

/ Mercado de Frete

No mês de fevereiro foi registrado um aquecimento significativo no mercado de fretes rodoviários, resultado de uma confluência de fatores, que envolvem a intensificação dos trabalhos relativos à colheita de soja, que já ultrapassou 50% do total da área no estado do Mato Grosso, a despeito do atraso inicial dos trabalhos, e devido a aumentos seguidos do preço do óleo diesel e alguns congestionamentos em rotas importantes.

Em relação ao último ponto, devido ao volume significativo de chuvas no Mato Grosso, surgiram gargalos logísticos em alguns corredores, onde há um fluxo muito elevado de caminhões nas rodovias com relatos de problemas de descarga com filas em pontos de transbordo como decorrência também da concentração do grande volume a ser escoado em um curto espaço de tempo.

As filas e a morosidade na descarga em terminais exercem efeito de enxugamento de oferta de transporte à medida que caminhões ficam parados em filas de descarga, portanto, indisponíveis para realização de mais viagens, o que inflaciona os preços, fenômeno esse observado em todas as rotas que envolvem o Mato Grosso como origem.

Essa indisponibilidade de caminhões afetou o andamento dos trabalhos de colheita da soja, particularmente para escoamento pela rota do Arco Norte, com destino ao Porto de Miritituba – PA, que apresentou aumentos de até 44%, superior aos incrementos também significativos apontados pela pesquisa realizada pela Conab nas demais rotas (Tabela 1).

TABELA 1 / Preços de frete praticados em Mato Grosso

ROTAS		R\$ / t				VARIÇÃO PERCENTUAL (%)	
DESTINO-UF	ORIGEM-UF	KM	fev/20	jan/21	fev/21	ANO	MÊS
SANTOS/SP	SORRISO/MT	2.171	320,00	300,00	350,00	9%	17%
	PRIMAVERA/MT	1.632	240,00	230,00	280,00	17%	22%
	RONDONÓPOLIS/MT	1.506	220,00	215,00	270,00	23%	26%
	CAMPO NOVO/MT	2.210	320,00	290,00	340,00	6%	17%
	QUERÊNCIA/MT	1.817	300,00	270,00	310,00	3%	15%
PARANAGUÁ/PR	SORRISO/MT	2.212	215,00	210,00	260,00	21%	24%
	PRIMAVERA/MT	1.747	220,00	215,00	270,00	23%	26%
	RONDONÓPOLIS/MT	1.621	160,00	140,00	180,00	13%	29%
ALTO ARAGUAIA/MT	SORRISO/MT	874	130,00	130,00	160,00	23%	23%
	PRIMAVERA/MT	335	70,00	65,00	90,00	29%	38%
ARCO NORTE	SORRISO/MT – MIRITITUBA/PA	1.017	185,00	160,00	230,00	24%	44%
	SORRISO/MT – SANTARÉM/PA	1.380	240,00	220,00	290,00	21%	32%
	CAMPO NOVO/MT – PORTO VELHO/RO	1.179	160,00	140,00	180,00	13%	29%
ARAGUARI/MG	QUERÊNCIA/MT	1.141	185,00	160,00	220,00	19%	38%
COLINAS/TO		1.194	185,00	160,00	210,00	14%	31%
SÃO LUIS/MA		2.242	305,00	260,00	330,00	8%	27%

Fonte: Conab

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.

/ Conjuntura de Exportação

As exportações de milho, no mês de fevereiro de 2021, chegaram a 822,9 mil toneladas, um incremento de 141,8% quando comparado à fevereiro do ano anterior, resultado, talvez, das últimas negociações realizadas com produto da safra 2019/20. A tendência, agora, é de que o volume das exportações deverá ser reduzido nos próximos meses, pelo menos até a entrada da nova safra no mês de julho.

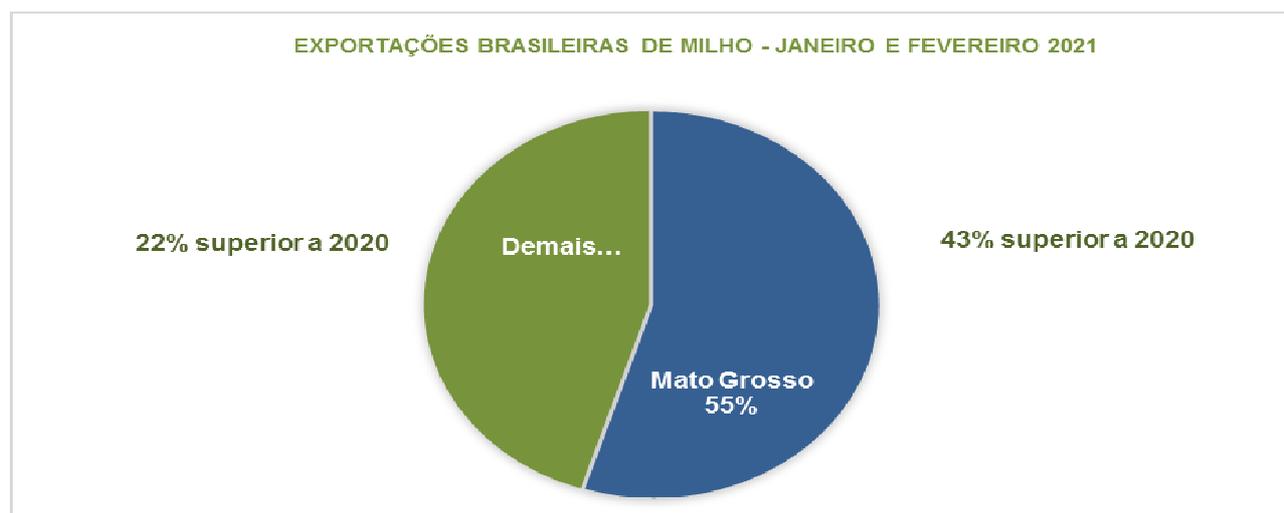
Notadamente modificado nos últimos anos, o perfil da comercialização do milho está bastante competitivo entre as acirradas demandas de exportação, impulsionadas pelas vantagens de câmbio, demanda internacional e redução de custos operacionais pelos adventos de novas rotas de escoamento mais econômicas, da demanda para a fabricação de etanol, que cresce a cada ano, e com localização das usinas próximas a região produtora, o que representa menor custo e favorece a aquisição mais célere e, finalmente, da demanda de vários estados brasileiros que não são auto suficientes na produção de milho, insumo determinante na produção de proteína animal que necessitam comprar, por exemplo, do estado do Mato Grosso onde se concentra a maior produção nacional.

Essa será uma questão importante a ser discutida porque as exportações tendem a crescer, bem como as compras pelas usinas de etanol, que permanecerão fortes concorrentes para o abastecimento interno de outras cadeias. Não se trata apenas da existência de infraestrutura e da logística, com rotas e modos de transporte que facilitem e representem menores custos para esse abastecimento, o que será primordial é a existência de uma produção suficiente para atender satisfatoriamente todos os segmentos existentes.

No momento, a comercialização da safra 20/21 de milho já atingiu o relevante nível de vendas antecipadas de quase 70% da produção mato-grossense, o que coloca ainda mais pressão para as cadeias que não fazem estoque e suas compras são realizadas na medida da necessidade/utilização.

As exportações brasileiras somaram no acumulado de janeiro e fevereiro de 2021 3,2 milhões de toneladas, superior aos 2,4 milhões registrados no ano passado (Gráfico 1).

GRÁFICO 1 / Exportações brasileiras de milho em 2021



Fonte: Comexstat

A comercialização da soja no estado do Mato Grosso segue com problemas desde o plantio. O atraso da semeadura da safra, em função da falta de chuvas, agora suporta o excesso de precipitações pluviométricas que tem prejudicado o andamento normal das operações de colheita. Essas circunstâncias trazem como decorrência preocupações com o plantio da safrinha de milho no estado, em função de estar sendo executado fora da janela ideal, o que a princípio, pode acarretar algum problema na produtividade final do cereal.

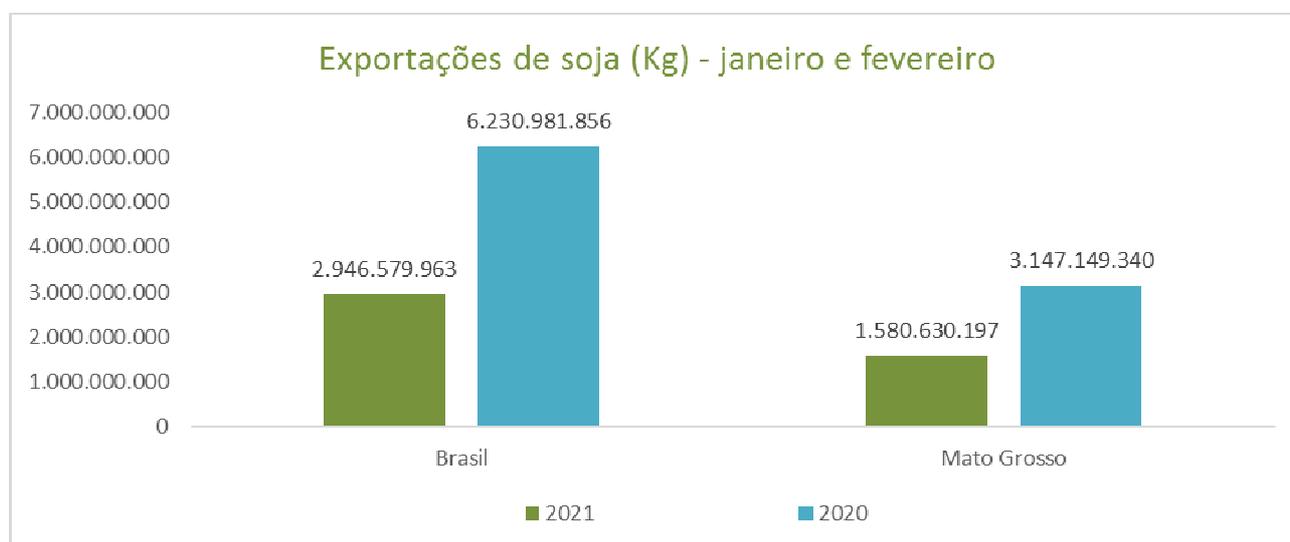
Entretanto, a preocupação com o atraso da colheita da soja tem colocado em evidência problemas ainda maiores, em função de que as chuvas em excesso estão atrasando os embarques da oleaginosa rumo aos portos para exportação. Além do aumento substancial dos valores para contratação dos serviços de frete, o que reduziria a rentabilidade do produtor, dada à transferência natural da pressão de mercado, o outro lado, das *tradings*, enfrenta problemas contratuais, tendo em vista que o volume esperado nos portos está muito aquém das previsões iniciais, o que pode trazer prejuízos substanciais principalmente com “*demourrage*”, em vista do atraso dos embarques nos navios.

A lista de problemas é grande e coloca em risco as previsões de recordes nas exportações de soja em 2021. Contudo, ainda será necessário analisar as consequências da colheita da soja concentrada em um espaço de tempo reduzido onde, em função das condições climáticas, com teor de umidade acima dos índices recomendáveis, pressupõe a existência de armazéns suficientes para o tratamento adequado (secagem e limpeza) visando atender as rígidas exigências das exportações.

Se em janeiro as exportações de soja foram insignificantes, no mês de fevereiro de 2021, embora tenha sido muito melhor, não foi considerado um volume satisfatório em torno do esperado inicialmente. Contudo, a expectativa, ainda, é de que o volume das exportações cresça significativamente a partir de março.

O fato é que os valores registrados, nos dois primeiros meses de 2021, decepcionou a maioria dos analistas do mercado, que projetavam o dobro das 2,9 milhões de toneladas para o período, muito abaixo das 6,2 milhões realizadas no ano passado, sobretudo pelos problemas enfrentados no estado do Mato Grosso (Gráfico 2).

GRÁFICO 2 / Evolução das exortações de soja no Brasil em 2021



Fonte: Comexstat

/ Adubos e Fertilizantes

Os primeiros dois meses de 2021 demonstram que a comercialização de fertilizantes seguirá a tendência iniciada no ano passado, com os produtores recorrendo as compras antecipadas para garantir as suas necessidades. Existem estimativas de que o produtor brasileiro já teria negociado uma parcela significativa do que precisaria no primeiro semestre e até para o restante do ano.

Segundo alguns analistas de mercado, os produtores estão com essa postura em função dos preços dos grãos estarem muito altos, o que favorece a relação de troca e induz o adiantamento das vendas de parte da produção futura em troca dos insumos.

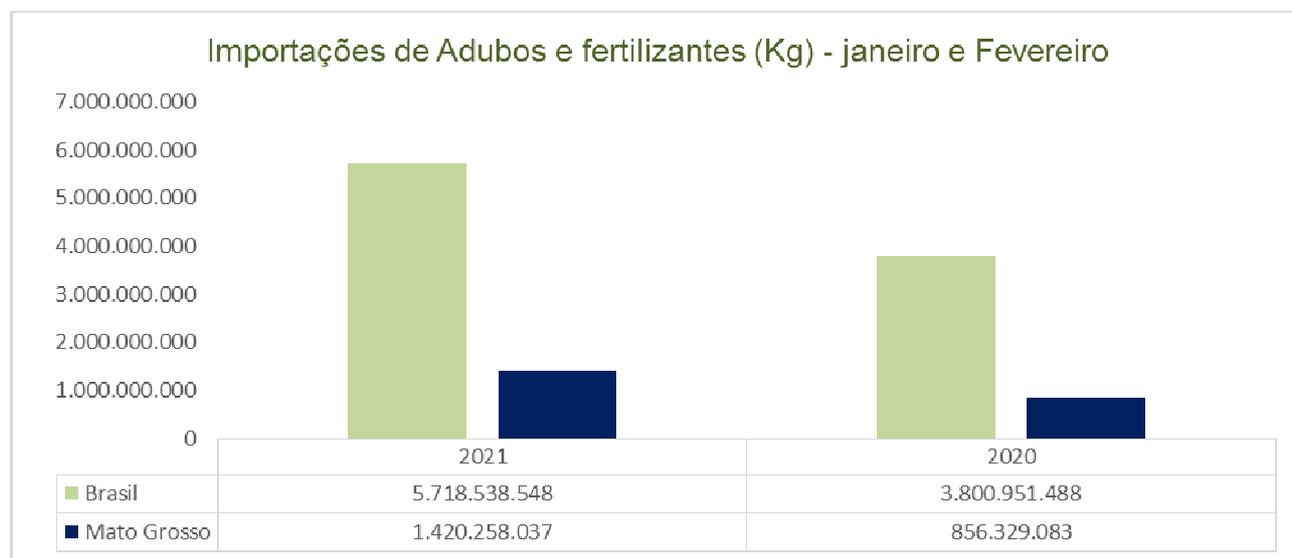
Essa é uma tendência verificada fortemente no Centro Oeste brasileiro, mas, também, ocorre em todas as regiões produtoras de grãos, que têm a previsão de aumento da produção agrícola, o que indica um incremento correspondente no consumo de fertilizantes.

É conhecida a preocupação do governo em relação à dependência do mercado internacional e algumas medidas já foram tomadas: como a criação, em janeiro, do Plano Nacional de Fertilizantes. Contudo, há informações de que haverá modificações no Plano, no mês de março, quanto a incidência do ICMS para fertilizantes, podendo trazer mais dificuldades para o incentivo à produção nacional desses insumos e aumento nos custos para os produtores rurais.

A certeza do firme aumento de produtividade da agricultura brasileira, provocando um incremento no consumo de fertilizantes, ano após ano, no país que é um dos maiores consumidores mundiais, tem despertado o interesse das grandes empresas multinacionais. Para se ter uma idéia desse fato, recentemente, foi noticiado que uma das maiores fornecedoras mundiais de fertilizantes do Canadá, fará investimentos vultosos no Brasil, entrando em diversos estados com empresas de representação.

O Brasil importou em janeiro e fevereiro de 2021 um total de 5,7 milhões de toneladas, 50,5% a mais que no mesmo período de 2020 e o Mato Grosso importou mais 65,9% em relação ao ano passado (Gráfico 3).

GRÁFICO 3 / Importação brasileiras de Adubos e Fertilizantes em 2021



Fonte: Comexstat

/ Ferrovias e a necessária integração

A utilização de ferrovias para a movimentação de Granéis Sólidos Agrícolas - GSA no Brasil tem apresentado crescimentos substanciais nos últimos anos e tem, a princípio, reduzido a dependência do transporte rodoviário para alguns produtos em determinados trechos. É fato que a movimentação por ferrovias tenha crescido, mas ainda longe de representar um melhor equilíbrio da matriz de transportes no Brasil.

Existe evidente progresso no desenvolvimento das questões regulatórias e procedimentos licitatórios para novas concessões, bem como adequações contratuais para melhorar a performance de cada modo de transporte existente no país. Entretanto, o que parece estar acontecendo é a percepção da necessidade de integração plena entre os modais visando a multimodalidade que se caracteriza como fundamental para atender as dimensões continentais brasileiras.

Quando comparado com outros países também de grandes dimensões, o Brasil apresenta baixa densidade da malha ferroviária, se colocando abaixo de países com área menor, mas com ocupação bem mais significativa como Índia, África do Sul, Argentina, México e Austrália (Tabela 1).

TABELA 1 / Situação relativa mundial da malha ferroviária brasileira

Densidade das Malhas Ferroviárias			
	Área (milhões km ²)	Ferrovias (mil km)	Ferrovias/Áreas (km/ 1.000 km ²)
 EUA	9,83	293,56	29,8
 Índia	3,29	68,53	20,8
 África do Sul	1,22	20,99	17,2
 Argentina	2,78	36,92	13,3
 China	9,60	124,00	13,2
 México	1,96	15,39	7,8
 Canadá	9,98	77,93	7,8
 Rússia	17,1	87,16	5,1
 Austrália	7,74	36,97	4,8
 Brasil	8,52	29,18	3,4

Fonte: Cia World Factbook

É inegável o esforço governamental para atrair bons investimentos para propiciar a extensão da malha ferroviária e melhorar a qualidade e a segurança do transporte de carga do país, contribuindo sobremaneira para ampliar a participação das ferrovias na matriz de transportes brasileira, tornando-a mais equilibrada e sustentável.

A premissa é verdadeira de que houve um crescimento significativo da movimentação de cargas pela malha ferroviária brasileira, contudo, ao analisarmos esse progresso aparece uma realidade que não está compatível com as necessidades do país.

Por exemplo, as empresas que transportam minério de ferro, que é uma *commodity* de baixo valor agregado, se utilizam do modal ferroviário para escoar a produção em grandes volumes, o que é adequado para esse tipo de produto. Entretanto, as linhas existentes e em funcionamento são quase que exclusivas para o transporte de minério de ferro, o que não condiz com a realidade de crescimento registrado, em função da necessidade de aparecerem alternativas para outros produtos, sobretudo para os produtos agrícolas e cargas gerais.

Esse é um perfil existente no modal rodoviário que é responsável pela movimentação de 65% das cargas de todos os tipos existentes no Brasil e por falta de alternativas de outros modais é utilizado para percorrer grandes distâncias o que encarece substancialmente o valor para contratação desse serviço e, especificamente para a agricultura, deprime a rentabilidade do produtor rural que se encontra quase sem alternativas.

Essas questões deveriam estar contempladas no PLS nº 261/18, ainda em tramitação no Senado Federal, que trata do Marco Regulatório das Ferrovias, que, entre outros assuntos, propõe facilitar a atuação do setor privado no transporte com a recriação do regime de autorização para o mercado ferroviário. Outros temas importantes poderiam estar em evidência nesse projeto, tais como, retirar da concessão das atuais operadoras os trechos ociosos por longo período e ofertá-los para outros investidores de carga geral ou até de passageiros.

Nesse contexto é relevante destacar que de uma malha ferroviária com, aproximadamente de 30 mil quilômetros, representando 21% do transporte de carga do país, seria utilizada por, aproximadamente, 85% das concessionárias que administram ferrovias para transportar seus próprios produtos.

Analisando a situação sob o prisma agrícola, a pretensão é de que existam ferrovias integradas entre si, permitindo alternativas de escoamento para a produção rural, em conjunto com o desenvolvimento de outros modais, como o rodoviário, que seria utilizado para distâncias menores na multimodalidade juntamente com a cabotagem, que percorreria grandes distâncias retornando ao modo rodoviário para interiorização das cargas.

Evidente que não se pode descartar a necessidade de desenvolvimento da infraestrutura portuária, que também está no radar do governo federal, que em 2021 e 2022, pretende licitar 31 terminais portuários, com investimentos expressivos o que mostra a preocupação com toda a cadeia logística nacional, os modais de transporte, principalmente as ferrovias, que têm uma interdependência com o transporte aquaviário.

O perfil dessa integração ferroviária pode ser visualizado com os projetos em andamento para ampliação da malha (Mapa 1), os quais tornarão realidade o equilíbrio da matriz de transporte nacional com a possibilidade, em particular, da criação de alternativas para o escoamento agrícola com decorrente redução de custos e melhoria da rentabilidade do produtor rural.

Exemplificando, no caso dos produtores do estado do Mato Grosso, a concretização desses projetos possibilitará a ampliação das opções para o escoamento de sua produção para diversas rotas. Particularmente para as exportações, a Ferrogrão interligada com a Ferronorte e a Ferrovia Norte Sul - FNS, por intermédio da FICO, permitirá a escolha entre as rotas até Miritituba – PA, Santos -SP, Itaqui – MA e até Rio Grande -RS.

Uma alternativa adicional, partindo ainda do Mato Grosso, seria a integração da FIOLE a Norte Sul e também da nova transnordestina a FNS, o que tornará possível a utilização dos portos de Ilhéus – BA, Suape – PE e Pecém – CE.

MAPA 1 / Situação da malha ferroviária brasileira



Fonte: MINFRA

Não se pode imaginar a expansão da malha ferroviária e do volume transportado sem também contemplar a necessária diversificação das cargas transportadas. A movimentação de contêineres, por exemplo, tem revelado uma expansão bastante significativa e tem, em conjunto com o progresso da cabotagem, representado um potencial enorme de crescimento.

Segundo a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários - ANTF, a questão ambiental é um dos principais diferenciais das ferrovias frente a outros modais. As emissões de poluentes dos trens de carga são muito inferiores às dos caminhões. Esses gases liberados pela queima dos combustíveis fósseis são responsáveis pelo aumento do efeito estufa, causando mudanças climáticas já observadas na agricultura além de problemas de saúde na população.

Por outro lado, devem ser consideradas as questões ambientais para construção de novas ferrovias, que demandam muito tempo e podem até inviabilizar o projeto inicial. No momento, essa é a realidade que envolve o desenvolvimento, por exemplo, da Ferrogrão que é a ferrovia prevista para ligar o Mato Grosso e o Pará, facilitando o escoamento dos produtos do agronegócio. O projeto prevê 933 quilômetros de trilhos, com investimento estimado em R\$ 12 bilhões, ligando Sinop (MT) a Mirirituba (PA), nas margens do Rio Tapajós, no Pará.

A despeito das vantagens comparativas das ferrovias com relação aos outros modais de transporte, não é suficiente apenas uma expansão da malha ferroviária sem levar em consideração a necessária interligação das ferrovias e considerar de forma distinta as cargas cativas, a exemplo do minério de ferro e do carvão, responsáveis pela expressiva movimentação atual das ferrovias, priorizando a captação das novas cargas do grupo de mercadorias da carga geral e do grupo de granel sólido agrícola, além de incorporar a construção e modernização prevista para as linhas férreas de bitola larga (1,6 metros), com alta capacidade de carga e traçado geométrico que permitirá velocidades de até 80 km/h, como foi avaliado em pesquisa encomendada pelo próprio governo federal.

É necessário reconhecer que o potencial agrícola brasileiro é definitivo e que o custo do frete está inserido no custo de produção rural, sendo importante que seja perseguida, de forma efetiva, a meta de equilibrar a matriz de transporte de cargas no Brasil, visando a tão almejada redução de custos operacionais e do aumento da competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional.

A redução do atual domínio do modal rodoviário não representa perder espaço para outros modos de transporte, significa se integrar com o melhor de cada modal, onde cada um oferece o seu melhor, mais barato e mais rápido. Além disso, cabe registrar que o modo rodoviário teria a função de alimentar os demais modais. O caminhoneiro autônomo pode fazer vários serviços em trechos mais curtos e com menores custos, sem se preocupar com as frotas próprias existentes nas *tradings*.

Dessa forma, sem se apegar a números, já se imagina que a participação ferroviária possa mais do que dobrar, com redução decorrente do modal rodoviário, mas, na planilha de custos, a situação pode representar um avanço para todos os modais com ganhos logísticos significativos para o escoamento da safra nacional.

Movimentação de estoques da Conab

Com autorização do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA, que disponibilizou 170 mil toneladas de milho dos estoques públicos para o programa Vendas em Balcão, através do Ofício n.º 909/2020, de 21 de dezembro de 2020, já ocorrerem contratações no início de 2021 para atendimento do Programa - ProVB para diversos estados.

Ofertou-se um primeiro aviso para Cooperativas e/ou Associações de Transportadores Autônomos, em atendimento à Lei 13.713/2018, mas não houve interesse por parte destas categorias.

Posteriormente, serão lançados editais para o transporte de cestas básicas armazenadas nos armazéns próprios da Conab para atendimento ao Termo de Execução Descentralizada - TED n.º 08/2021 em parceria com o Ministério da Cidadania. O primeiro edital para transporte para os destinos solicitados deve ocorrer dia 01/04/2021 e já está disponível na página da Conab para transportadoras que tenham interesse de participar do transporte. A tabela 2 descreve todos os editais para contratação de transporte para o ano de 2021.

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

TABELA 2 / **Remoções 2021 – Quantidades embarcadas até 28.02.2021**

AVISOS (Nº)	KG CONTRATADO	DESÁGIO (%)	VALOR MÉDIO CONTRATADO (R\$/t)*	ADITIVO	KG REMOVIDO	KG A REMOVER	% REALIZADO
13	6.152.220	17,79	402,44	0	294.820	5.857.400	5,00
1000**	0	0	0	0	0	0	0,00
23	35.558.198	15,86	418,33	0	0	0	0,00
25	11.241.802	14,22	441,67	0	0	0	0,00

Fonte: Conab

*Valor médio contratado sem ICMS;

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