

IMPACTOS INICIAIS DA GREVE DOS CAMINHONEIROS NA PRODUÇÃO DE CARNE AVÍCOLA

INITIAL IMPACTS OF TRUCK STRIKES IN THE PRODUCTION OF CHICKEN MEAT

SILVA, M.H¹; RIBEIRO, I.S.V¹; FREITAS, D.B¹; MOREIRA, A.S¹; PEREIRA, A.C.; ¹ MIRANDA, M.P.¹;
COSTA, I.B.²

¹Discentes do Curso de Medicina Veterinária das Faculdades Integradas de Ourinhos.

²Docente do Curso de Medicina Veterinária das Faculdades Integradas de Ourinhos.

RESUMO

A produção de frangos no Brasil tem aumentando exponencialmente nos últimos anos, posicionando o Brasil como segundo maior produtor de carne de frango no mundo. Porém, em Maio de 2018, a chamada Greve dos Caminhoneiros no Brasil comprometeu o sistema de produção em diversos setores, impactando de forma sistêmica a produção de carne de frango. O presente artigo tem por objetivo fazer uma breve análise dos impactos iniciais da Greve no contexto exclusivo da produção de carne de frango durante o período pós-greve.

Palavras-chave: Frango. Greve dos Caminhoneiros. Economia.

ABSTRACT

Chicken production in Brazil has increased exponentially in recent years, placing Brazil as the second largest producer of chicken meat in the world. However, in May 2018, the so-called Truckers' Strike in Brazil compromised the production system in several sectors, impacting systemically the production of chicken meat. The present article aims to give a brief analysis of the initial impacts of the strike in the exclusive context of the production of chicken meat during the post-strike period.

Keywords: Chicken. Truckers Strike. Economy.

INTRODUÇÃO

A avicultura é uma atividade que tem crescido de forma sumária nos últimos anos, tornando o Brasil o maior exportador de carne aviária do mundo (ABPA, 2018). Esta evolução é possível devido a melhoria nos programas de melhoramento genético de frangos de corte que buscam máxima velocidade de ganho de peso, alta eficiência alimentar, alta viabilidade, maior rendimento de carcaça e menor deposição de gordura (ROSÁRIO et al., 2004).

Outro fator que favorece essa evolução é o avanço que as indústria de formulação de rações tem alcançado com a introdução de novas tecnologias que permitem cálculos mais precisos, reduzindo margens de erros antes comuns na composição final das rações (MOREIRA, 2001).

Iniciada em 21 de maio, a greve dos transportadores dificultou o escoamento da produção de alimentos para os centros de distribuição e terminais de exportação. O acesso a insumos básicos, inclusive os relacionados à alimentação animal também foram afetados (CNA, 2018).

O breve artigo tem por objetivo fazer uma análise de como e por que a greve atingiu a produção e escoação de produtos avícolas no Brasil.

DESENVOLVIMENTO

REVISÃO DE LITERATURA

Os estudos nas áreas da genética e nutrição permitiram uma rápida evolução no potencial produtivo das linhagens comerciais de frangos de corte e a adequação dos níveis nutricionais ao rápido desenvolvimento das aves, o que resulta em incremento no ganho de peso, conversão alimentar e rendimento de carcaça. (MORTARI, 2002).

Alcançando em poucas semanas peso ideal para abate (JAENISCH et al., 2001);

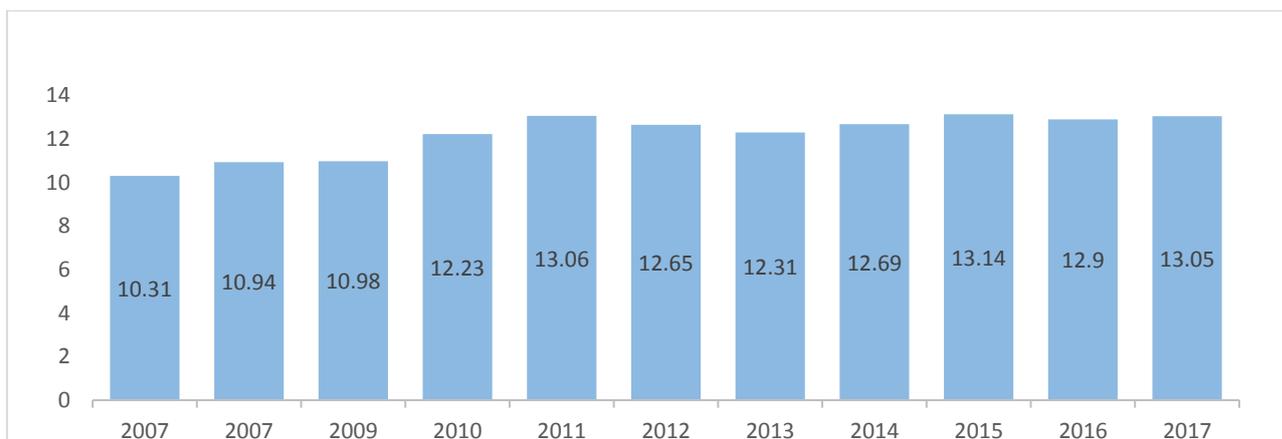
Tabela 1. Relação ano x peso x tempo de abate.

ANO	PESO/ABATE	TEMPO/ABATE
1970	1,5KG/ANIMAL	70 DIAS
2001	2,2KG/ANIMAL	42 DIAS

FONTE:(JAENISCH et al., 2001)

Segundo dados coletados a partir do Relatório Anual divulgado pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) a produção brasileira de frango totalizou um montante de 13,05 milhões de toneladas de carne no ano de 2017, uma aumento de 1,14% se comparado ao ano de 2016 (que, entretanto, mostrou um declínio da produção se comparado ao no anterior).

Figura 1. Série Histórica - Produção de carne de frango no Brasil.



Fonte: ABPA (2017)

O recorde de 2011, em que se produziu 13,06 milhões/ton., chamou atenção o fato de que do total produzido naquele ano, 69,8% foram destinados ao mercado interno, mostrando uma preferência maior do povo brasileiro em relação a carne de frango, em detrimento da carne bovina, que vivia grande instabilidade de preço (RURAL, 2012). As séries históricas de 2012, 2013 e 2014 evidenciaram o momento de queda no setor impulsionado pela disparada do preço da soja, do milho causando aumento de gastos com rações. Aliado ao aumento dos gastos com rações, a diminuição de obtenção de créditos por parte dos produtores e também das agroindústrias (que resultou em paralisações em alguns setores e diversas demissões) dificultou a produção em solo brasileiro (WEIRSBITZKI, 2017).

O ano de 2015 renovou o recorde anterior posicionando o Brasil com o segundo maior produtor de carne de frango no mundo, posição que se manteve pelas séries de 2016 e 2017, o aumento na produção em relação ao anos de queda é proveniente do aumento das exportações (TURRA, 2015).

Segundo a ABPA (2018), a exportação brasileira se dá mormente por navios, que partem de diversos portos brasileiros, os principais sendo os portos de Itajaí-SC (36,87%); Paranaguá-PR (34,75%); São Francisco do Sul-SC (11,07%); e Santos-SP (9,53%). Entretanto a produção por estado não é seguida pela proximidades de portos, visto que com exceção de alguns estados do Norte e Nordeste, todas as unidades federativas possuem parcela nos índices de produção anual.

Pela natureza da mercadoria, o transporte tem grande importância, além de trazer alguns riscos, visto a necessidade de transporte de um ponto para outro, e a necessidade de manter a mercadoria sobre temperatura controlada (WOLFF, 2004)

O transporte de cargas no Brasil é altamente dependente do modal rodoviário. Esta dependência excessiva fica evidente quando se verifica a participação deste modal em outros países de dimensões continentais. Enquanto no Brasil o transporte rodoviário movimenta cerca de 60% da matriz de transporte de cargas nacional, nos Estados Unidos, a participação das rodovias é de 26%, na Austrália, de 24%, e na China, de apenas 8% (BARTHOLOMEU, 2008).

Entretanto, a condição das rodovias brasileiras é uma problemática, visto que, em 2016, 42,7% das rodovias eram classificadas como ótimo ou bom. Contra 57,3% das rodovias avaliadas como condição inadequada ao tráfego. (CNT, 2017).

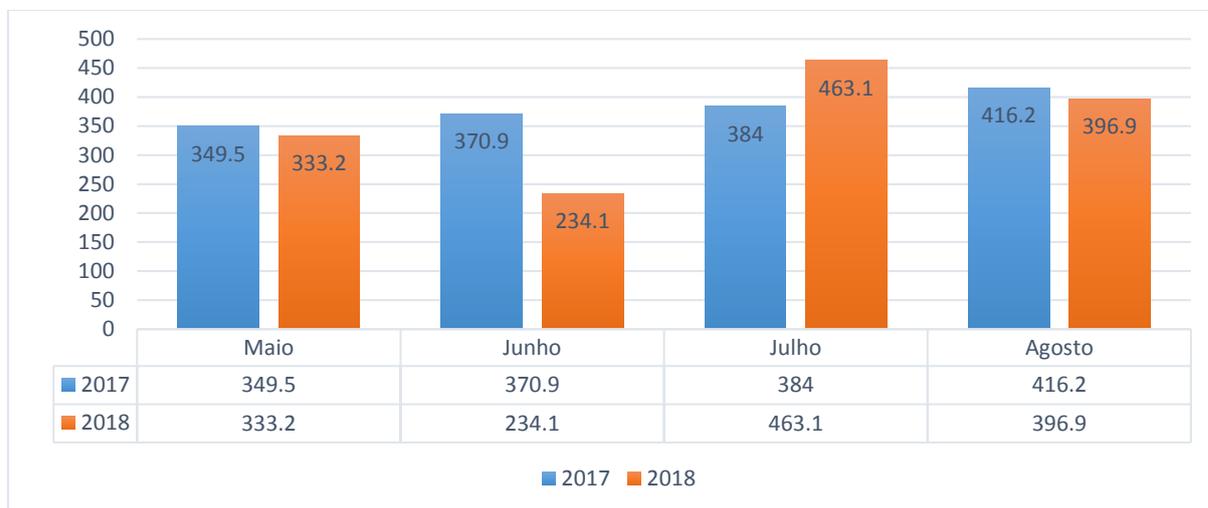
Outro problema é a necessidade do uso de combustíveis fósseis, como o diesel. Em 1996 o diesel representava 16,8% do custo total de um frete, em 2004 esse índice foi para 31,8%. Cerca de 55% do diesel consumido no Brasil em 2004 foi destinado ao transporte rodoviário de carga. (LIMA, 2006).

A GREVE DOS CAMINHONEIROS DE 2018

Segundo a BBC (2018), o início da paralisação se deu pela prática do governo Dilma Rousseff de controlar e atrasar o repasse dos preços internacionais aos combustíveis no mercado interno, através do controle majoritário do governo sob a Petrobras, em uma tentativa de capitalizar o impacto na inflação geral, mascarando os números dessa forma. A partir de 2016, sob o governo Michel Temer, os preços passaram a serem guiados seguindo a tendência do mercado internacional. A partir de junho/17 a Petrobras passou a realizar os ajustes a qualquer momento. No dia 16 de maio, a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) apresentou um ofício ao governo federal pedindo o congelamento do preço do óleo diesel, sendo ignorada. No dia 18, a organização lançou um comunicado em que mencionava a possibilidade de paralisação, pela manhã do dia 21 de maio a greve se deu início rapidamente se espalhando pelo Brasil todo.

A ABPA informou que no dia 25 de maio, 4º dia da greve, mais de 90% da produção de proteína animal foi interrompida no Brasil, um total de 129 unidades produtivas de empresas associadas a carne bovinas, suínas e de aves.

Gráfico 2 – Resultado das exportações de carne de frango no Brasil.



Fonte: ABPA(2018)

Anterior a greve dos caminhoneiros, as exportações brasileiras em 2018, de janeiro até maio totalizavam 1,601 milhão de toneladas de carne, saldo acumulado de 8,5% inferior ao ano de 2017, quando se foram obtidos 1,750 milhão de toneladas. O mês de maio perfazendo uma retração de 4,7% quando comparado ao mesmo período em 2017. O mês de junho, primeiro número pós-greva registrou uma diminuição de 36,9%, resultado ainda menor quando comparado com maio do mesmo ano, cujo saldo, foi inferior em 30% evidenciando o resultado direto sentido pela greve dos caminhoneiros. O período de julho, entretanto, registrou um número superior em 20,6% quando comparado com o mesmo período do ano anterior, como consequência direta do reestabelecimento dos níveis dos embarques nos portos após o fim dos bloqueios nas estradas. Com o número maior nas exportações, o saldo minimizou as perdas acumuladas na comparação ao ano anterior, no primeiro semestre de 2017, foram acumulados 2,505 milhões de toneladas, contra 2,3 milhões de toneladas do primeiro semestre de 2018 (declínio de 8,2%). (ABPA, 2018).

Em agosto de 2018, o saldo acumulado do ano continuou 7,7% quando comparado o período de janeiro à agosto de 2017. (ABPA, 2018).

Resultado direto da greve dos caminhoneiros, a percepção da dependência da avicultura da logística rodoviária. Como resultado das negociações, a nova tabela de frete chega para aumentar o custo logístico de produção, em uma elevação média de 35%. O setor de transporte de ração chega a valores próximos a 80%, somando-se a fatores de aumento do preço de grãos, os preços de carnes e outros produtos de aves tendem a aumentar em torno de 15% para o consumidor dentro do Brasil, e, devido ao aumento do preço, podem impactar a competitividade da carne de frango para importadores (ABPA, 2018). A previsão final da ABPA, é que a produção de carne de frango deverá apresentar um decréscimo em torno de 1% à 2% esse ano, girando em torno dos 13 milhões de toneladas, quando comparados aos 13,058 milhões de toneladas produzidas em 2017. No início do ano a projeção era de crescimento entre 2% à 4%. As exportações devem retrair também em torno de 2% à 3%, enquanto a projeção inicial era de 1 à 3%.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em pequeno prazo, a greve dos caminhoneiros não causou um impacto tão grande dos índices históricos registrados pelo Brasil no âmbito de exportações, colaborou, entretanto a aumentar a estagnação da categoria. A alta dependência da logística rodoviária é uma realidade que não tenderá a mudar no curto e médio prazo, tanto a falta de planejamento do sistema atual, quando a adoção de novos métodos de transporte tem se mostrado como um fator que impede o aumento dos índices produtivos brasileiros, devido a impossibilidade de melhorar o escoamento desses produtos pelos principais portos do território nacional. A instabilidade política vivenciada no país no período, e o aumento do dólar em relação ao real agravam ainda mais a situação que já é delicada por multifatores como suspensão de exportação da carne pela União Europeia, e a instituição de novos critérios sanitários pelos países Árabes.

REFERÊNCIAS

Associação Brasileira de Proteína Animal. **PRODUÇÃO E EXPORTAÇÕES: AVICULTURA E SUINOCULTURA**. Disponível em: <http://abpa-br.com.br/noticia/artigos/todas/producao-e-exportacoes-avicultura-e-suinocultura-2529>. Acesso em 09/09/2018

Associação Brasileira de Proteína Animal. **Relatório Anual. 2018**. Disponível em: <http://abpa-br.com.br/storage/files/relatorio-anual-2018.pdf>. Acesso em: 09/09/2018.

BARTHOLOMEU, D. B.; CAIXETA FILHO, J. V. Impactos econômicos e ambientais decorrentes do estado de conservação das rodovias brasileiras: um estudo de caso. **Rev. Econ. Sociol. Rural**, Brasília, v. 46, n. 3, p. 703-738, Sept. 2008

CNA, **EFEITO DA GREVE DOS CAMINHONEIROS AO SETOR AGROPECUÁRIO**, NOTA TÉCNICA Nº 18/2018-CNA. Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil. Brasília, 2018.

JAENISCH, F. R.F. et al. **Síndrome da Hipertensão Pulmonar: a Ascite em Frangos de Corte**. Circular técnica 27. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento 2001

LIMA, M.P. Custos logísticos na economia brasileira. **Revista Tecnologista**. São Paulo, v. 9, n. 122, jan. 2006.

MOREIRA, A.J.C. et al. **Relato de caso: Síndrome ascítica em frangos de corte durante o outono na região noroeste do Estado de São Paulo**. PUBVET, Londrina, V. 5, N. 34, Ed. 181, Art. 1222, 2011.

MORTARI, A. C. et al. Desempenho de frangos de corte criados em diferentes densidades populacionais, no inverno, no Sul do Brasil. **Cienc. Rural**, Santa Maria, v. 32, n. 3, p. 493-497, Junho 2002.

ROSÁRIO, M.F. et al. Síndrome ascítica em frangos de corte: uma revisão sobre a fisiologia, avaliação e perspectivas. **Ciência Rural**, Santa Maria, v.34, n.6, p.1987-1996, 2004.

RURAL, Canal. **Avicultura bate recordes históricos em 2011**. 2012. Disponível em: Acesso em: 09/09/2018.

Transporte rodoviário: desempenho do setor, Infraestrutura e investimento – Brasília, CNT, 2017

TURRA, Francisco. **Avicultura e suinocultura do Brasil: Produção e Exportação; Previsões para 2015 e 2016**. São Paulo, 2015. Disponível em: Acesso em: 09/09/2018.

WIERSBITZKI, T.S., **Frango de Corte: Uma análise do Mercado Brasileiro de 2006 a 2015**. Trabalho de conclusão de curso, UNIJUI, Ijuí, 2017.

WOLFF, T.W.T, **Logística do Processo de Exportação do Mercado de Frango: Um Estudo de Caso na Macedo, Koerich, S.A.** Trabalho de conclusão de curso, UFSC, Florianópolis, 2004.