

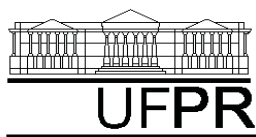
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
CURSO DE MBA EM GESTÃO DO AGRONEGÓCIO

ANA ELISA BATISTA DE OLIVEIRA

ANÁLISE DOS PRINCIPAIS ENTRAVES DO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO

CURITIBA

2018



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
CURSO DE MBA EM GESTÃO DO AGRONEGÓCIO

ANA ELISA BATISTA DE OLIVEIRA

ANÁLISE DOS PRINCIPAIS ENTRAVES DO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao
programa de Pós-Graduação *Lato Sensu* - MBA em
Gestão do Agronegócio, sob orientação do profº
Romeu Rossler Telma

CURITIBA

2018

RESUMO

Este trabalho tem a finalidade de analisar como o Custo Brasil pode interferir na cadeia do agronegócio.

Através de pesquisas em artigos acadêmicos, publicações em jornais, revistas e portais de notícias na internet, apresentou-se quais os principais componentes que caracterizam o Custo Brasil, e como o mesmo impacta os custos de produção e comercialização dos produtos agrícolas.

Após análise de todos os dados pesquisados e de seus impactos, e também do cenário atual do agronegócio brasileiro, chegou-se à conclusão de que apesar do Brasil estar entre os principais países agrícolas do mundo, sendo um dos mais importantes exportadores de grãos e outros produtos da mesma cadeia, tem sua competitividade afetada pelo custos que oneram o produto final, e que afetam, inclusive, novos investimentos no setor.

Reformas governamentais e investimentos em infraestruturas devem ser realizados buscando minimizar o efeito negativo do Custo Brasil, alavancando o agronegócio, que hoje é o principal responsável pelo PIB brasileiro.

Palavras-chave: Custo Brasil. Agronegócio. Impactos na cadeia agrícola.

ABSTRACT

The purpose of this monograph is to analyze how Brazilian Cost can interfere in the agribusiness chain.

Based on comprehensive research of academic articles, specific newspaper publications and on internet news portals, the main components of the Brazilian cost structure were displayed and its impact on the production and marketing costs of agricultural goods was evaluated.

After analyzing all the data surveyed and their impacts, as well as the current scenario of Brazilian agribusiness, it was concluded that although Brazil is among the main agricultural countries in the world, being one of the most important exporters of grains and other products of the same chain, has its competitiveness affected by the costs that burden the final product, and that affect new investments in the sector also.

Government reforms and investments in infrastructures must be carried out in order to minimize the negative effect of Brazilian Cost, leveraging agribusiness, which today is the main responsible for the Brazilian PIB.

Keywords: Brazilian Cost. Agribusiness. Impacts on the agricultural chain.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	5
2. OBJETIVO	5
3. MATERIAIS E MÉTODOS.....	6
4. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	6
4.1. CUSTO BRASIL.....	6
4.2. PRINCIPAIS ENTRAVES DO AGRONEGÓCIO	8
4.2.1. CARGA TRIBUTÁRIA	8
4.2.1.1. Cumulatividade e não-cumulatividade.....	8
4.2.1.2. Impacto da carga tributária.....	9
4.2.2. LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA	10
4.2.2.1. Matriz de Transportes no Brasil	10
4.2.2.2. Condições de Infraestrutura	11
4.2.2.3. Custos logísticos.....	13
4.2.3. REGULAMENTAÇÕES GOVERNAMENTAIS.....	14
4.2.4. ENERGIA ELÉTRICA NO BRASIL.....	15
4.3. O AGRONEGÓCIO BRASILEIRO: CENÁRIO ATUAL	16
5. RESULTADOS E DISCUSSÃO: ANÁLISE GERAL	17
6. CONCLUSÃO	20
7. REFERÊNCIAS	20

1. INTRODUÇÃO

O Brasil é um dos principais produtores agrícolas do mundo, sendo a participação do agronegócio nas exportações brasileiras em torno de 44%.

Entretanto nos deparamos com altos custos de produção que impactam o valor final de nosso produto, o tornando menos atrativo para a comercialização tanto externa quanto interna.

Esses custos compõem o chamado Custo Brasil, que é um termo genérico para um conjunto de problemas em infraestruturas, na economia e na burocracia do país. Como exemplo de fatores que compõem o Custo Brasil podemos destacar os custos com logística, alta carga tributária, alto custo de energia elétrica, encargos trabalhistas e moeda desvalorizada.

Sabemos que a demanda por alimentos aumentará nos próximos anos. Segundo a ONU a população mundial chegará em 9,6 bilhões em 2050, e a expectativa de vida também deverá aumentar, com previsão de 76 anos no período de 2045-2050, e de 82 anos entre 2095 e 2100 (SPERS & HABERLI. 2018). O que significa que o Brasil precisará modernizar seu meio de produção, visando um aumento de produtividade, além de reverter os altos custos que impactam no valor de venda dos produtos, tornando-os mais atrativos para o mercado.

Um fator importante para otimização da produção é analisar a região onde ocorre a mesma, principalmente no que se refere às condições de infraestrutura e escoamento de produtos, além dos tributos que incidem sobre os produtos, e que podem diferenciar de região para região. Essa análise é crucial para que se tenham bons retornos do investimento.

O presente trabalho procura identificar quais são os principais gargalos nesse meio, e analisá-los para identificar onde se encontram os entraves e quais as possíveis alternativas para melhoria do setor.

2. OBJETIVO

O objetivo do presente trabalho é analisar os principais entraves do agronegócio brasileiro que afetam seu desenvolvimento e o tornam menos competitivo no mercado externo.

3. MATERIAIS E MÉTODOS

O tema do presente trabalho é amplamente abordado em pesquisas e estudos de forma isolada, e se mantém como um tema atual vista a importância da cadeia do agronegócio para o PIB brasileiro. Dessa forma, a análise dos principais gargalos que afetam o desenvolvimento tecnológico nesse setor vem sendo discutido tanto no âmbito acadêmico quanto governamental. Sendo assim, buscou-se desenvolver uma pesquisa que consolidasse os principais fatores, oferecendo uma visão mais panorâmica sobre o assunto.

O presente trabalho foi então realizado através de pesquisas em artigos acadêmicos, publicações em jornais, revistas e portais de notícias na internet, e as informações obtidas nos mesmos foram apresentadas, procurando destacar os principais componentes que elevam o Custo Brasil, e como os mesmos impactam os custos de produção e comercialização dos produtos agrícolas.

4. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Quando analisamos os entraves do agronegócio, não o vemos apenas como limitantes das operações, mas também devemos analisar o quanto interferem nos custos de produção e conseqüentemente de venda. Esses entraves normalmente fazem parte do chamado Custo Brasil, que afeta todas as cadeias de produção em todos os setores brasileiros, afetando conseqüentemente o desenvolvimento econômico.

Nessa revisão, será apresentando o conceito de Custo Brasil, e então alguns de seus componentes que são conhecidos por serem os maiores entraves de nosso desenvolvimento.

4.1. CUSTO BRASIL

O Custo Brasil (CB) é uma expressão utilizada para representar um conjunto de custos relacionados à economia e estrutura brasileira, e que, quando somados, tornam nossos produtos e serviços mais caros, e menos competitivos no mercado interno e externo.

Por ser uma expressão representativa de custos, não existe uma definição clara e precisa do que compõe o Custo Brasil, entretanto podemos destacar os componentes que mais interferem sobre o mesmo: carga tributária alta, custos portuários e demais custos logísticos, alto custo de energia elétrica, regulamentação governamental, encargos trabalhistas, e juros de financiamento.

Podemos considerar também a desvalorização de nossa moeda em relação à moedas estrangeiras, e também a corrupção de nosso país, que além de gerar déficit em nossa economia, gerando inflação e aumento na carga tributária, também gera uma imagem negativa do Brasil, afetando a entrada de investimentos e capital estrangeiro em nosso país.

Como exemplificado por BARROS (2018), a carga tributária que incide sobre a economia brasileira é de aproximadamente 40% do PIB, sendo uma das mais altas do mundo, e devendo-se em grande parte ao Custo Brasil. Dessa forma, é possível verificar como o CB afeta a economia brasileira, incidindo sobre os próprios custos que o compõe.

Em um pesquisa realizada pela Revista Exame (YOSHIDA apud Novaes et al, 2010), foram entrevistados os CEOs (Chief Executive Officer) de 121 das maiores empresas do agronegócio brasileiro, identificando os obstáculos mais lembrados pelos gestores, que consideram atrapalhar o sucesso do agronegócio. Os mesmos estão apresentados na tabela a seguir:

Tabela 1: Os principais entraves ao desenvolvimento do agronegócio brasileiro (em %, respostas múltiplas)

ENTRAVES DO DESENVOLVIMENTO	%
Infraestrutura e logística	76%
Carga tributária	75%
Taxa de câmbio	49%
Barreiras comerciais / protecionismo	36%
Questões ambientais	19%
Questões sanitárias	12%
Crédito rural	12%
Questões fundiárias	7%
Tecnologia	4%
Seguro rural	2%
Outros	4%

Fonte: (YOSHIDA apud Novaes et al, 2010)

Podemos perceber que muitos dos principais obstáculos citados pelos gestores são justamente aqueles que compõe o Custo Brasil. Sendo assim, a composição apresentada do Custo Brasil será utilizada como base para a análise de como cada um dos componentes pode impactar nos produtos e serviços do agronegócio brasileiro.

4.2. PRINCIPAIS ENTRAVES DO AGRONEGÓCIO

4.2.1. CARGA TRIBUTÁRIA

A carga tributária é a relação entre a soma de todos os impostos pagos pelos cidadãos e empresas, nas três esferas de governo (Federal, Estadual e Municipal), e a soma de toda a riqueza produzida no país, ou seja, o PIB (Produto Interno Bruto)

A carga tributária brasileira é composta por mais de 60 tipos de impostos diferentes, e compõe a maior parte do Custo Brasil, tendo um impacto relevante no nosso cenário econômico (BONFIM, 2013).

Para melhor avaliação dos impactos dessa carga tributária é preciso analisar o conceito de cumulatividade e não cumulatividade, e como isso interfere em nossa carga tributária.

4.2.1.1. Cumulatividade e não-cumulatividade

Segundo Neto (2001), o tributo cumulativo é aquele que incide em duas ou mais etapas da circulação de mercadorias, sendo que na etapa posterior o montante pago na anterior não pode ser abatido. Como exemplos têm-se a COFINS, a CPMF e a contribuição para o PIS.

Já o tributo não-cumulativo é aquele onde o montante do tributo pago numa etapa da circulação da mercadoria pode ser abatido do montante devido na etapa seguinte. Em alguns casos, como o ICMS, admite-se o aproveitamento do crédito relativo às aquisições destinadas ao ativo permanente, assim como as bens de uso e consumo.

Entretanto, há casos em que a situação administrativa do contribuinte impede o aproveitamento do crédito, como o que ocorre com pequenos produtores. Muitos ainda trabalham como pessoa física, e são considerados consumidores finais de equipamentos

e insumos, e por isso não são capazes de apresentar registros de suas operações de compra e venda, não aproveitando assim o crédito relativo às suas entradas. Dessa forma, o ICMS deixa de ser um tributo não-cumulativo, para se tornar cumulativo. E o valor desse imposto é repassado ao consumidor final do produto desse produtor.

Todos os intermediários podem repassar custos – aí incluídos os tributos - ao menos em tese, para a etapa seguinte da circulação, menos o consumidor final. Por isso costuma-se, mais apropriadamente, chamar esses tributos, e também o ICMS e o ISS, de tributos sobre o consumo.

A tributação em cascata onera a exportação e impede a desoneração correta nessas operações.

No mercado interno, o tributo cumulativo onera o produto nacional em todas as fases da produção e da comercialização, ao passo que os produtos importados são tributados apenas quando ocorre o primeiro faturamento em nosso território (NETO, 2001).

Dessa forma, muitas vezes os produtos importados se tornam mais atrativos que os produtos nacionais, o que afeta a indústria e produção brasileira.

4.2.1.2. Impacto da carga tributária

O agronegócio se mostra como um dos setores brasileiros mais importantes, e os impactos gerados pela alta carga tributária no mesmo podem se propagar por toda a economia, acarretando prejuízos em diversos outros setores.

A alta carga tributária afeta não apenas o setor do agronegócio, mas todo o desenvolvimento econômico brasileiro, contribuindo para o aumento dos preços dos produtos nacionais, uma vez que os insumos são impactados pela cumulatividade dos impostos. Ao aumentar esses valores, nossos produtos se tornam mais caros também para o mercado externo, diminuindo sua competitividade.

Devido ao impacto dos impostos na indústria de bens de capitais, há uma redução no nível dos investimentos do país, limitando a geração de emprego.

Temos então uma relação inversa da carga tributária com o PIB nacional. Quanto maior a carga tributária, menor a tendência de crescimento e desenvolvimento de uma economia.

E com maior desenvolvimento econômico e industrial, há melhorias nas infraestruturas, gerando menos custos com logística, e menos custos administrativos, com maior eficiência no processo de desenvolvimento dos produtos e novas tecnologias.

4.2.2. LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA

Entre os obstáculos que interferem na eficiência dos processos do agronegócio, e que aumentam o Custo Brasil está o sistema logístico e a infraestrutura brasileira.

Nosso sistema logístico segue predominantemente no modal rodoviário, o que reduz a lucratividade dos produtos agrícolas devido ao seu alto custo.

A competitividade do Brasil no mercado agrícola poderia ser muito maior se os exportadores contassem com uma estrutura de escoamento com menor custo.

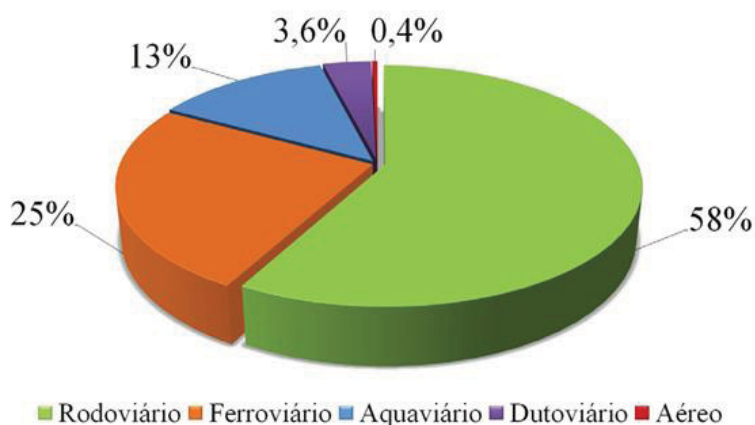
É interessante verificar que o limite para expansão da produção agrícola é dada pela logística e infraestrutura brasileira e não pela disponibilidade de terras aptas à produção agropecuária. O aumento da produção agrícola e pecuária tem-se dado através de pesquisas de melhoramento nos processos agrícolas, e aos grandes investimentos em novas tecnologias, que levam ao aumento da produtividade (NOVAES *et al*, 2010).

Mesmo com o aumento da produtividade, problemas de infraestrutura têm efeito direto no custo do escoamento e movimentação da produção agrícola, o que impacta no valor final do produto, e afeta sua competitividade. Assim, pesquisas que levem à melhoria nesse setor devem ser consideradas visando a redução de custos e eficiência no processo.

4.2.2.1. Matriz de Transportes no Brasil

Os cinco modais de transportes, seguindo a ordenação de preços por km, são: Aéreo (maior), rodoviário, ferroviário, dutoviário e aquaviário (menor). Entretanto no Brasil, o custo do modal ferroviário costuma ser o menor, dentre os apresentados (BARROS, 2013).

A logística brasileira tem como principal modal o transporte rodoviário. Isso se deu através do grande incentivo do governo de Juscelino Kubitschek, na década de 50, por conta da instalação da indústria automobilística no país. Cerca de 60% dos transportes de cargas ocorrem através desse meio de transporte

GRÁFICO 1 – Matriz de transporte no Brasil

Fonte: FONSECA, 2015

Em comparação à outros países de grandes dimensões territoriais, vemos que nos Estados Unidos somente 26% do transporte de cargas segue pelo modal rodoviário. Na Austrália são cerca de 24% e na China, cerca de 8%.

Segundo pesquisas e estudos nessa área, nações que apresentam um grau razoável de industrialização os custos com transporte representam 6% do PIB do país. Entretanto, no Brasil, este valor chega a 10% (BONFIM, 2013).

Assim é possível verificar que o alto custo do transporte afeta diretamente no Custo Brasil e reduz a competitividade de nossos produtos com os de países com uma matriz de transportes mais estruturada, e infelizmente o investimento em outros modais de transporte ainda é baixo em nosso país.

4.2.2.2. Condições de Infraestrutura

Apesar de a maior parte da carga do país ser transportada pelas estradas, contamos com um percentual extremamente baixo de estradas pavimentadas e em boas condições de uso.

Segundo dados do DNIT (Departamento de Infraestrutura e Transportes) publicados pela Folha Política (2014), 80,3% das estradas brasileiras, correspondentes a mais de 1,3 milhão de km, não são pavimentadas. Ao todo, temos 12,1% de rodovias pavimentadas, e 7,6% de vias planejadas, que ainda estão em fase de projeto.

Na mesma publicação há o levantamento da CNT (Confederação Nacional do Transporte), que diz que o acréscimo médio do custo operacional devido às condições do pavimento das rodovias brasileiras é de cerca de 25%.

A má qualidade das rodovias se deve ao histórico de baixos investimentos nessa área. Países mais desenvolvidos, como China, Canadá e Austrália mantiveram nos últimos 30 anos a taxa de investimento em logística de transporte em 3,4% ao ano, sendo que no Brasil a taxa ficou em 0,6% (Folha Política, 2014).

Não é só a precarização das rodovias que geram custos para o produtor, mas também a falta de investimentos em rotas alternativas e ampliação da malha rodoviária brasileira, ligando os principais centros produtores a outros portos de escoamento.

Um exemplo é a falta de pavimentação da BR 163, no trecho que liga o Mato Grosso à Santarém/PA, o que impede que a produção possa escoar também pelos portos da região Norte (FOLHA, 2018).

Além dos problemas na estradas, temos o baixo investimento para melhorias e expansão de nossa malha ferroviária e hidroviária, sendo que a produtividade dos ativos ferroviários é prejudicada pela baixa velocidade de transporte imposta pela má conservação das vias e os portos nacionais tem produtividade na movimentação de cargas muito abaixo da média mundial, com uma média de movimentação de carga de 27 containers por hora, contra um padrão internacional de 40 containers (BOMFIM, 2013).

E ainda contamos com uma estrutura de armazenagem nacional inadequada, principalmente dentro das propriedades rurais. Este problema obriga grande parte dos produtores a escoarem sua produção logo após a colheita, período em que os preços são baixos e o custo dos fretes está mais alto. Além disso, gera-se uma sobrecarga nas estruturas viárias e portuárias do País em períodos curtos de tempo (KUSSANO & BATALHA, 2012).

Devido aos fatores apresentados, e considerando ainda que muitas vezes os produtos agrícolas são transportados em veículos que não proporcionam condições favoráveis à conservação de suas propriedades, e muitas vezes não podem ser comercializados, estima-se que o Brasil perca cerca de US\$ 2,2 bilhões por ano, sendo 50% desse valor no manuseio da carga e no transporte (FOLHA POLÍTICA, 2014).

4.2.2.3. Custos logísticos

Os principais custos logísticos de produtos agrícolas a se considerar são os custos de frete, armazenagem, e taxas de utilização de infraestruturas, como postos, armazéns e terminais intermodais.

Além desses custos é necessário somar aos mesmos os custos de perdas e danos durante o processo de transbordo e transporte, e custos referentes ao tempo de espera nos portos.

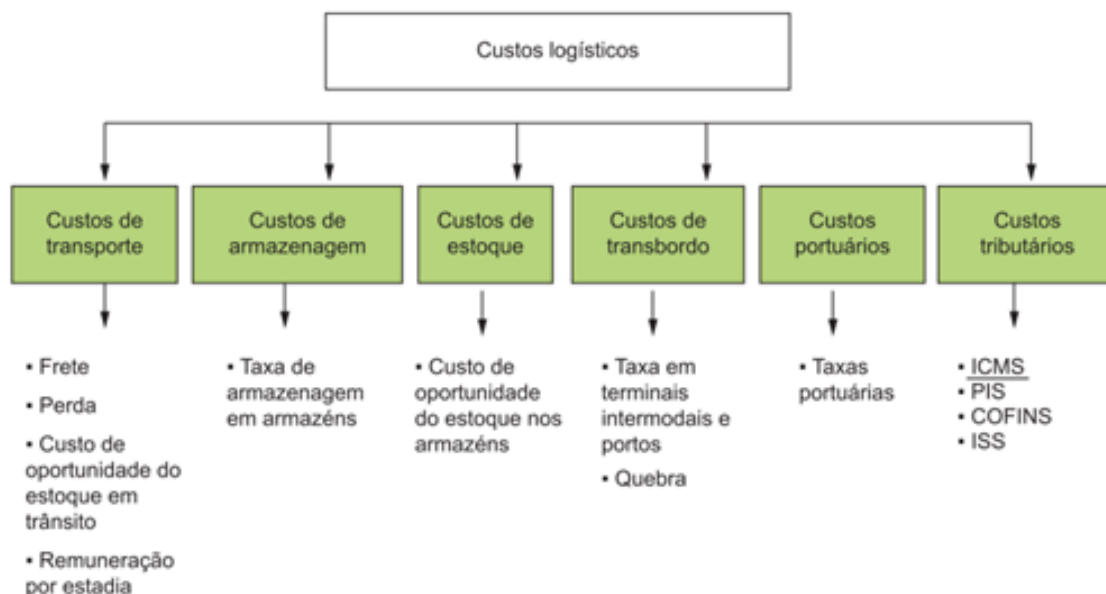
O transporte de longa distância, como o feito por meio de ferrovias e rodovias, é responsável pela maior parte das despesas com transporte no Brasil, aproximadamente 38% do total, seguido pelas despesas com armazenagem (18%), distribuição urbana (16%) e custos portuários e aeroportuários (13%) (MAUTONE, 2012).

Segundo KUSSANO & BATALHA (2012), o custo logístico de uma empresa no Brasil corresponde a algo em torno de 35% do faturamento, valor esse de 3 a 4 vezes maior que na Argentina e nos EUA.

Esses três países concentram 80% da produção de soja no mundo e 90% do mercado de exportação (FOLHA, 2018), e se o alto custo logístico brasileiro é, em parte, compensado pelo baixo custo de produção e alta produtividade por hectare, é necessário analisar que os produtos agrícolas, como a soja, possui alta volatilidade de preço no mercado, sendo dependente de fatores climáticos, econômicos, dentre outros. Dessa forma, reduzir custos logísticos mostra-se mais eficiente para conseguirmos um produto mais competitivo ao mercado externo.

A identificação dos custos envolvidos no escoamento de produtos agrícolas para o mercado externo pode fornecer subsídios importantes para a decisão estratégica do transporte, assim como para o direcionamento de políticas e investimentos no setor (KUSSANO & BATALHA, 2012)

Resumidamente, podemos considerar os custos logísticos conforme apresentado na figura 1:

Figura 1 – Modelo de custos logísticos

Fonte: (KUSSANO & BATALHA, 2012)

4.2.3. REGULAMENTAÇÕES GOVERNAMENTAIS

Segundo Menin (2012), a burocracia governamental, somada a carga tributária, é um dos fatores que mais pressiona o aumento do Custo Brasil. Ele ressalta que os ganhos de produtividade estão perdendo a corrida para a elevação do "Custo Brasil", conjunto de fatores que devora as vantagens obtidas nos processos de produção, distribuição e comercialização.

Em quase todas as regiões do Brasil, as atividades burocráticas para obtenção de licenças e alvarás estão demandando tempo da ordem de três anos, longo tempo quando comparado aos 90 dias normalmente gastos nos EUA (MENIN, 2012). Esse processo moroso dificulta o acesso dos produtores à investimentos e linhas agrícolas, afetando a modernização e o uso de melhores tecnologias no meio agrícola.

O professor Paulo Resende da FDC, afirmou ainda que a burocracia governamental não adiciona nenhum valor ao processo logístico. Diferentemente de outros países em que a burocracia garante a origem e a qualidade do produto transportado, no Brasil só há adição de custo ao processo (MAUTONE, 2012).

Segundo relatório do IEDI (Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial), divulgado pelo Jornal do Brasil, a burocracia governamental brasileira deixa o Brasil na terceira posição mundial entre os mais altos custos de investimento. Estes custos seriam ainda 30% maiores que os custos da China e 118,00% superiores que os custos de investimentos da Coreia do Sul, mostrando assim que a nossa burocracia governamental é, portanto, inibidora de um crescimento maior (ETCO, 2018).

4.2.4. ENERGIA ELÉTRICA NO BRASIL

O Brasil possui estruturas hidrelétricas reconhecidas mundialmente, entretanto é um dos países com a maior tarifa de energia do mundo.

Segundo estudo pela FIRJAN (Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro, 2014), a tarifa de energia elétrica no Brasil é 134,00% mais cara que os demais países do BRICS, 67,00% mais caros que os países vizinhos da América do Sul e 50,00% mais caro que um grupo de 27 países cujos dados estão disponíveis na agência internacional de energia.

Além disso, o Brasil ocupa a vice-liderança quando o assunto é a carga tributária. A tarifa de energia corresponde ao valor cobrado pela prestação de serviços de geração, transmissão e distribuição de energia. Entretanto, o preço final cobrado pelo uso de energia elétrica é a composição da tarifa somada à impostos, que se mostram como componentes críticos, uma vez que são considerados em sua composição em torno de 14 encargos – recorde mundial- que respondem por 17% do valor final de energia elétrica da indústria. Com destinações diversas, e muitas vezes sobrepostas, eles contribuem para eliminar a assimetria das tarifas entre as regiões do Brasil (FIRJAN, 2014).

Segundo a Abradee (Associação Brasileira de Distribuidores de Energia Elétrica), do total pago na conta de luz no Brasil, 44,5% referem-se a encargos e tributos. Outros 35,7% correspondem ao preço da energia, 16,9% são o custo de distribuição e 2,9% de transmissão (CRAIDE, 2016).

Esse nível de carga tributária não se encontra nos demais países analisados da FIRJAN, sendo que países como Chile, México, Portugal e Alemanha possuem tributo zero.

Além disso, sabendo-se que a soma de ICMS e PIS/COFINS possuem alíquotas variadas entre os estados e entre diferentes faixas de consumo de energia, o valor pago pelo consumidor irá depender também da região do país onde ele se encontra.

4.3. O AGRONEGÓCIO BRASILEIRO: CENÁRIO ATUAL

O Brasil possui em torno de 388 milhões de hectares de terras agricultáveis férteis e de alta produtividade, dos quais 90 milhões ainda não foram explorados. Conta com um clima diversificado, chuvas regulares, energia solar abundante e quase 13% de toda a água doce disponível no planeta. Todos esses fatores fazem do país um lugar ideal para a agropecuária e todos os negócios relacionados à suas cadeias produtivas.

O agronegócio é, hoje, a principal atividade de nossa economia, sendo que o PIB do agronegócio responde por pouco mais de 20% da atividade econômica do Brasil. O Brasil situa-se, no contexto mundial atual, como celeiro mundial em termos de agronegócio. O país possui 22% das terras agricultáveis do mundo, além de elevada tecnologia utilizada no campo, dados estes que fazem do agronegócio brasileiro um setor moderno, eficiente e competitivo no cenário internacional (LOURENÇO, 2018). Segundo declarações do ministro da Agricultura, Blairo Maggi, praticamente todo o crescimento do país em 2017 veio do agronegócio e dos negócios relacionados ao setor. O Produto Interno Bruto (PIB) da agropecuária avançou 13% em 2017 ante 2016, e foi resultado de um ano de supersafra. O país colheu 237,7 milhões de toneladas no ciclo 2016/17, um recorde, de acordo com os números da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). A previsão para 2017/18 é de 225,6 milhões de toneladas, o que corresponde a uma queda de 5,1% (REVISTA GLOBO RURAL, 2018). Mesmo assim, o PIB do agronegócio deverá crescer em torno de 3,4% nesse ano segundo previsões do Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea), da Esalq/USP.

O resultado do setor primário do agronegócio em 2018 deve limitar um crescimento maior do PIB do setor, apesar de uma safra recorde de soja já colhida, principal produto do segmento no país. Isso porque o Brasil deverá colher menos milho, laranja e cana este ano, por exemplo.

A agroindústria sofreu no início do ano passado, especialmente aquela que depende mais do mercado interno, para iniciar uma recuperação posteriormente.

A previsão do Cepea, realizada com base em dados do primeiro quadrimestre do ano, não leva em conta impactos da greve dos caminhoneiros realizada em maio, quando o transporte foi

praticamente paralisado em boa parte do mês, afetando fortemente o setor. A tabela do frete rodoviário mínimo, instituída após a greve, é outro fator que pode liminar o agronegócio, que responde por mais de 40% de tudo que é transportado por rodovias.

A expectativa, por enquanto, é de que o PIB do agronegócio estimado pelo Cepea, que inclui o setor primário e de indústrias antes (insumos) e depois da porteira, represente 21,2% da economia do Brasil (REUTERS, 2018).

5. RESULTADOS E DISCUSSÃO: ANÁLISE GERAL

Vemos então que os principais componentes do Custo Brasil afetam diretamente os custos dos produtos agrícolas, seja antes da porteira, ao encarecer os custos de insumos, como dentro da mesma, aumentando o custo de produção, e depois da porteira, afetando o valor de venda e tornando o produto menos competitivo no mercado externo e interno. Além dos prejuízos causados ao produtor, cujo lucro é o mais afetado, os altos valores levam à substituição do produto por outros mais baratos, de qualidade inferior ou importados, levando à um aumento no desperdício de comida.

A alta carga tributária brasileira impacta os custos de produção e de logística, assim como os produtos importados, como os insumos, que são utilizados para a produção. O efeito de cumulatividade dos tributos aumenta ainda mais os custos, afetando principalmente os pequenos e médios produtores, que muitas vezes não possuem cadastro de pessoa jurídica ou de produtor rural, adquirindo assim insumos e equipamentos como pessoas físicas, e não se beneficiando dos créditos de alguns tributos. Os custos acabam sendo repassados para os produtos finais, que, nesses casos, normalmente se destinam ao mercado interno.

O aumento de alíquotas de impostos sobre o agronegócio podem gerar efeitos negativos principalmente sobre as regiões mais dependentes desse setor, reduzindo assim a arrecadação dos Estados. Sendo assim, são necessárias mudanças no sistema tributário, exigindo-se um planejamento tributário rigoroso com efeito tanto para as principais indústrias do agronegócio quanto ao produtor rural, seja o mesmo pequeno ou grande. Deve-se visar reduzir o montante do tributo, com o objetivo de reduzir a alíquota ou a base de cálculo do mesmo, além de avaliar as tributações vigentes, analisando quais de fato trazem retorno à população, e então, reduzir o recolhimento e pagamento dos impostos, e principalmente, reduzir o efeito de cumulatividade sobre os mesmo. O

objetivo é reduzir as obrigações acessórias, através de um sistema tributário eficiente e com maior compreensão legal sobre os mesmos por parte dos participantes da cadeia do agronegócio.

Contamos com uma infraestrutura logística precária e defasada, ainda sustentada pelo modal rodoviário, com o maior custo por km rodado. Além disso, a maior parte das estradas do país se encontram em péssimas condições, sendo muitas dessas vias simples, sem locais de ultrapassagem, ou até mesmo sem acostamentos, com muitos buracos e com baixa sinalização. Vias assim aumentam o risco de acidentes, e também de perda de carga durante o trajeto. Tudo isso eleva o tempo de transporte e o custo do frete.

A falta de investimentos em outros meios de transportes se mostrou como um grande problema nesse ano de 2018, com a greve dos caminhoneiros. A mesma durou 10 dias e trouxe um prejuízo de 14 bilhões ao agronegócio, segundo dados da revista GLOBO RURAL (2018). A dependência desse modal deve ser eliminada, entretanto isso só será possível com o aumento de investimentos em outros meios, visando a ligação entre os mesmos, como ocorre na rota Mato Grosso-Santos, cuja participação do transporte ferroviário chegou à 40%, como constam os dados da mesma revista.

E temos ainda o fato de nossa malha rodoviária ainda se encontrar muito restrita para saídas à portos alternativos, levando os produtos agrícolas a percorrerem um maior caminho para chegar aos portos de destinos, muitas vezes carregados em veículos que não mantêm sua qualidade, afetando seu valor agregado final. O tempo de espera para descarregamento aumenta também se contabiliza como mais um custo.

O que vemos aqui é a necessidade primordial de maiores investimentos nas estradas brasileiras, com o objetivo de termos 100% de vias pavimentadas, com qualidade e sinalização adequada, diminuindo assim o tempo de transporte e perdas significativas de produtos durante o mesmo.

Investimentos em outras malhas que tenham ligação entre si, e principalmente, com ligação à outros portos, como o de Santarém e de Salvador, que se mostram como boas opções para escoamento dos produtos vindos do Centro-Oeste, desafogando assim o porto de Santos, também são prioridades.

A redução do tempo de transporte é fundamental para redução dos custos logísticos e para garantia de entrega de um produto com melhor qualidade, o que eleva seu preço final.

Na questão do nosso sistema de armazenamento, o mesmo ainda apresenta baixa capacidade frente à nossa capacidade produtiva, levando nosso produto à ser comercializado em períodos de ofertas maiores, e diminuindo seu valor de venda. Vimos nos últimos anos um maior incentivo por parte do governo e cooperativas agrícolas à construção de silos e armazéns para sacarias. Linhas de créditos ligadas ao setor foram disponibilizadas, e deve-se continuar a investir nas mesmas, com taxas de juros mais atrativas, que incentivem os produtores a construírem sua rede de armazenamento, com maior qualidade e saneamento, uma vez que devemos nos adequar aos padrões internacionais de qualidade, visando um maior visibilidade de nossos produtos e aumentando as exportações.

Com relação à energia elétrica no campo, uma alternativa que tem se mostrado viável nos últimos anos é a energia solar. Apesar do investimento inicial mais alto, o produtor consegue ganhos na redução dos custos e no aumento da produtividade, pois permite ao produtor rural não sofrer com as oscilações e quedas de energia, que podem inclusive afetar os equipamentos da propriedade. Outro ganho se deve à preocupação com o meio ambiente, e essa matriz energética se mostra mais sustentável, influenciando positivamente a imagem da produção, e caminhando às certificações ambientais. Essas certificações permitem a contratação de linhas de créditos exclusivas, e devem ser incentivadas pelo governo para que eleve o desenvolvimento no campo.

Por fim, a burocracia governamental se mostra também como um fator relevante. Afeta portos e aeroportos, gerando lentidão no processo logístico, além de dificultar a obtenção da documentação que permitiria maior acesso à certificações, regularizações e linhas de crédito para investimentos, que como dito, levariam ao desenvolvimento da cadeia ao permitir maior acesso à tecnologia e conhecimento.

As deficiências infra estruturais e governamentais aqui citadas acabam por desestimular o investimento em novas tecnologias, afetando a competitividade brasileira no mercado externo, e até mesmo no mercado interno. Devem ser levadas em consideração para o desenvolvimento da economia brasileira como um todo, e não apenas para a cadeia do agronegócio, pois todos os setores são afetados por esses entraves.

6. CONCLUSÃO

Através das informações obtidas com a pesquisa bibliográfica realizada, conclui-se que de fato o Custo Brasil encarece todas as atividades do setor de agronegócio, assim como as demais atividades industriais no país.

Novas linhas agrícolas tem surgido ao longo dos anos, favorecendo principalmente os pequenos e médios produtores, e ampliando algumas áreas menos desfavorecidas, como a armazenagem de grãos.

Pode-se concluir também que o cenário econômico favorável do agronegócio poderia ser potencializado com um maior investimento em infraestrutura logística, e com a implementação de uma reforma tributária e fiscal que reduzisse custos com energia elétrica e frete, e que eliminasse o efeito de cumulatividade que muitas vezes gera o “imposto sobre imposto”. Isto traria grandes benefícios tanto para os produtos destinados ao mercado interno quanto para o mercado externo.

Medidas por parte do governo devem ser tomadas no sentido de melhorar o ambiente de negócio do país Brasil, eliminando os gargalos que impedem o desenvolvimento e crescimento do país, tornando-o mais competitivo em relação aos outros países.

Espera-se que os governantes brasileiros estejam cientes da importância do agronegócio brasileiro, e que seu crescimento também é consequência de investimentos em pesquisa e desenvolvimento.

7. REFERÊNCIAS

BARROS, M. D. **O AGRONEGÓCIO E O “CUSTO BRASIL”**. Disponível em <<http://www.oprogressonet.com/blogs/prof-doutor-miguel-daladier-barros/o-agronegocio-e-o-custo-brasil/70356.html>>. Acessado em julho de 2018.

BOMFIM, C. F. **IMPACTO DO CUSTO BRASIL NA ANÁLISE DE VIABILIDADE DO DESENVOLVIMENTO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES**. Monografia. São Caetano do Sul. 2013

CRAIDE, S. **BRASIL TEM UMA DAS MAIORES CARGAS TRIBUTÁRIAS EM ENERGIA ELÉTRICA**. Agência Brasil. Brasília, novembro de 2016.

ETCO. OPINIÃO: BUROCRACIA, CORRUPÇÃO E TRIBUTAÇÃO. Disponível em: <<https://www.etco.org.br/etco-na-midia/opiniaio-burocracia-corrupcao-e-tributacao/>>. Acessado em setembro de 2018.

FIRJAN. TARIFA DE ENERGIA PARA INDÚSTRIA BRASILEIRA ESTÁ 50% ACIMA DA MÉDIA MUNDIAL. Disponível em: <<https://www.ambienteenergia.com.br/index.php/2014/02/tarifa-de-energia-para-industria-brasil-e-50-acima-da-media-mundial/23743#.W4v7QM5KjIX>>. Fevereiro de 2014.

FOLHA POLÍTICA. NO BRASIL, 80% DAS ESTRADAS NÃO SÃO ASFALTADAS. Disponível em: <<https://folhapolitica.jusbrasil.com.br/noticias/135832618/no-brasil-80-das-estradas-nao-sao-asfaltadas> > Acessado em agosto de 2018.

FOLHA. CUSTO LOGÍSTICO NO AGRONEGÓCIO DERRUBA COMPETITIVIDADE BRASILEIRA. Disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/09/1919024-custo-logistico-no-agronegocio-derruba-competitividade-brasileira.shtml>>. Acessado em julho de 2018.

FONSECA, R. O. A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM DE CARGA NO BRASIL. Mercator (Fortaleza) vol.14 n°1 Fortaleza. Jan / Abr 2015.

KUSSANO, M. R.; BATALHA, M. O. CUSTOS LOGÍSTICOS AGROINDUSTRIAIS: AVALIAÇÃO DO ESCOAMENTO DA SOJA EM GRÃO DO MATO GROSSO PARA O MERCADO EXTERNO. Grupo de Estudos e Pesquisas Agroindustriais – GEPAI, Departamento de Engenharia de Produção, Universidade Federal de São Carlos – UFSCar. 2012.

LOURENÇO, J. C. A EVOLUÇÃO DO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO NO CENÁRIO ATUAL. Disponível em

<<http://www.administradores.com.br/artigos/economia-e-financas/a-evolucao-do-agronegocio-brasileiro-no-cenario-atual/24824/>>. Acessado em agosto de 2018.

MAUTONE, S. **LOGÍSTICA CONSOME 13% DA RECEITA DE EMPRESAS NO PAÍS**. Agencia Estado. Outubro de 2012.

MENIN, R. **CARGA TRIBUTÁRIA E BUROCRACIA**. Disponível em: <<https://www.blogrubensmenin.com.br/carga-tributaria-e-burocracia>>. Publicado em dezembro de 2012.

NETO, J. S. M. **TRIBUTOS CUMULATIVOS**. Câmara dos Deputados. Agosto de 2001.

REUTERS. **PIB DO AGRONEGÓCIO DO BRASIL DEVE CRESCER 3,4% EM 2018, PREVÊ CEPEA**. Disponível em <<https://g1.globo.com/economia/agronegocios/noticia/2018/07/26/pib-do-agronegocio-do-brasil-deve-criar-34-em-2018-preve-cepea.ghtml>>. Acessado em agosto de 2018.

REVISTA GLOBO RURAL. **PRATICAMENTE TODO O CRESCIMENTO DO PAÍS VEM DO AGRONEGÓCIO, DIZ MAGGI**. Disponível em <<https://revistagloborural.globo.com/Noticias/Economia/noticia/2018/03/praticamente-todo-o-crescimento-do-pais-vem-do-agronegocio-diz-maggi.html>>. Acessado em agosto de 2018.

REVISTA GLOBO RURAL. **DOSSIÊ CAMINHOS DA SAFRA**. Setembro de 2018.

SPERS, E.; HABERLI, C. **O AUMENTO DA POPULAÇÃO MUNDIAL E A DEMANDA POR ALIMENTOS**. Disponível em <<http://markesalq.com.br/o-aumento-da-populacao-mundial-e-demanda-por-alimentos/>>. Acessado em julho de 2018.