caminhoneiros sobre as atuais condições de suas carretas estão dentro da realidade. Sendo uma das exigências para o carregamento de uma carga é a aprovação das condições da carreta após uma vistoria feita pela contratante (GEBRAN, 2017)

Tabela 3 - Estrutura dos estabelecimentos de recepção do porto de Paranaguá – PR?

Alternativas	%
Ótima	0,0
Bom estado	12,9
Regular	29,0
Ruim	58,1

A tabela 3 demonstra a realidade da insatisfação dos caminhoneiros em relação ao último processo executado por eles no escoamento da produção, a descarga no porto de Paranaguá, 58,1% consideram ruim as estruturas dos estabelecimentos de recepção, 29% consideram regular e 12,9% em bom estado, a alternativa de ótimas condições, não obteve indicações. Infelizmente uma grande realidade nos principais portos de carga de nosso país é as péssimas condições estruturais acarretando falhas operacionais (PINHEIRO et al., 2018).

Tabela 4 - Qual o maior custo do transporte?

Alternativas	%
Combustíveis	96,8
Manutenção do veículo	3,2
Pedágio	0,0
Outros	0,0

Sobre a opinião de qual o maior custo do transporte da produção agrícola, 96,8% dos entrevistados não tiveram dúvidas em indicar o combustível como o principal custo, apenas 3,2% indicaram a manutenção do veículo, o pedágio e outros não tiveram pontuação. O valor do combustível em nosso país é um grande vilão deste modal de transporte, nosso modal é considerado um dos mais caros entre os outros principais meios de escoamento da produção, com o alto valor do combustível se tornam quase inviáveis, ocasionando um alto valor de custo de nossos produtos agrícolas em relação aos concorrentes internacionais (GONÇALVES e PEREIRA, 2013).

Tabela 5 - Principal local de perdas?

Alternativas	%
Expedição	6,5
Transporte	6,5
Descarga	80,6
Outros	6,5

Um assunto muito polêmico neste setor que engloba todos os participantes é a grande perda dos produtos durante o trajeto. A tabela 5 apresenta as respostas indicadas pelos caminhoneiros, 80,5% descrevem que na descarga existe a maior perda, alegando que não é feita uma retirada total do produto pelo recebedor, as demais alternativas, expedição, transporte e outros obtiveram 6,5% das indicações, cada uma. Nossa produção perde aproximadamente, R\$ 2,7 bilhões em média por safra, com o derrame de grãos nos modais de transporte, principalmente no modal rodoviário (LOPES, 2017).

A sexta e última questão, refere-se a média de perda durante o transporte? Por ser uma questão aberta, ela teve uma enorme divergência entre os entrevistados, dos 31 entrevistados alcançou uma média de perda de 94,33 kg de produto por viagem. Muitos alegam que esse montante não é perdido durante o transporte, devido o ótimo estado de suas carretas. Mas sim, uma diferença dos pesos entre as balanças. Alguns motoristas até colocaram como exemplo, que em alguns casos o peso final da descarga era maior que o peso inicial da expedição, alegam que a falta de fiscalização pelo órgão competente faz com que haja empresas de má fé, usufruindo de tal falta de fiscalização por parte do governo.

5. CONCLUSÃO

Conclui-se que o Brasil precisa adotar e efetivar um novo modelo de logística no escoamento de nossa produção. Os altos gastos com o transporte deixam nossa produção com baixa competitividade no mercado internacional. O preço do combustível juntamente com o valor abusivo do pedágio na maior parte de nossas rodovias gera um grande impacto no custo. A falta de padronização ou fiscalização entre o ponto de carga e descarga gera transtorno e perda para o caminhoneiro e para o transporte.

6. REFERÊNCIAS

AGÊNCIA DE NOTÍCIAS DO PARANÁ. Disponível em: <<http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=94403&tit=Escoamento-da-safra-pelo-Porto-de-Paranagua-deve-ser-76-maior>>. Acesso em: 27 abril 2018.

CONAB – **Companhia Nacional de Abastecimento**. Disponível em: < <https://www.conab.gov.br/>>. Acesso em: 29 abril 2017.

FERREIRA, J. F. K. **Comportamento do frete rodoviário de soja: aplicação de um modelo de regressão linear múltipla**. 2016.

GEBRAN, C. C. **Protocolo de decisão na escolha do transporte rodoviário**. 2017.



GLOBO RURAL. Disponível em: < <http://g1.globo.com/economia/agronegocios/globo-rural/noticia/2017/03/parana-e-mato-grosso-tem-problemas-para-escoamento-da-soja.htm>>. Acesso em: 15 abril 2018.

GONÇALVES, F. A. F. C.; PEREIRA, L. M. **Os custos logísticos no transporte rodoviário interestadual**. 2013.

KUSSANO, M. R. **Proposta de modelo de estrutura do custo logístico do escoamento da soja brasileira para o mercado externo: o caso do Mato Grosso**. 2010. Dissertação (Mestrado)-Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2010.

LOPES, O. A. **Falhas logísticas no transporte agropecuário brasileiro: o transporte da soja em grãos**. 2017.

MACEDO, E. F. S; JÚNIOR, N. N. A importância do planejamento logístico com foco no crescimento da demanda da cadeia produtiva de alimentos até 2050. REFAS: **Revista FATEC Zona Sul**, v. 3, n. 3, p. 6, 2017.

PINHEIRO, J. S. **Investimento em infraestrutura portuária: Uma análise da exportação de soja no Terminal de Grãos do Maranhão**. 2018.

PONTES, H. L. J.; DO CARMO, B. B. T.; PORTO, A. J. V.; **Problemas logísticos na exportação brasileira da soja em grão**. v. 4, n. 2, p. 155-181, 2009.

TRANSVIAS. Disponível em: < <http://www.transvias.com.br/9624/noticias/Parana-e-Mato-Grosso-tem-problemaspara-escoamento-da-soja>>. Acesso em: 25 abril 2018.

TOSTA, M. A. R. Transportes e logística de grãos no Brasil Situação atual, problemas e soluções. **Revista de Política Agrícola**, v. 14, n. 2, p. 37-50, 2005.

USDA - **National Agricultural Statistics Service Information**. Disponível em: < <https://www.usda.gov/>>. Acesso em: 30 abril 2018.