

/ Mercado de Frete e Conjuntura de Exportação

/ Mato Grosso

No mês de agosto, o mercado de fretes rodoviários observou desaceleração em comparação com o mês anterior. Este movimento de baixa é natural para esse momento no estado, tendo em vista a finalização da colheita de milho. Quando comparado ao ano anterior, os preços ainda continuam em um patamar elevado aos registrados no ano anterior (Tabela 1).

Em âmbito estadual, os preços de fretes estão mais elevados em 2021. Isso se deve ao atraso da colheita no 1º semestre, o que ocasionou concorrência com outros estados no transporte de cargas, resultando em um fluxo logístico intenso nos meses subsequentes para atendimento dos compromissos dos portos. No 2º semestre, a conjuntura do milho tem se desenhado ao redor do mercado interno, devido à baixa disponibilidade da *commodity* no contexto nacional. A quebra acentuada de safra em diversos estados, em conjunto com uma relação entre oferta e demanda ajustada, tem resultado em grande necessidade e urgência pelo produto por *players* internos que utilizam o milho como insumo principalmente para alimentação animal.

Os maiores preços pagos pelo milho no mercado interno têm feito com que o fluxo logístico se desenvolva em torno deste mercado, em detrimento do mercado exportador. A logística de mercado interno se caracteriza por distâncias mais longas, descarga normalmente agendada e mais demorada e consequente menor giro da frota, o que proporciona certo enxugamento da oferta de transporte e sustenta os preços, evitando quedas que poderiam ser maiores.

Destaca-se no mês de agosto que, no que se refere às rotas envolvendo os portos, Santos e Paranaguá registraram os maiores declínios, devido ao fato de essas cotações terem mantido seu suporte em julho dada a intensa movimentação de fertilizantes, enquanto que os demais portos, a exemplo do Arco Norte, mantiveram registro de queda conforme mês de julho, devido à baixa movimentação.

Segundo pesquisa com o mercado de transportadores, o perfil atual do fluxo logístico, rumo ao mercado interno e de mercado externo desaquecido, tende a desencorajar paralizações ou movimentos do tipo. A tendência dos preços de frete com origem do Mato Grosso é de desaquecimento, em conformidade com a sazonalidade estadual.

/ Destaques MT

Importante rota do agronegócio foi concluída. Trata-se da BR-163/364/MT, entre Cuiabá e Rondonópolis, que teve 168 quilômetros de duplicação concluído. A duplicação era esperada e prevê mais segurança para os motoristas, ampliando a agilidade no transporte de cargas e a competitividade do agronegócio no estado, afirma o ministério da infraestrutura.

Ainda de acordo com o Ministério, estima-se que quase 10 milhões de toneladas de soja e milho sejam transportadas por ano pela BR-163/374/MT.

BOLETIM Logístico

ANO V – SETEMBRO 2021

TABELA 1 / Preços de frete praticados em Mato Grosso

ROTAS		R\$ / t				VARIÇÃO PERCENTUAL (%)	
DESTINO-UF	ORIGEM-UF	KM	Ago/20	Jul/21	Ago/21	ANO	MÊS
SANTOS/SP	SORRISO/MT	2.171	310,00	360,00	330,00	6%	-9%
	PRIMAVERA/MT	1.632	250,00	270,00	260,00	4%	-4%
	RONDONÓPOLIS/MT	1.506	240,00	260,00	250,00	4%	-4%
	CAMPO NOVO/MT	2.210	310,00	360,00	330,00	6%	-9%
	QUERÊNCIA/MT	1.817	290,00	300,00	290,00	0%	-3%
PARANAGUÁ/PR	SORRISO/MT	2.212	295,00	340,00	310,00	5%	-10%
	PRIMAVERA/MT	1.747	240,00	260,00	240,00	0%	-8%
	RONDONÓPOLIS/MT	1.621	235,00	250,00	230,00	-2%	-9%
ALTO ARAGUAIA/MT	SORRISO/MT	874	125,00	140,00	125,00	0%	-12%
	PRIMAVERA/MT	335	70,00	75,00	75,00	7%	0%
ARCO NORTE	SORRISO/MT – MIRITITUBA/PA	1.017	190,00	190,00	190,00	0%	0%
	SORRISO/MT – SANTARÉM/PA	1.380	250,00	250,00	250,00	0%	0%
	CAMPO NOVO/MT – PORTO VELHO/RO	1.179	150,00	160,00	155,00	3%	-3%
ARAGUARI/MG	QUERÊNCIA/MT	1.141	170,00	190,00	190,00	11%	0%
COLINAS/TO		1.194	175,00	205,00	200,00	13%	-2%
SÃO LUIS/MA		2.242	305,00	300,00	290,00	-5%	-3%

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.

CONAB - SUPERINTENDÊNCIA DE LOGÍSTICA OPERACIONAL – SULOG E SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS – SUREG'S - DOS ESTADOS DO MT, MS, GO, DF E PR

SGAS 901 Bloco A, Lote 69, Asa Sul - Edifício Conab - 70.390-010 - Brasília-DF

sulog@conab.gov.br Fone: (61) 3312 6000 www.conab.gov.br

/ Mato Grosso do Sul

Em Mato Grosso do Sul, o mês de agosto apresentou ritmo mais lento no fluxo de transporte de grãos com destino às unidades e terminais de exportação (Tabela 2). O menor volume de produtos disponibilizados para transporte para os principais destinos de exportação causou algumas reduções de preços nas rotas pesquisadas, principalmente nas rotas ligadas aos portos do Paraná e São Paulo. No entanto, informações obtidas junto aos agentes transportadores, dão conta de que os fretes com destino à regiões de consumo final no mercado interno, principalmente às regiões produtoras de rações animais, como Santa Catarina e no Rio Grande do Sul, foram as rotas mais ativas e economicamente atrativas.

Segundo dados do COMEX - sistema para consultas e extração de dados do comércio exterior brasileiro, considerando todos os modais utilizados, o Mato Grosso do Sul exportou, em agosto/21, 117.504 toneladas de soja, ao passo que no mês de julho foram exportados 284.166 toneladas. Já em relação ao milho safrinha/2021, em agosto foram exportadas 11.600 toneladas contra 524 toneladas exportadas no mês de julho/21. Estes dados corroboram com as informações levantadas junto aos agentes transportadores quanto à queda da oferta de produto para exportação no período em questão.

Outro fator relevante observado foi a desaceleração do ritmo do carregamento de fertilizantes químicos importados para a safra 2021/2022, que no mês de julho influenciaram negativamente os preços, em função da atratividade do frete de retorno dos veículos às bases em MS. Este fator até poderia influenciar positivamente os preços praticados nas rotas pesquisadas em MS, no entanto, teve seus efeitos neutralizados pela menor oferta de lotes para transporte aos portos.

Em linhas gerais, observa-se no mercado de frete do estado do MS aumento significativo de empresas transportadoras, por vezes de pequeno porte, que concorrem pela prestação de serviços de transporte. Isso reflete na redução dos preços aos clientes que demandam por este serviço. Como a margem para redução de preços dos motoristas é muito justa e pouco flexível devido aos custos sabidamente altos da atividade, as empresas que agenciam terceiros para o transporte optam por reduzir suas próprias margens de lucro com o objetivo de captarem lotes mais atrativos, em termos de volume, de produtos a ser transportado no mercado regional.

/ Destaques MS

A navegação pelo rio Paraguai, a partir dos terminais fluviais de Porto Murtinho – MS, encontram-se paralisadas em função do baixo nível do rio. No mês de agosto/21, a marcação da régua de nível fechou o mês em 1,46m de profundidade, menor nível já registrado para a região nos últimos anos segundo o Centro de Hidrografia e Navegação do Oeste da Marinha do Brasil, que monitora vários pontos do rio entre Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Em anos considerados normais, a média para o período deveria se manter próxima a 1,84 metros. Consequentemente, as exportações com destino à Argentina e Paraguai devem permanecer paralisadas até novembro deste ano. As estimativas projetam prejuízos próximos US\$ 66,5 milhões nas exportações pelo terminal portuário do município, já que, mensalmente, seriam exportados US\$ 16,6 milhões.

Segundo dados da Carta de Conjuntura do Setor Externo, elaborada pela SEMAGRO, do Governo de MS, pelos portos do município foram transportadas 384 mil toneladas ao longo de 2020, basicamente da safra de grãos de MS, enquanto em 2019 foram 233 mil toneladas. Os terminais portuários da cidade são muito relevantes no escoamento das exportações de Mato Grosso do Sul. O total exportado passou de 1,49% no ano passado para 2,12% em 2020, sendo que a movimentação total de exportações na zona portuária também aumentou de 268 mil toneladas em 2019 para 396 mil toneladas em 2020. A depender do encerramento período de vazante, previsto para o início de outubro, é esperada a volta da navegabilidade em Porto Murtinho a partir de novembro, contanto que haja o retorno das chuvas em níveis que promovam a elevação esperada do nível do rio.

TABELA 2 / Preços de frete praticados em Mato Grosso do Sul

ROTAS		R\$ / t			VARIAÇÃO PERCENTUAL (%)
DESTINO-UF	ORIGEM-UF	KM	Jul/21	Ago/21	MÊS
MARINGÁ (PR)	ARAL MOREIRA (MS)	510	77,67	80,00	3%
PARANAGUÁ (PR)		992	139,75	138,00	-1%
MARAVILHA (SC)*		689	-	-	-
SANTA HELENA (PR)*		361	-	67,83	-
MARINGÁ (PR)	CAARAPÓ (MS)	395	63,33	65,15	3%
PARANAGUÁ (PR)		899	124,30	117,00	-6%
PARANAGUÁ (PR)	CHAPADÃO DO SUL (MS)	1.191	156,67	150,00	-4%
GUARUJÁ (SP)		996	190,00	156,00	-22%
MARINGÁ (PR)	DOURADOS (MS)	437	73,00	85,00	14%
PARANAGUÁ (PR)		951	134,00	122,22	-10%
RIO GRANDE (RS)**		1.420	-	176,38	-
MARINGÁ (PR)	MARACAJÚ (MS)	521	90,20	89,70	-1%
PARANAGUÁ (PR)		1.127	138,78	126,73	-10%
SANTA HELENA (PR)		496	86,17	80,00	-8%
PORTO MURTINHO (MS)*		320	62,00	-	-
MARINGÁ (PR)	NAVIRAÍ (MS)	312	60,00	62,14	3%
PARANAGUÁ (PR)		816	127,00	115,60	-10%
TRÊS LAGOAS (MS)		425	78,00	-	-
MARINGÁ (PR)	SÃO GABRIEL DO OESTE (MS)	694	97,72	125,29	22%
PARANAGUÁ (PR)		1.229	160,94	155,75	-3%
SANTOS (SP)		1.182	165,42	175,80	6%
TRÊS LAGOAS (MS)*		495	75,00	-	-
MARINGÁ (PR)**	SIDROLÂNDIA (MS)	556	-	92,67	-
PARANAGUÁ (PR)**		1.131	-	142,50	-
SANTOS (SP)**		1.111	-	160,00	-
RIO GRANDE (RS)**		1.600	-	205,00	-
MARINGÁ (PR)**	PONTA PORÃ (MS)	549	-	82,50	-
PARANAGUÁ (PR)**		1.017	-	115,00	-
SANTOS (SP)**		1185	-	164,00	-

*Rotas sazonais; ** Novas Rotas; Fonte: Conab - Nota: Pesquisa mensal realizada pela Conab-MS 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.

/ Goiás

O preço médio para as diferentes origens e destinos, no mês de agosto, manteve-se no mesmo patamar do mês passado. Era um resultado já esperado, conforme pesquisa realizada com o mercado de transporte. A exemplo do mês passado, o transporte de grãos foi, de maneira geral, fraco, conforme relataram as transportadoras. Identificou-se algum movimento de milho destinado ao mercado interno e externo e pouco volume de soja destinado à exportação. Transportadores da região relataram um período atípico, principalmente em comparação com o ano passado, quando a movimentação de milho destinado ao mercado interno e externo esteve bastante intensa. A quebra da 2ª safra de milho, cuja colheita chega ao fim, com menor oferta do grão, refletiu-se no setor de transporte para as origens pesquisadas.

Especificamente em Rio Verde, o quadro se mostrou semelhante, com queda expressiva em relação ao mês passado (Tabela 3), mas grande parte disso é devido ao modal ferroviário em funcionamento no município, o que acaba acarretando baixo movimento no transporte de grãos por via rodoviária, com exceção para pequenas distâncias, ou seja, do terminal para os armazéns. Há uma tendência que o terminal rodoferroviário absorva de forma crescente o escoamento de grãos com destino aos portos nas próximas safras.

Outro reflexo dessa mudança na logística de transporte em Rio Verde é uma tendência de alta do frete de retorno para adubos e fertilizantes dos portos para o interior, conforme avaliado nas empresas do setor. Isso porque o terminal gerará menos transporte rodoviário. Conforme avaliam algumas transportadoras, a diminuição do transporte rodoviário de grãos com destino aos portos implicará menor oferta de caminhões para as partidas de adubo, com consequente elevação dos preços.

/ Destaques GO

A Conab fez uma visita de campo ao novo terminal de Rio Verde, com o apoio dos técnicos da Conab do estado, para coleta de informação da movimentação logística no município, principalmente após a inauguração do terminal. Mais abaixo consta um compilado com algumas informações relevantes.

Na tabela abaixo (Tabela 3), é possível notar variações negativas para a maioria das rotas pesquisadas, com destaque para a queda de preços de frete com origem em Rio Verde, de até 49% em relação ao mês de Julho/2021.

BOLETIM Logístico

ANO V – SETEMBRO 2021

TABELA 3 / Preços de frete praticados em Goiás

ROTAS		R\$ / t			VARIAÇÃO PERCENTUAL (%)
DESTINO-UF	ORIGEM-UF	KM	jul/21	ago/21	MÊS
IMBITUBA (SC)	RIO VERDE (GO)	1.642	281,17	189,17	-49%
PARANAGUÁ (PR)		1.262	206,17	170,83	-21%
SANTOS (SP)		977	203,50	170,00	-20%
GUARUJÁ (SP)		993	204,00	170,00	-20%
UBERABA (MG)		445	104,33	77,50	-35%
ARAGUARI (MG)		333	98,00	77,50	-26%
SÃO SIMÃO (GO)		177	66,83	53,33	-25%
IMBITUBA (SC)	CATALÃO (GO)	1.436	225,00	202,50	-11%
PARANAGUÁ (PR)		1.109	202,00	182,50	-11%
SANTOS (SP)		771	192,00	164,17	-17%
GUARUJÁ (SP)		787	192,00	167,50	-15%
UBERABA (MG)		212	72,00	67,00	-7%
ARAGUARI (MG)		78	56,60	51,33	-10%
SÃO SIMÃO (GO)		365	110,00	94,67	-16%
IMBITUBA (SC)	CRISTALINA (GO)	1.619	213,75	216,25	1%
PARANAGUÁ (PR)		1.292	192,50	195,00	1%
SANTOS (SP)		954	185,00	177,50	-4%
GUARUJÁ (SP)		970	185,00	177,50	-4%
UBERABA (MG)		395	82,50	83,75	1%
ARAGUARI (MG)		261	70,25	70,00	0%
SÃO SIMÃO (GO)		548	123,75	120,00	-3%
IMBITUBA (SC)	BOM JESUS DE GOIÁS (GO)	1.507	193,33	177,50	-9%
PARANAGUÁ (PR)		1.179	176,67	171,25	-3%
SANTOS (SP)		841	170,83	168,75	-1%
GUARUJÁ (SP)		858	170,83	168,75	-1%
UBERABA (MG)		309	69,17	66,25	-4%
ARAGUARI (MG)		197	67,50	63,75	-6%
SÃO SIMÃO (GO)		226	62,50	56,25	-11%

Fonte: Conab

Nota: Pesquisa mensal realizada pela Conab-GO 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

CONAB - SUPERINTENDÊNCIA DE LOGÍSTICA OPERACIONAL – SULOG E SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS – SUREG'S - DOS ESTADOS DO MT, MS, GO, DF E PR

SGAS 901 Bloco A, Lote 69, Asa Sul - Edifício Conab - 70.390-010 - Brasília-DF

sulog@conab.gov.br Fone: (61) 3312 6000 www.conab.gov.br

/ Distrito Federal

O Distrito Federal - DF também entra na coleta mensal de preços para os serviços de frete e análise da situação logística do estado. O DF se destaca pela produção de grãos para escoamento externo e consumo interno. De acordo com o Boletim de Safras da Conab, de agosto de 2021, a produção de grãos foi de 752.069 toneladas se considerarmos as principais culturas (Feijão, Soja, Sorgo, Milho e Trigo).

Toda a produção do DF se encontra, em sua grande maioria, na região do PAD-DF, Noroeste da região, que concentra um número expressivo de produtores e cooperativas de produtores. De acordo com análise do Boletim de Grãos da Conab, a seca na região Centro-Oeste ocasionou redução no volume de produção em cerca de 13,8%. A queda foi registrada em um período de seca no mês, já que a previsão de chuvas é no fim de setembro.

De acordo com informações da Superintendência Regional da Conab no DF, no momento atual, 100% da soja já foi colhida. Quando consideramos o milho, o de 1ª safra já foi totalmente colhido e o de 2ª safra resta, ainda, cerca de 10%, e que deverá ser finalizado agora em Setembro.

Também de acordo com a regional, toda a soja plantada no estado é escoada pelos portos do Sul, sendo cerca de 80% via Paranaguá/PR e 20% via Santos/SP. A região também detém grande concentração de indústria de aves e suínos. Cerca de 70% da produção de milho é consumida internamente para essa indústria e 30% é direcionada para os estados de Minas Gerais e São Paulo, para as indústrias e *tradings* pertencentes, também, ao mercado de aves e suínos.

Para análise e definição das rotas mais utilizadas na região para o escoamento dessa produção e possíveis tendências do contexto logístico no estado, houve coleta de dados nos pontos de concentração de empresas transportadoras durante os 2 (dois) últimos meses. Na tabela abaixo (Tabela 4), é possível comparar os preços de transporte coletados no mês de Julho/2021 e Agosto/2021. Pela análise, observa-se um aumento nos preços dos serviços de transporte para a maioria das rotas, com variações positivas de até 9%, exceto para o destino de Paranaguá/PR.

Pelos dados coletados, o aumento dos valores de serviços de frete se deve, principalmente, ao maior volume escoado no mês de agosto, ocasionando aumento nos preços de frete se comparados à julho. Um ponto também mencionado pelas empresas de transporte é que os sucessivos aumentos de combustível também estão impactando no mercado de transporte.

TABELA 4 / Preços de frete praticados no Distrito Federal

ROTAS		R\$ / t			VARIAÇÃO PERCENTUAL (%)
DESTINO-UF	ORIGEM-UF	KM	jul/21	ago/21	MÊS
ARAGUARI (MG)	BRASÍLIA (DF)	392	111,67	121,00	8%
UBERABA (MG)		526	115,00	119,83	4%
OSVALDO CRUZ (SP)		1.423	213,33	219,57	3%
SANTOS (SP)		915	253,33	259,33	2%
GUARUJÁ (SP)		1.085	261,67	277,33	6%
IMBITUBA (SC)		1.101	313,33	345,67	9%
PARANAGUÁ (PR)		1.750	273,33	268,74	-2%

Fonte: Conab

Nota: Pesquisa mensal realizada pela Conab-DF 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.

/ Paraná

Além do estado do Distrito Federal, o estado do Paraná também começa a contribuir com informações de preços de frete. Pesquisou-se rotas para o transporte de grãos, milho e soja, e, também, para o transporte de feijão, que tem uma característica diferenciada no transporte. As rotas mais relevantes foram definidas pela regional e estão abaixo (Tabelas 5 e 6).

Comparando com o mês de julho/2021, houve uma queda nos preços de frete para algumas rotas, devido à pouco produto sendo transportado, e em outras não houve informação do mercado sobre preço, principalmente porque no trecho não há transporte sendo realizado.

A baixa nos preços pode ser reflexo da quebra de safra do milho, o que ocasionou pouco transporte de produto. O Estado do Paraná sofreu com geadas e condições climáticas adversas, o que acabou refletindo na quantidade de produto na região. Para a soja, houve informação de que o preço do grão está alto, reduzindo a comercialização do produto na região, o que acaba interferindo no preço de frete.

Como grande produtor de feijão, também houve coleta de preços de frete na região de Ponta Grossa e Pato Branco com destino ao Rio de Janeiro/RJ e São Paulo/SP. Comparativamente ao mês de julho/2021, onde os preços se mostravam maiores, houve decréscimo nos preços para os destinos elencados.

Nas tabelas abaixo, é possível observar queda nos preços para a maioria das rotas. Não houve informação de preço para algumas rotas, sendo identificados na tabela como SI (Sem Informação).

TABELA 5 / Preços de frete praticados no Paraná

ROTAS		R\$ / t			VARIAÇÃO PERCENTUAL (%)
DESTINO-UF	ORIGEM-UF	KM	jul/21	ago/21	MÊS
PASSO FUNDO (RS)	TOLEDO (PR)	560	149,90	SI	-
PARANAGUÁ (PR)		640	135,00	SI	-
PARANAGUÁ (PR)	CAMPO MOURÃO (PR)	554	117,00	100,00	-17%
	CASCADEL (PR)	602	126,00	SI	-
	PONTA GROSSA (PR)	214	55,80	50,00	-12%

TABELA 6 / Preços de frete praticados no Paraná

ROTAS - FEIJÃO		R\$ / t			VARIAÇÃO PERCENTUAL (%)
DESTINO-UF	ORIGEM-UF	KM	jul/21	ago/21	MÊS
SÃO PAULO (SP)	PONTA GROSSA (PR)	515	138,60	140,00	1%
RIO DE JANEIRO (RJ)		942	289,80	175,00	-66%
SÃO PAULO (SP)	PATO BRANCO (PR)	853	229,50	SI	-
RIO DE JANEIRO (RJ)		1.279	390,00	SI	-

Fonte: Conab

Nota: Pesquisa mensal realizada pela Conab-GO 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

/ Milho

A queda de produção da safra brasileira de milho, sobretudo a 2ª safra, de 102,6 milhões de toneladas em 2019/20 para 85,7 de toneladas em 2020/21, conforme o boletim de safra de setembro da Conab (https://www.conab.gov.br/component/k2/item/download/39034_3ccad80c555e633d26ed7fb5e9393037), fez com que o comportamento das exportações brasileiras do cereal, que até então tinha uma expectativa de valores de 35,0 milhões de toneladas, mudasse para um nível abaixo dos 30,0 milhões.

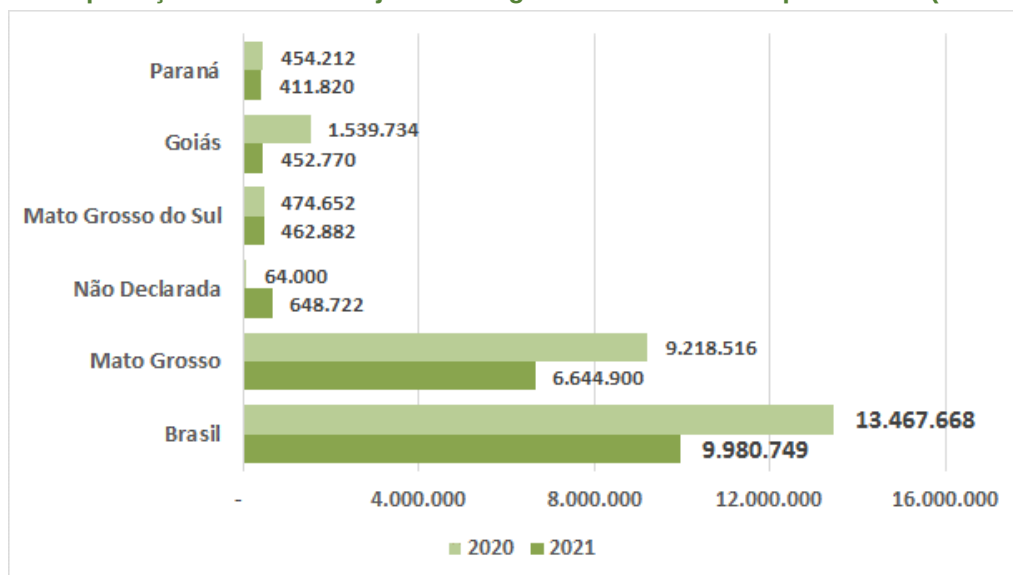
Esta expectativa era dada pelo alto volume de milho comercializado antecipadamente (até a 2ª quinzena de junho estava estimada em quase 70%), mas que diante do cenário de perdas por seca e geada, as cotações do grão no mercado interno se tornaram mais atrativas ao produtor de milho que optou em realizar operações de *washout* (acordo por descumprimento de contratos, mediante uma indenização), bem como ocasionou que alguns produtores não tivessem como cumprir seus contratos, mediante às perdas.

Desta feita, o volume de exportação do milho de janeiro a agosto é 25,9% menor do que foi realizado no mesmo período de 2020. As maiores reduções estão nos estados do Mato Grosso e Goiás (Gráfico 1), sobretudo proporcionalmente para este último, onde a queda de produção foi mais significativa.

Neste contexto, a demanda por frete é menor do que se imaginava, influenciando nas cotações deste serviço. Outro ponto que tem influenciado nas cotações é o volume de importações de milho oriundos do Paraguai e da Argentina, alterando o cenário doméstico de contratação de serviços de transportes, sobretudo para os grandes demandantes do Sul do país. De janeiro a agosto, o país importou 1,23 milhão de toneladas em 2021, frente à 578,4 mil importado em 2020, onde 882,6 mil toneladas do Paraguai e 344,5 mil toneladas da Argentina, sendo que quase todo o milho argentino importado foi adquirido entre os meses de junho a agosto, confirmando as afirmações de que empresas de proteína animal do Sul do país haviam contratado navios para trazer milho do país vizinho.

O Paraná foi responsável por importar 715,9 mil toneladas de milho, seguido de Santa Catarina (279,3 mil) e Rio Grande do Sul (230,9 mil). Até o momento, a Região Nordeste não importou o grão.

GRÁFICO 1 / Exportações de milho de janeiro a agosto de 2020 e 2021 por Estado (em toneladas)



Fonte: Comexstat

CONAB - SUPERINTENDÊNCIA DE LOGÍSTICA OPERACIONAL – SULOG E SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS – SUREG'S - DOS ESTADOS DO MT, MS, GO, DF E PR

SGAS 901 Bloco A, Lote 69, Asa Sul - Edifício Conab - 70.390-010 - Brasília-DF

sulog@conab.gov.br Fone: (61) 3312 6000 www.conab.gov.br



Em relação à movimentação para os portos, mais uma vez destaca-se o aumento percentual de embarques pelos portos do Arco Norte que já representam, de janeiro a agosto, quase 50,0% do volume embarcado, em especial o porto de Barcarena-PA, que está configurando como o 2º principal porto de exportação de milho (Tabela 7).

TABELA 7 / Principais portos exportadores de milho de janeiro a agosto

DESTINO -UF/PORTO	JAN/AGO 2021		JAN/AGO 2020	
	QUANT. (T)	PART. %	QUANT. (T)	PART. %
ARCO NORTE	4.812.634	48,2%	5.746.102	42,7%
BARCARENA - PA	2.069.055	20,7%	2.464.867	18,3%
ITAQUI - MA	1.217.005	12,2%	1.296.432	9,6%
ITACOATIARA - AM	907.431	9,1%	560.138	4,2%
SANTAREM - PA	619.143	6,2%	1.424.664	10,6%
SANTOS -SP	3.440.819	34,5%	5.991.070	44,5%
PARANAGUA - PR	739.611	7,4%	654.293	4,9%
SAO FRANCISCO DO SUL - SC	282.872	2,8%	124.651	0,9%
RIO GRANDE - RS	262.307	2,6%	460.777	3,4%
VITORIA - ES	245.841	2,5%	149.403	1,1%
IMBITUBA - SC	124.950	1,3%	295.327	2,2%
OUTROS	71.716	0,7%	46.046	0,3%
TOTAL	9.980.749		13.467.668	

Fonte: Comexstat



/ Soja

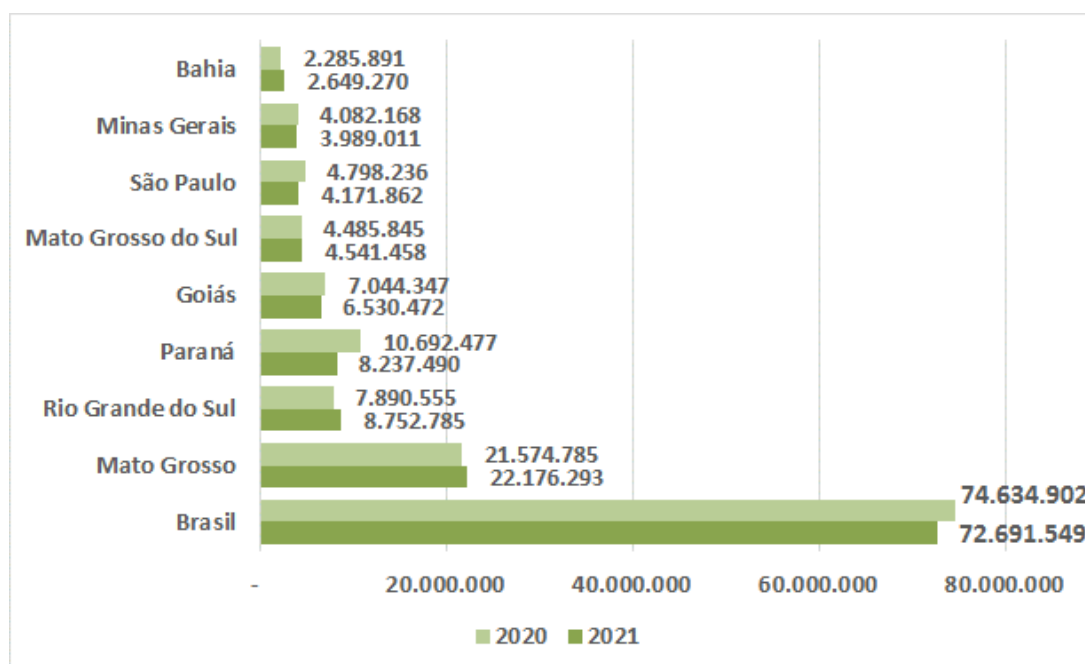
De acordo com a Conab, as exportações de soja estão estimadas em 83,6 milhões de toneladas até o final de dezembro de 2021 (https://www.conab.gov.br/component/k2/item/download/39034_3ccad80c555e633d26ed7fb5e9393037), volume de quase 1,0 milhão de toneladas do que foi exportado em 2020.

Contudo, mediante o ritmo um pouco mais baixo de embarques até agosto, começam rumores de que esta estimativa não se confirme. Porém, vale salientar a produção da oleaginosa teve um incremento de 11,07 milhões de toneladas e que houve um atraso na colheita da soja.

Cabe ressaltar que a movimentação de cargas maior, a partir de agosto, é para os embarques de milho, no entanto, confirmando o volume grande de *washout* dos contratos de vendas do cereal, parte dos transportes contratados podem ser revertidos para movimentação da soja restante, por isso, ainda é cedo para afirmar que não se cumpra a estimativa de embarques de soja para a safra vigente.

O Mato Grosso segue como o principal exportador da oleaginosa, seguido pelo Rio Grande do Sul. O Paraná que havia exportado 10,7 milhões de toneladas em 2020, embarcou um volume acima de 2,0 milhões de toneladas a menos em 2021, configurando como o 3º principal exportador de soja do país. Vale salientar que o Rio Grande do Sul teve um incremento de 81,7% na produção de soja na safra 2020/21, enquanto o Paraná teve uma queda de 8,0%, fato esse que pode estar tendo influencia no comportamento das exportações para os dois estados.

GRÁFICO 2 / Exportações de soja de janeiro a agosto de 2020 e 2021 por Estado (em toneladas)



Fonte: Comexstat

BOLETIM Logístico

ANO V – SETEMBRO 2021

Em uma participação percentual menor que a do milho, os embarques de soja pelo Arco Norte, tiveram um aumento em relação ao ano de 2020 (de 30,7 para 32,9%), no período de janeiro a agosto. Contudo, os portos de Santos - SP e Rio Grande – RS, também, obtiveram um incremento percentual em relação ao ano anterior, corroborando a informação anterior de que o Rio Grande do Sul, neste ano, tende a ser o 2º maior estado exportador de soja (Tabela 8).

TABELA 8 / Principais portos exportadores de soja de Janeiro a Agosto

DESTINO -UF/PORTO	JAN/AGO 2021		JAN/AGO 2020	
	QUANT. (T)	PART. %	QUANT. (T)	PART. %
ARCO NORTE	23.928.950	32,9%	22.939.930	30,7%
ITAQUI - MA	8.306.086	11,4%	7.336.184	9,8%
BARCARENA - PA	7.838.873	10,8%	7.046.472	9,4%
SANTAREM - PA	3.105.578	4,3%	3.680.634	4,9%
ITACOATIARA - AM	2.526.004	3,5%	2.805.088	3,8%
SALVADOR - BA	2.152.410	3,0%	2.071.552	2,8%
SANTOS -SP	21.614.009	29,7%	21.046.787	28,2%
PARANAGUA - PR	9.985.304	13,7%	12.059.305	16,2%
RIO GRANDE - RS	8.882.556	12,2%	8.734.455	11,7%
SAO FRANCISCO DO SUL - SC	4.018.487	5,5%	4.921.083	6,6%
VITORIA - ES	3.378.651	4,6%	3.665.336	4,9%
OUTROS	883.592	1,2%	1.268.005	1,7%
TOTAL	72.691.549		74.634.902	

Fonte: Comexstat

CONAB - SUPERINTENDÊNCIA DE LOGÍSTICA OPERACIONAL – SULOG E SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS – SUREG'S - DOS
ESTADOS DO MT, MS, GO, DF E PR

SGAS 901 Bloco A, Lote 69, Asa Sul - Edifício Conab - 70.390-010 - Brasília-DF

sulog@conab.gov.br Fone: (61) 3312 6000 www.conab.gov.br

/ Adubos e Fertilizantes

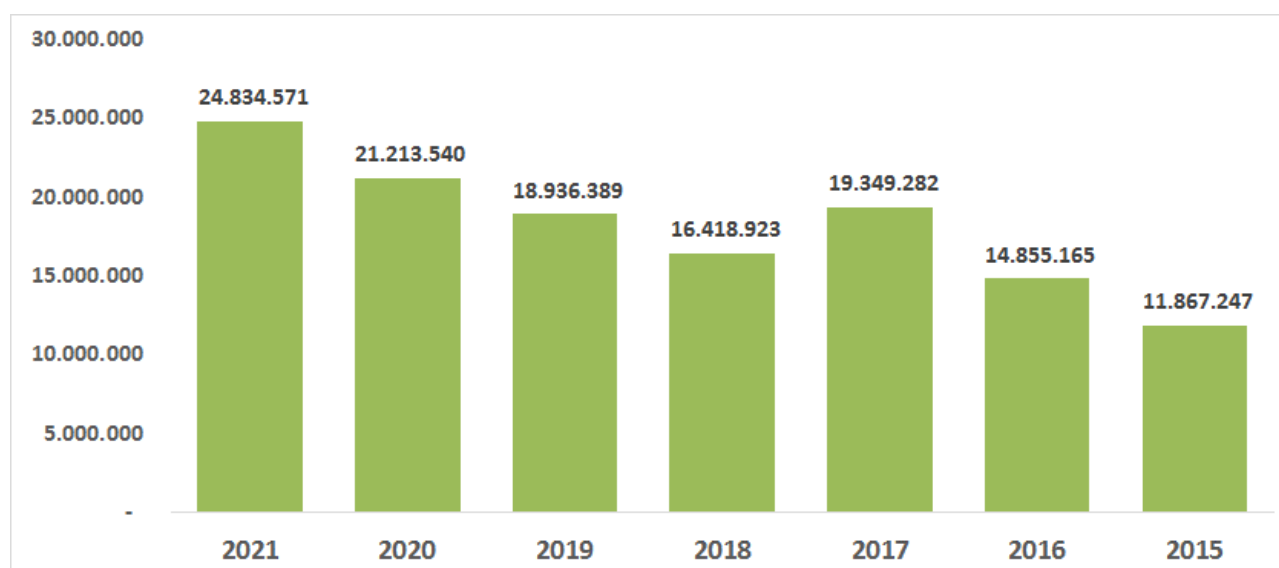
A importação dos fertilizantes mantém a tendência recorde. O produtor capitalizado, devido aos elevados preços das principais *commodities*, permite aquisições de insumos em melhores condições. Além disso, confirmando esta tendência, isto pode ser um indicativo para possibilidade de aumento de área plantada, sobretudo no que se refere ao milho.

Para se ter uma ideia, a importação de nitrogenados, um dos principais fertilizantes para o plantio do cereal, de janeiro a agosto, saiu de 6,2 milhões de toneladas em 2020 para 7,8 milhões em 2021.

O Porto de Paranaguá - PR está sendo o principal ponto de desembarque destes insumos, com 7,4 milhões de toneladas importadas por este porto, de janeiro a agosto. Em seguida, vem o porto de Santos - SP e de Rio Grande – RS, com 5,3 e 3,3 milhões de toneladas, respectivamente.

Os portos do Arco Norte, contudo, somam um total de 5,0 milhões de toneladas de fertilizantes importados, sendo que o porto de destaque é o de Itaquí com 1,9 milhões de toneladas.

GRÁFICO 3 / Importação brasileiras de Adubos e Fertilizantes de janeiro a agosto – toneladas



Fonte: Comexstat

/ Terminal Rodoferroviário em Rio Verde (GO)

1. Contextualização

A Rumo, concessionária de ferrovias, inaugurou no dia 27/07/2021 o Terminal Rodoferroviário de Rio Verde (GO). O terminal faz parte da Malha Central da concessionária, sendo a maior unidade da Malha Oeste. Em março de 2019, a Rumo arrematou em leilão os tramos central e sul da Ferrovia Norte-Sul (FNS), que ainda não estava completamente finalizada, assinando o contrato de subconcessão em 31 de julho de 2019. A concessão tem duração de 30 anos e compreende o trecho de 1.537 quilômetros entre Porto Nacional (TO) e Estrela D'Oeste (SP).



Fonte e Imagem: Valec

A construção da FNS foi iniciada em 1987, com um traçado previsto de aproximadamente 1.550 km, de Açailândia (MA) a Anápolis (GO), com a incorporação de outros trechos neste projeto ferroviário, o seu traçado superará 4.700 Km, em função de uma extensão que vai do Porto de Barcarena (PA) ao Porto de Rio Grande (RS), tornando esta ferrovia uma das mais importantes do país.

CONAB - SUPERINTENDÊNCIA DE LOGÍSTICA OPERACIONAL – SULOG E SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS – SUREG'S - DOS ESTADOS DO MT, MS, GO, DF E PR

SGAS 901 Bloco A, Lote 69, Asa Sul - Edifício Conab - 70.390-010 - Brasília-DF

sulog@conab.gov.br Fone: (61) 3312 6000 www.conab.gov.br

Isto por que, a FNS fará conexão com outras ferrovias importantes que também estão previstas para o projeto de investimentos como a EF 232 (Transnordestina), a EF 334 (Ferrovia de Integração Oeste Leste – FIOL), EF 354 (Ferrovia de Integração do Centro Oeste – FICO ou Transcontinental), bem como a EF 364 que leva ao Porto de Santos (conhecida como malha paulista).

A FNS influenciará diretamente 190 municípios nos estados do Pará, Maranhão, Tocantins, Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

2. Terminal Rodoferroviário da RUMO em Rio Verde

A Rumo começou os investimentos desde o ano passado na ordem de R\$ 711 milhões em obras de infraestrutura, terminais e material rodante. O trecho inaugurado liga os municípios de Rio Verde (GO) à São Simão (GO) num trecho de 200 quilômetros, cujo investimento foi de R\$ 390 milhões para a construção desta fase. O terminal multimodal planeja receber grãos dos sudoeste de Goiás e do leste Mato Grosso e era uma reivindicação e necessidade do estado desde, aproximadamente, o ano 1986, conforme mencionou o vice-presidente da Rumo Pedro Palma.

O novo terminal fica em uma área de 250 hectares e é o maior terminal da Malha Oeste, com perspectiva de ser um dos mais eficientes da Companhia no Brasil. Contando com capacidade de operação de 8 milhões de toneladas/ano, com capacidade estimada de receber de 900 a 1000 caminhões/dia com carregamento de 12 caminhões simultaneamente, comporta processos para receber e expedir carga e tem no projeto ser totalmente automatizado, com mínima interação humana, fazendo com que os caminhões que cheguem ao terminal possam passar pelo trecho com maior rapidez, evitando filas e demora.

O terminal terá capacidade de carregamento de um trem com 120 vagões (11,5 mil toneladas) em 5h ou 6h utilizando uma tulha com capacidade para 3 mil toneladas/hora. Cada vagão comporta em torno de 92t, algo em torno de 2,5 carretas e meia. A operação do terminal é de 24h, durante 7 dias por semana e conta com armazéns, silos, moegas para expedir milho, soja e farelo de soja. Já no recebimento rodoviário, são oito tombadores, sendo seis para grãos e dois para farelo. Conforme dados da Companhia, todo o processo automatizado gera perda mínima de grãos.

Na primeira fase do projeto, o terminal está operando e trabalhará com movimentação de grãos (milho e soja) e farelo de soja, em fase de comissionamento, visando o direcionamento, exclusivamente, para exportação pelo Porto de Santos (SP). Na segunda fase, o terminal também operará com fertilizantes, tanto que já está sendo construído local de recepção e uma planta de mistura, em parceria com a empresa Andali, cujo o intuito é trabalhar com o trecho de retorno, trazendo adubos e fertilizantes para atendimento das regiões produtoras de Goiás e Mato Grosso. O terminal de fertilizantes terá capacidade de 1,5 milhão de toneladas/ano, cujo funcionamento deve começar no primeiro semestre de 2022. Na terceira fase do projeto, será construído de o terminal de grânéis líquidos com o intuito de levar etanol e biodiesel para a região de Paulínia (SP), com retorno de combustíveis para a região.

No momento, como o mercado encontra-se em uma época de baixa de transporte, visto que foi encerrada a colheita de milho, e enquanto estão negociando os contratos de soja, o fluxo do terminal está sendo de 1 (um) trem por dia. A viagem demora, em média, 2 (dois) dias, a uma velocidade de 40 a 60 km/hora. Projeta-se que para a época de colheita da soja, que se dará entre os meses de fevereiro à abril, haja uma expedição de até 3 (três) trens por dia para atendimento da demanda de exportação do Porto de Santos.

3. Impactos na dinâmica de mercado do agronegócio e logístico

Em pesquisa de campo realizada pelos técnicos da Conab, que estiveram no terminal para conhecer a estrutura e analisar como que o mercado de transporte e de armazenadores estão respondendo às mudanças impostas na logística do estado, notou-se grande investimento no terminal e certeza de que as mudanças com relação ao fluxo logístico vão ocorrer.

Do ponto de vista dos armazenadores, a própria Companhia Rumo tem expectativa de haja um aumento de unidades armazenadoras próximas às intermediações do complexo. Estas unidades terão um foco maior em recepção e expedição de grãos, trabalhando com um giro rápido da carga, no intuito do próprio produtor depositar o seu produto nestes armazéns diminuindo o custo logístico atual, assim há uma tendência forte de diminuição de armazéns gerais.

Do ponto de vista dos produtores, incluindo armazenadores e cooperativas, foi possível identificar que o terminal será largamente utilizado, visto que o preço de frete da região de Rio Verde ao porto de Santos sofrerá grande queda. Conforme informação obtida com o setor, atualmente o frete de Rio Verde/GO à Santos/SP, considerando a época de baixa movimentação, está em torno de R\$ 190,00 por tonelada. Com a utilização do terminal, esse preço cairá para algo em torno de R\$ 142,00, já considerando as taxas do porto, uma redução de 25% no preço do transporte. E não é só a queda de preço, isso permitirá menor tráfego de caminhões pelas rodovias, menor emissão de gás carbônico, menor taxas de acidentes de trânsito, entre outros benefícios. Pelo lado dos produtores que utilizam esse trajeto, há uma estimativa de que 70% a 80% da carga transportada, hoje, na região, passe a ser transportada utilizando o novo terminal multimodal. Houve também menção de que o porto de Paranaguá tenderá a ser menos utilizado, visto que por Santos ficará mais barato. Dessa informação, infere-se que a movimentação de carga por Santos poderá sofrer aumento de volume exportado.

Com relação à opinião dos transportadores que operam na região Rio Verde, foi possível identificar que o terminal já está impactando as operações antes feitas em distâncias longas, em torno de 1.000 km para o porto de Santos, e que agora passará a ser, em média, de 60 km (de Rio Verde até o terminal), se considerarmos o trecho da cidade ao terminal. Para esse transporte o valor da tonelada está em R\$ 22,00. Se considerarmos outras regiões produtoras do estado de Goiás como Montividiu, Jataí, Acreúna e Paraúna, com quilometragem um pouco maior, esse frete girará em torno de R\$ 32,00, R\$ 37,00, R\$ 32,00 e R\$ 42,00 por tonelada, respectivamente.

O mercado de transportes também prevê uma diminuição no número de veículos que operam na região de Rio Verde, principalmente veículos de alta capacidade de carga, como rodotrens, visto que não compensará para o transportador utilizar um implemento de alto valor para percorrer distâncias menores, onde o preço da tonelada pode não remunerar o custo com o transporte. Foi mencionado que há uma expectativa de que alguns transportadores migrem para outra região em busca de cargas que compensem o preço do transporte, incluindo custos com o diesel que tem alto impacto nos preços do transporte.

Segundo os transportadores, há uma expectativa de redução dos serviços de fretes rodoviários da ordem de 50% do utilizado hoje. De qualquer maneira, haverá um significativo impacto sobre o escoamento da produção de grãos e farelo de soja nesta região.

Haverá espaço para as transportadoras atenderem a demanda interna por grãos, sobretudo para os estados do Sul (Rio Grande do Sul e Santa Catarina) e Nordeste do país que são dependentes de milho e farelo de soja. Entretanto, a maior dificuldade operacional é a inexistência, segundo os transportadores rodoviários, de frete de retorno, para boa parte destes trechos, o que leva a uma necessidade por parte deles, de realização de estudos para entender quais cargas podem ser utilizadas como retorno para a região do Sudoeste Goiano.

Uma oportunidade que pode ocorrer ainda é que com a implantação da segunda fase do terminal, boa parte das cargas de fertilizantes direcionadas ao Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e mesmo regiões um pouco mais distantes de Goiás, pode ser realizada por frete rodoviário, possibilitando o transporte de carga rodoviária.

Todo este cenário, indica uma nova dinâmica de transporte multimodal que impactará não somente nos custos logísticos que serão benéficos ao produtor de grãos, mas também pode gerar novas oportunidades, como entrada usinas de etanol de milho, movimentação de DDG e, por que não, incentivo ao aumento de produção de milho 2ª safra.

/ Movimentação de estoques da Conab

Para o transporte de milho em grãos, a contratação de transporte a acontecer. No último mês de Agosto, houve mais uma contratação de transporte para movimentação de milho em grãos para os destinos do Programa de Vendas em Balcão, amparados pelo pelo Ofício n.º 909/2020, de 21 de dezembro de 2020, do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA, para os estados de Alagoas e Rio Grande do Norte. O leilão para o transporte foi realizado no dia 18/08/2021 e teve sucesso no mercado, tendo já iniciado o transporte.

Já a contratação para transporte de cestas de alimentos amparadas pelo TED n.º 08/2020, que objetiva distribuir cestas de alimentos à públicos em situação de insegurança alimentar (indígenas, extrativistas e pescadores), devido à Covid-19, continuam a ocorrer obtendo do mercado de transporte um retorno positivo. Agora no final de Agosto foram ofertados ao mercado mais 2 (dois) editais, cuja previsão de início é até 21 de setembro, com prazo de finalização ainda em Outubro. Para consulta de todas as operações de frete da Conab, clicar no link: [Contratação de Frete](#).

TABELA 4 / **Remoções 2021 – Quantidades embarcadas até 31.08.2021**

AVISOS (Nº)	PRODUTO	KG CONTRATADO	DESÁGIO (%)	VALOR MÉDIO CONTRATADO (R\$/t)*	KG REMOVIDO	KG A REMOVER	CANCELADO	% REALIZADO
13***	MILHO	6.152.220	17,79	402,44	1.885.120	0	4.267.100	30,64
1000**	MILHO	0	0	0	0	0	0	0,00
23***	MILHO	34.908.198	15,86	418,33	27.151.188	0	7.757.010	77,78
25***	MILHO	11.241.802	14,22	441,67	8.241.802	0	3.000.000	73,31
26	CESTA	392.238	38,47	483,12	392.238	0	0	100,00
30	MILHO	2.065.040	21,51	417,42	2.065.040	0	0	100,00
31	CESTA	2.114.464	14,91	270,99	2.007.638	106.826	0	94,95
33	CESTA	343.662	16,15	231,91	343.662	0	0	100,00
35	CESTA	1.295.888	5,82	517,01	1.295.888	0	0	100,00
39	CESTA	1.519.276	6,62	710,01	1.519.276	0	0	100,00
41	CESTA	1.126.944	24,49	177,2	1.125.931	1.013	0	99,91
42	MILHO	8.338.680	16,66	409,46	8.338.680	0	0	100,00
45	CESTA	1.687.290	9,58	1.343,95	1.687.290	0	0	100,00
46	CESTA	727.980	13,85	1.220,50	727.980	0	0	100,00
47	CESTA	91.938	16,61	700,47	91.938	0	0	0,00
48	CESTA	2.905.584	24,83	688,32	1.903.116	1.002.468	0	65,50
49	CESTA	770.000	23,21	401,16	591.800	178.200	0	76,86
55	CESTA	284.240	0,00	310,79	142.120	142.120	0	50,00
56****	CESTA	226.182	0	0	0	0	0	0,00
57****	CESTA	680.064	0	0	0	0	0	0,00
62	MILHO	9.348.709	18,05	375,53	5.905.169	3.443.540	0	63,17
65	CESTA	680.064	34,13	191,01	558.184	121.880	0	82,08
66	CESTA	226.182	21,6	219,73	0	0	0	0,00
68	MILHO	2.881.373	23,58	419,20	504.650	2.376.723	0	17,51
72	CESTA	1.202.168	23,57	405,1	0	1.202.168	0	0,00
74	CESTA	1.926.804	19,91	399,98	0	1.926.804	0	0,00

*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;**** Aviso de Frete reofertado ao mercado.

CONAB - SUPERINTENDÊNCIA DE LOGÍSTICA OPERACIONAL – SULOG E SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS – SUREG'S - DOS ESTADOS DO MT, MS, GO, DF E PR

SGAS 901 Bloco A, Lote 69, Asa Sul - Edifício Conab - 70.390-010 - Brasília-DF

sulog@conab.gov.br Fone: (61) 3312 6000 www.conab.gov.br