

/ Mercado de Frete e Conjuntura de Exportação

O mercado para contratação dos serviços de frete rodoviário se apresentou, em novembro de 2020, em baixa compatível com o período de entressafra no Mato Grosso que após o término da colheita do milho desenvolve o plantio da soja.

A demanda por transportes foi reduzida nos últimos meses, tendência que deve se manter até aproximadamente fevereiro, com a entrada da nova safra de soja, a qual ocorreu com o plantio em atraso, sendo que a semeadura a ser realizada se deu concentrada em um curto espaço de tempo, o que pode acarretar uma concentração da colheita, também em um curto intervalo. Como decorrência poder-se-á gerar uma grande competição por transporte no período, criando filas, acarretando transtornos e inflacionando o mercado, especialmente nos meses de fevereiro e março.

Apesar do produtor tentar mitigar o risco associado a esta concentração, através da busca de uma diversificação no tipo e no tempo do ciclo das sementes, o que pode eventualmente proporcionar uma distribuição relativamente maior na cadência de colheita, haverá concentração nos meses de fevereiro e março de 2021, bem como inflacionar ainda mais o mercado de frete devido a previsão de mais uma safra recorde no Mato Grosso.

A pesquisa realizada pela Conab em Mato Grosso apresentou redução de até 9% para movimentação pelos portos do Arco Norte em relação ao mês passado e até 10% em relação ao ano passado (Tabela 1).

TABELA 1 / Preços de frete praticados em Mato Grosso

ROTAS		R\$ t				VARIÇÃO PERCENTUAL	
DESTINO-UF	ORIGEM-UF	KM	nov/19	out/20	nov/20	ANO	MÊS
SANTOS/SP	SORRISO/MT	2.171	280,00	280,00	280,00	0%	0%
	PRIMAVERA/MT	1.632	220,00	220,00	220,00	0%	0%
	RONDONÓPOLIS/MT	1.506	200,00	200,00	200,00	0%	0%
	CAMPO NOVO/MT	2.210	280,00	280,00	280,00	0%	0%
	QUERÊNCIA/MT	1.817	260,00	260,00	260,00	0%	0%
PARANAGUÁ/PR	PRIMAVERA/MT	1.747	200,00	205,00	200,00	0%	-2%
	RONDONÓPOLIS/MT	1.621	190,00	190,00	185,00	-3%	-3%
ALTO ARAGUAIA/MT	SORRISO/MT	874	120,00	120,00	115,00	-4%	-4%
	PRIMAVERA/MT	335	65,00	70,00	65,00	0%	-7%
ARCO NORTE	SORRISO/MT – MIRITITUBA/PA	1.017	160,00	160,00	150,00	-6%	-6%
	SORRISO/MT – SANTARÉM/PA	1.380	215,00	220,00	200,00	-7%	-9%
	CAMPO NOVO/MT – PORTO VELHO/RO	1.179	150,00	145,00	135,00	-10%	-7%
ARAGUARI/MG	QUERÊNCIA/MT	1.141	160,00	155,00	150,00	-6%	-3%
COLINAS/TO		1.194	160,00	160,00	160,00	0%	0%
SÃO LUIS/MA		2.242	270,00	270,00	250,00	-7%	-7%

Nota: Pesquisa mensal realizada pela Conab-MT para monitorar as rotas mais relevantes de corredores logísticos com origem no Estado, com objetivo de alimentar banco de dados e subsidiar a elaboração de conjunturas econômicas e eventuais trabalhos da Companhia. A pesquisa não se propõe a definir preço referencial de mercado, tratando-se somente de uma coleta de informações.

Neste momento o foco dos transportes de grãos ainda é direcionado ao milho, onde mesmo com um volume menor exportado do que o ano passado, as exportações do cereal podem terminar o ano com um volume expressivo, devido a condição favorável de câmbio e os preços atrativos do mercado internacional.

No entanto, para a cadeia do milho, a questão deve ser analisada, não somente sob o prisma do mercado internacional, visto que existe uma mudança importante no perfil da comercialização do grão que tem que ser ressaltada: os preços no mercado interno saíram da tendência normal e oferecem rentabilidade muito boa aos produtores, que negociam com mais cautela a sua produção disponível, fazendo um plano geral com as negociações futuras nunca tão avançadas como na atualidade. Para aqueles produtores que possuem uma estrutura armazenadora, há uma oportunidade de retenção de parte da produção.

A produção de milho do Brasil abastece as exportações e o mercado interno, seja para a produção de energia (etanol), seja para produzir proteína animal, de qualquer forma essa disputa tem seus efeitos na formação de preços e forçaram uma mudança de perfil no mercado, colocando em evidência a necessidade ou não de formação de estoques públicos ou privados. A questão é que, para o governo, as formas de atuação clássicas, através da Política de Garantia de Preços Mínimos (PGPM), estão atreladas a mercados deprimidos e com necessidade de garantir rentabilidade aos produtores, o que não é o caso do cenário atual dos produtores de milho no Brasil.

Entretanto, existe outra cadeia produtiva que depende de preços compatíveis com uma planilha de custos que não tire a sua competitividade diante do mercado internacional muito concorrido, que é o setor de proteína animal.

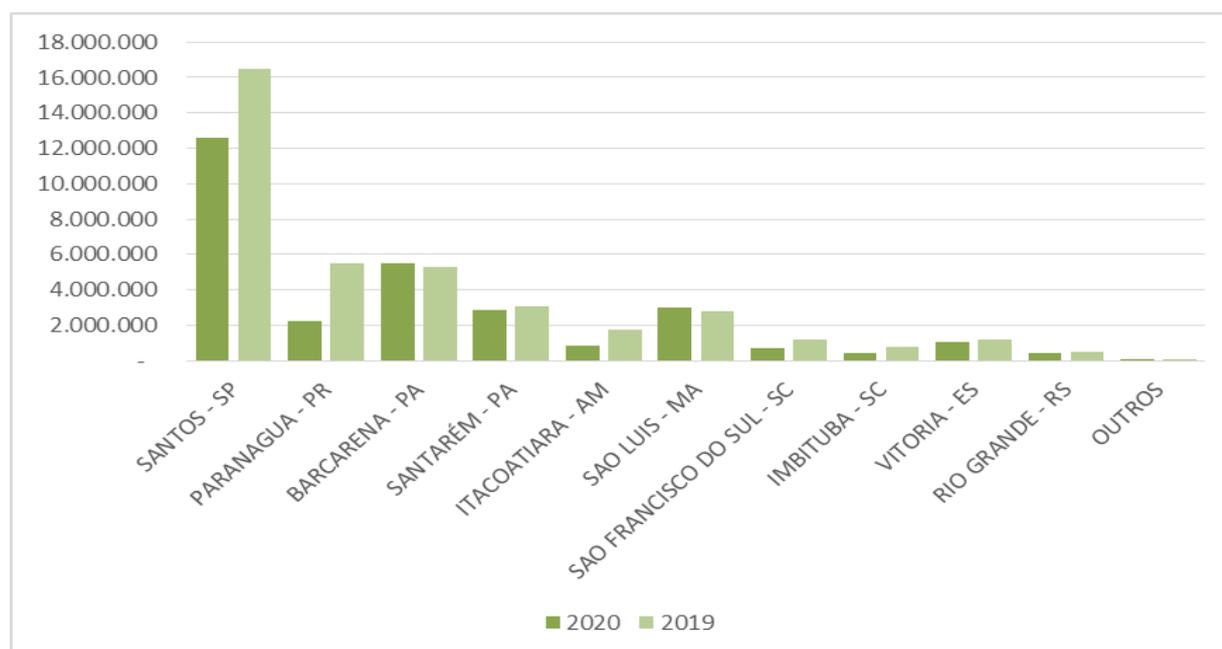
Nesse caso, a alternativa de importações para suprir o setor de carnes ao custo atual é de “destravar” a comercialização doméstica do produto mantido estocado, bem como tentar uma redução nos preços internos, mas diante das condições de paridade de importação elevado, há pouco efeito sobre as cotações domésticas. É um quadro que merece uma reflexão e que pode ser mais evidenciado no ano de 2021.

O Brasil exportou de janeiro a novembro de 2020 um volume de milho equivalente a 29,8 milhões de toneladas abaixo dos 38,5 milhões registrados no período em 2019. Desse montante de 2020 o estado do Mato Grosso contribui com 18,5 milhões de toneladas sendo o maior produtor nacional.

A Conab em seu levantamento de safra em novembro (<https://www.conab.gov.br/info-agro/safra/graos>) projetou uma safra de milho para 2020/21 em 104,9 milhões de toneladas, com um estoque final da safra 2019/20 de 10,5 milhões de toneladas o que representa quase dois meses de consumo interno, a partir de fevereiro de 2021.

Permanece a importância e se acentua a cada safra as exportações pelos portos do Arco Norte e essa situação tende a trazer maior tranquilidade a movimentação dos portos do Sudeste do país. (Gráfico 1).

GRÁFICO 1 / Exportações brasileira de milho por portos em Toneladas



Fonte: Comexstat

Para a soja, a falta de produto devido a safra 2019/20 ter sido toda comercializada, a despeito da desvalorização do real frente ao dólar e com preços em queda no mercado internacional, os volumes de exportação estão reduzindo bastante a cada mês. O acumulado das exportações brasileiras de janeiro a novembro de 2020 registrou um volume de 22,3 milhões de toneladas superior aos 19,7 milhões somados no mesmo período do ano passado.

No estado do Mato Grosso o volume mensal de novembro despencou muito em relação ao mês de novembro de 2019, foram 82,7 mil toneladas contra 269,9 mil toneladas, o que reflete a baixa disponibilidade de produto neste importante estado produtor. Contudo, estima-se que mais de 65% da próxima safra já esteja negociada representando uma intensa comercialização em 2021, tanto para exportação como para o abastecimento das indústrias de sub produtos do complexo soja.

A análise da Conab indica que as exportações brasileiras de soja totais de 2020 estão estimadas em 83,60 milhões de toneladas. Para dezembro é esperado uma exportação de aproximadamente 700 mil toneladas, line-up até o momento é de 83 mil toneladas

Diante desse cenário, o Brasil além de ser o maior exportador de grãos do mundo, se consolida como o maior na produção de soja, colocando os Estados Unidos em desvantagem frente aos problemas climáticos para desenvolver sua produção, aliado a uma crise comercial com a China que além de colocar entraves na comercialização agrícola, termina por favorecer o Brasil no atendimento do maior cliente existente no mercado.

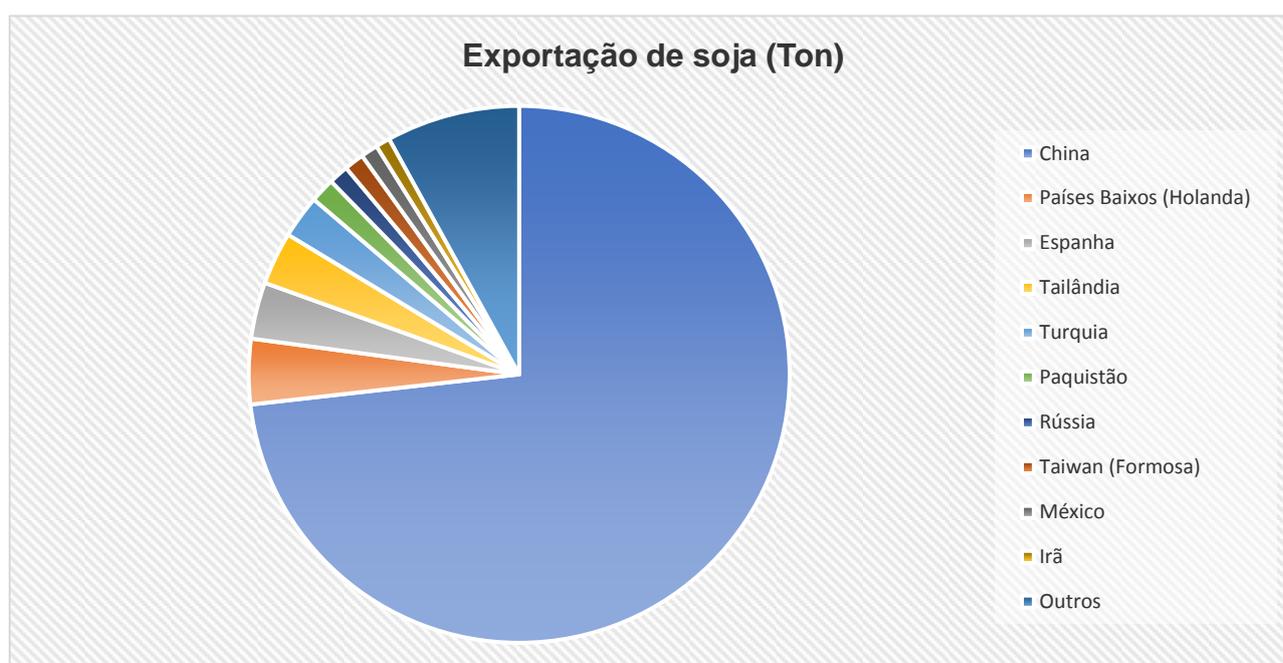
São esses fatores que colocam como essências a necessidade de o Brasil evoluir na questão da infraestrutura existente

para escoamento agrícola, para facilitar a logística e permitir redução de custos operacionais. Não basta ter uma estrutura portuária com capacidade de movimentação compatível com a produção agrícola, serão necessárias rotas de acesso, utilização da multimodalidade de transportes, capacidade estática de armazenagem principalmente nas propriedades rurais, entre outras.

O governo brasileiro tem atuado nesse sentido com a renovação de concessões para ferrovias e rodovias, entregando obras fundamentais de infraestrutura e na questão regulatória promovendo ações para equilibrar a matriz de transporte do país, como a recente aprovação na câmara dos deputados do Projeto de Lei “Br do Mar”.

Sempre é relevante destacar que é recomendável a cada safra que o Brasil conquiste novos mercados, atualmente as exportações de soja brasileiras são adquiridas pela China que representa 73% de todo o volume (Gráfico 2). Nenhuma dependência dessa magnitude deve ser encarada como normal, porque existem interesses comerciais que extrapolam a condição de mercado preferencial e as crises comerciais existentes no mundo refletem essa questão.

GRÁFICO 2 / Principais países importadores de soja do Brasil



Fonte: Comexstat

Com a projeção de aumento da produção agrícola no estado do Mato Grosso é natural que se observe um crescimento a cada safra do aumento decorrente das importações de insumos. Também é um tema recorrente a informação quanto a dependência desses produtos perante o mercado internacional.

O Brasil como terceiro consumidor mundial desse tipo de insumo deve sempre ter na agenda que qualquer mudança em relação às condições de comercialização imposta pelos países exportadores podem causar consequências importantes na produção agrícola brasileira.

A logística de interiorização desses insumos até as regiões produtoras tem sido alvo de medidas governamentais, inclusive, acerca da possibilidade de substituição desses insumos importados por extração nacional. O problema é que existem uma série de questões ambientais e da própria fabricação que impede ou deixa muito lenta qualquer ação

nesse sentido.

Dessa forma, permanecem as importações para abastecer as necessidades da agricultura brasileira, cabendo aos produtores um estudo cauteloso a cada safra quanto a relação de troca existente entre o preço da comercialização e os custos de produção.

As importações de adubos e fertilizantes realizadas pelo estado de Mato Grosso acumularam de janeiro a novembro de 2020, 5,4 milhões de toneladas, acima dos 4,9 milhões registrados no mesmo período do ano passado (Tabela 2).

TABELA 2 / Importações de Adubos e Fertilizantes de Mato Grosso por portos

ORIGEM -UF/PORTO	JAN/NOV 2020		JAN/NOV 2019	
	US\$	KG	US\$	KG
SANTOS -SP	476.079.313	2.008.345.460	503.500.924	1.590.378.106
PARANAGUA - PR	349.476.702	1.504.298.019	405.676.675	1.326.702.931
SANTAREM -PA	156.942.682	666.326.430	151.887.019	526.191.972
BARCARENA - PA	83.932.298	356.843.298	132.944.146	449.406.968
ITACOATIARA-AM	73.941.862	373.487.686	73.115.429	278.507.897
SAO FRANCISCO DO SUL - SC	56.320.700	243.458.619	119.583.143	400.094.521
SÃO LUÍS - MA	51.737.822	214.880.046	64.961.340	223.854.330
VITORIA - ES	14.003.422	56.753.000	29.229.538	84.446.305
CORUMBÁ - GO	1.982.508	7.470.000	3.616.410	14.540.000
JARAGUÃO - RS	307.560	316.800	168.400	100.800
CACERES - MT	27.250	100.000	33.150	125.000
SANTANA - AP	0	0	1.753.865	6.850.000
TOTAL	1.264.752.119	5.432.279.358	1.486.470.039	4.901.198.830

Fonte: Comexstat

/ Movimentação portuária – ITACOATIARA/AM

Itacoatiara (língua indígena “Pedra Pintada”) atualmente com mais de 102 mil habitantes, ostenta a posição da terceira cidade mais populosa do Amazonas, sendo incluída à Região Metropolitana de Manaus em 2007 e vem consolidando-se como a segunda maior economia do estado.

A cidade está localizada no centro leste do estado do Amazonas, na região geográfica intermediária de Parintins e a região geográfica imediata de Itacoatiara, na região metropolitana de Manaus. Possui uma área de 8.600 km² e seu território tem como limite as cidades de: Manaus, Urucará, Rio Preto da Eva, Nova Olinda do Norte, Silves, Itapiranga e São Sebastião do Uatumã.

Está localizada junto à bacia hidrográfica amazônica, sendo que os rios Solimões e o Negro, que formam o rio Amazonas, passam pela cidade, além de pequenos igarapés e lagoas e conta com um considerável número de afluentes em suas redondezas.

Na verdade, o complexo portuário é o de Manaus que constitui a principal porta de entrada para o Estado do Amazonas, tendo uma área total de mais de 94 mil m² incluindo o flutuante de 16,8 mil m².

O acesso marítimo e fluvial se faz pelo Rio Negro e o acesso rodoviário se dá pelas rodovias AM-010 e rodovias BR-174 e BR-319, ligando aos Estados de Roraima e Rondônia.

Como porto organizado é administrado pelo estado do Amazonas. O porto possui 9 armazéns e um pátio de containers e 18 Terminais de Uso Privado – TUP, além de terminal para passageiros. Recentemente o governo estadual entregou a obra de construção do novo porto de Itacoatiara – AM, realizada ao lado do Terminal de Uso Privado – TPU da AMAGGI (Foto 1).

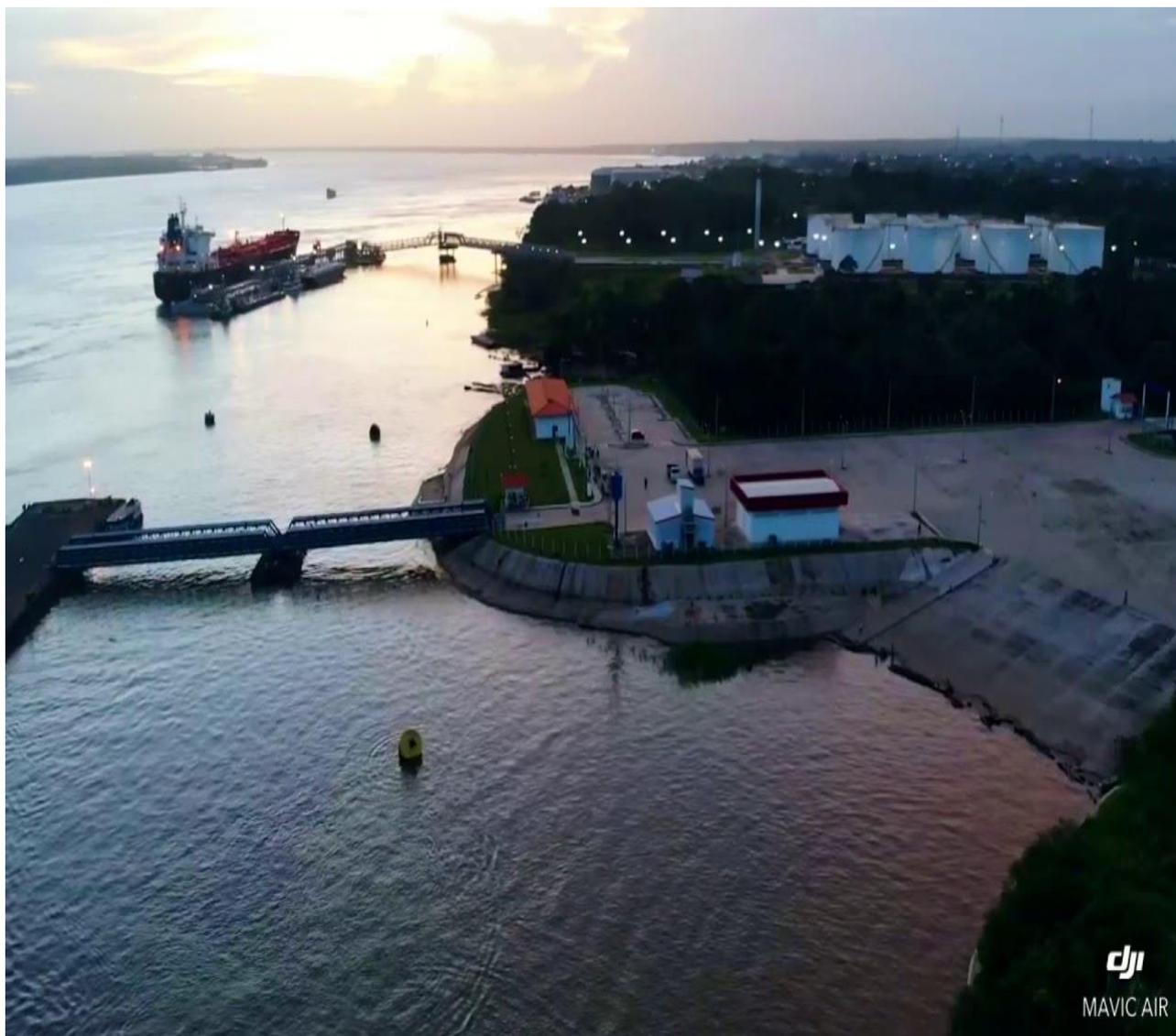
Para pleno aproveitamento do novo porto, algumas obras de infraestrutura serão necessárias, como por exemplo a duplicação da rodovia AM 010 para facilitar o acesso as instalações portuárias. Outros assuntos logísticos também poderão ser alvo da iniciativa do governo federal, que envolvem acordos internacionais para o novo porto de Itacoatiara – AM, mas, sobretudo para todos os outros portos do Arco Norte, que seria a utilização mais efetiva do Canal do Panamá.

O impulso das exportações do agronegócio a partir das rotas comerciais que saem dos portos que integram o projeto Arco Norte em direção à Ásia e à Europa por meio do Canal do Panamá, representará uma redução nos custos logísticos contemplando a movimentação de volumes para exportação cada vez maiores em um espaço de tempo substancialmente menor de até 15 dias de transporte com menor custo operacional.

É uma alternativa extremamente viável e a reduzida utilização pelo Brasil, encontra respaldo na ausência de acordos comerciais e políticos que permitam o uso da rota marítima como forma de tornar o país mais competitivo frente aos demais países expressivos no agronegócio.



FOTO 1 / Novo Porto de Itacoatiara - AM.



Fonte: Governo do Amazonas

Para a análise da movimentação portuária do complexo de Manaus foram considerados apenas o volume relacionado aos TUP's localizados em Itacoatiara – AM, uma vez que o porto organizado de Manaus esteve fechado por mais de um ano, devido a questões de segurança pela Marinha Mercante do Brasil e somente recentemente no segundo semestre de 2020 voltou as suas atividades normais.

A movimentação do porto de Itacoatiara – AM apresentou de janeiro a outubro de 2020 um volume de 12 milhões de toneladas o que representou um aumento de 7 % em relação a movimentação registrada no mesmo período de 2019.

Como são instalações portuárias que recebem grande parte das cargas vindas do interior do Brasil, predominantemente temos o domínio da navegação interior, realizadas por balsas e barcaças que são um excelente meio para transportar,

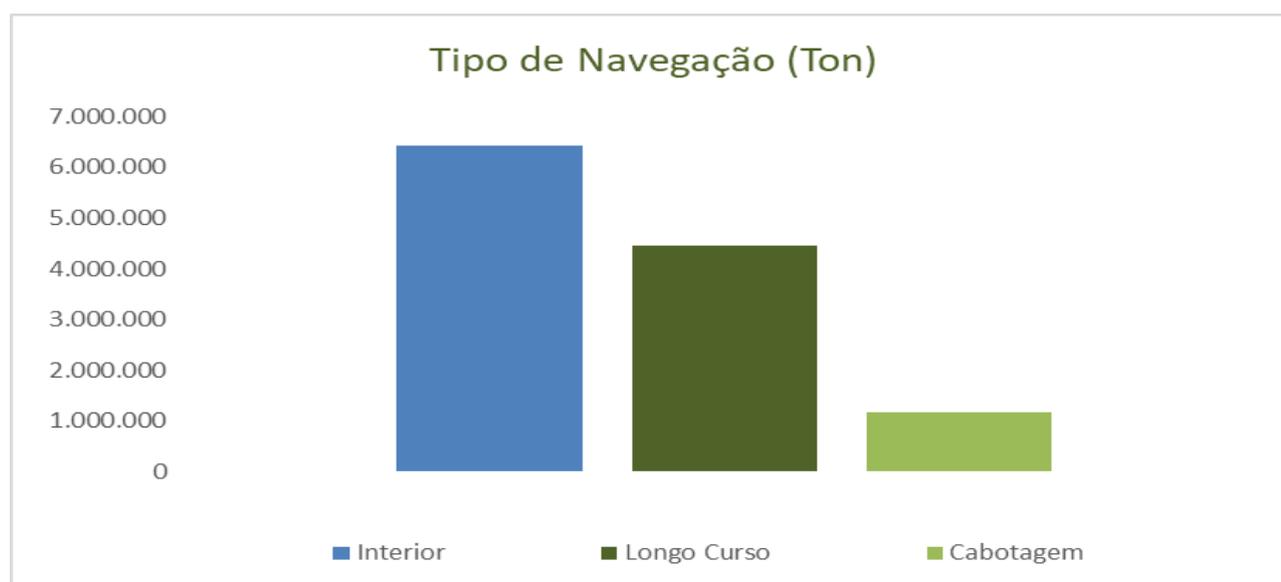


por longas distâncias, produtos homogêneos e de baixo valor agregado, como produtos agrícolas – tipo soja e milho – e minérios (Gráfico 3). Uma de suas principais características é a capacidade de transportar grandes toneladas a um baixo custo em relação aos outros modais de transporte. No presente caso, a hidrovía Solimões-Amazonas é o principal corredor hidroviário brasileiro, tanto em volume de cargas, quanto em distância percorrida.

Também é utilizada de forma importante a navegação de longo curso que é a saída para exportações, depois da produção agrícola por exemplo, do noroeste do Mato Grosso (Sapezal, Campos de Júlio, Campo Novo e Comodoro) e sul de Rondônia chegarem de carreta para o transbordo em Porto Velho – RO, seguem em comboio de barcas pelo rio Madeira até o porto graneleiro de Itacoatiara- AM para posterior embarque em navios do tipo Panamax para a Europa e a Ásia.

E finalmente a cabotagem que vem apresentando crescimento a cada ano que representa a movimentação entre portos/terminais portuários, principalmente das importações recebidas de fertilizantes que funcionam como frete retorno das exportações de grãos.

GRÁFICO 3 / **Movimentação portuária por tipo de navegação janeiro a outubro de 2020**



Fonte: Antaq

Da movimentação registrada no período de janeiro a outubro de 2020 que totalizou 12 milhões de toneladas, praticamente foram realizados por dois Terminais privados em Itacoatiara – AM, sendo o mais importante o Terminal graneleiro Hermosa do grupo Amaggi que foi responsável pela movimentação de 69% do total e segundo, o TUP Terminas Fluviais do Brasil – TFB que é o único terminal de distribuição de combustíveis do norte do Brasil, com a participação de 31% da movimentação.

Com a importância dos portos do Arco Norte no contexto de escoamento agrícola, é interessante analisar o potencial existente nessa região do Amazonas pela localização estratégica regional e nacional.

O destaque para o tipo de mercadoria movimentada em Itacoatiara – AM é sem dúvida para os produtos agrícolas na movimentação geral que representam 2/3 do total (Gráfico 4).

Também é importante mencionar o crescimento apresentado em relação a movimentação registrada em 2019. O maior

incremento foi de 250% em relação a importação de fertilizantes, seguidos de um aumento de 16% dos produtos agrícolas.

GRÁFICO 4 / **Movimentação portuária por tipo de mercadoria janeiro a outubro**



Fonte: Antaq

A cada safra torna-se mais importante aumentar as alternativas de novas saídas de escoamento da produção, pois é necessário reduzir os custos do frete e tornar a soja brasileira mais competitiva no mercado internacional. Os portos do sudeste cumprem o seu papel, mas, podem deixar de ser a melhor opção para os produtores mato-grossenses, principalmente do oeste e noroeste do estado.

/ Movimentação de estoques da Conab

Dos avisos para contratação de serviços de transporte lançados neste ano até o mês de novembro para escoamento da safra e atendimento do Programa de Vendas em Balcão – ProVB, autorizado pelo Ministério de Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA através do Ofício/GAB/SPA/MAPA n.º 148/2019, de 04.07.2019, Ofício n.º 137/2020/GAB-SPA/SPA/MAPA, de 20.03.2020, e Ofício n.º 138/2020/GAB-SPA/SPA/MAPA, 23.03.2020, até o dia 31/10/2020, dois avisos estão em operação para remoção de milho em grãos para armazéns da Conab nas regiões atendidas pelo programa. O de n.º 76/2020, com, aproximadamente, 64% da operação finalizada, e de n.º 127/2020, iniciado em 23.11.2021, com 30% do transporte já realizado. Ambos os avisos têm previsão de término fevereiro de 2021. A execução dos avisos se deu de forma mais acelerada, tendo em vista a maior oferta de caminhões no mercado, o que acaba impactando no andamento geral da operação. Nova demanda com necessidade de posicionamento de milho no Rio grande do Sul surgiu e será atendida ainda no mês de dezembro.

Para consulta de todas as operações de frete da Conab, favor clicar no link: [Conab - Contratação de Fretes](#).

TABELA 4 / **Remoções 2020 – Quantidades embarcadas até 30.11.2020**

AVISOS (Nº)	KG CONTRATADO	DESÁGIO (%)	VALOR MÉDIO CONTRATADO (R\$/t)	ADITIVO	KG REMOVIDO	KG A REMOVER	% REALIZADO
9	23.106.740	16,07	425,34	4.350.430	27.457.170	0	100
10**	11.365.167	0	0	0	0	0	0,00
17	17.360.000	26,12	304,54	1.184.250	13.273.740	174.390	71,57***
18**	7.440.000	0	0	0	0	0	0,00
22	5.950.000	15,01	291,59	0	1.768.280	0	29,71***
23**	2.550.000	0	341,08	0	2.550.000	0	100,00
24	33.352.319	13,98	366,82	0	6.255.790	0	18,76***
49	30.281.986	18,76	383,44	894.560	31.176.519	0	100
69**	6.227.632	0	364,32	0	0	0	0,00
71	18.326.549	21,47	307,54	0	17.704.190	0	96,60
75	18.916.840	0	0	0	0	0	0,00**
76	29.722.453	20,37	375,11	0	21.090.263	7.632.190	73,43
127	33.394.560	20,36	338,26	0	10.284.780	23.109.780	30,80

Fonte: Conab

*Valor médio contratado sem ICMS;

** Aviso de Frete direcionado para Cooperativa de Transportadores Autônomos (Lei nº 13.713/18);

*** Aviso de Frete parcialmente cancelado por descumprimento do Regulamento de Transportes da Conab.