

/ Mercado de Frete

Os preços dos serviços de frete rodoviário começaram a apresentar declínios no mês de setembro no estado de Mato Grosso, embora estejam mais altos que no ano anterior para algumas rotas. O arrefecimento dos valores está correlacionado ao período de entressafra no estado, após o término da colheita do milho – inicia-se a semeadura da soja.

Mesmo assim, existe movimentação intensa para o escoamento do milho colhido em agosto e de soja. Por isso, a redução das cotações de fretes rodoviários esteve relativamente controlada no mês de setembro.

Para os meses restantes de 2020, a tendência é de declínio acentuado do preço do frete, ainda que haja demanda para exportação – estimulada pelo câmbio e pela forte demanda externa.

O atraso das chuvas no estado de Mato Grosso já induz o retardamento dos trabalhos de plantio da soja, o que deve prolongar o período da entressafra e, eventualmente, postergar o aquecimento no mercado de fretes rodoviários projetado para o início do próximo ano.

Os preços pesquisados pela Conab em Mato Grosso apresentaram queda de até 11% para movimentação pelos portos do Arco Norte em relação ao mês passado e até 9% para escoamento pelos portos do Sudeste do país (Tabela 1).

TABELA 1 / Preços de frete praticados no Mato Grosso

ROTAS		R\$ / t				VARIÇÃO PERCENTUAL (%)	
DESTINO-UF	ORIGEM-UF	KM	set/19	ago/20	set/20	ANO	MÊS
SANTOS/SP	SORRISO/MT	2.171	290,00	310,00	300,00	3%	-3%
	PRIMAVERA/MT	1.632	240,00	250,00	240,00	0%	-4%
	RONDONÓPOLIS/MT	1.506	220,00	240,00	225,00	2%	-6%
	CAMPO NOVO/MT	2.210	290,00	310,00	300,00	3%	-3%
	QUERÊNCIA/MT	1.817	275,00	290,00	270,00	-2%	-7%
PARANAGUÁ/PR	PRIMAVERA/MT	1.747	220,00	240,00	230,00	5%	-4%
	RONDONÓPOLIS/MT	1.621	200,00	235,00	215,00	8%	-9%
ALTO ARAGUAIA/MT	SORRISO/MT	874	125,00	125,00	120,00	-4%	-4%
	PRIMAVERA/MT	335	70,00	70,00	70,00	0%	0%
ARCO NORTE	SORRISO/MT – MIRITUBA/PA	1.017	190,00	190,00	170,00	-11%	-11%
	SORRISO/MT – SANTARÉM/PA	1.380	240,00	250,00	230,00	-4%	-8%
	CAMPO NOVO/MT – PORTO VELHO/RO	1.179	150,00	150,00	145,00	-3%	-3%
ARAGUARI/MG	QUERÊNCIA/MT	1.141	180,00	170,00	170,00	-6%	0%
COLINAS/TO		1.194	185,00	175,00	170,00	-8%	-3%
SÃO LUIS/MA		2.242	300,00	305,00	280,00	-7%	-8%

Nota: Pesquisa mensal realizada pela SUREG-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.

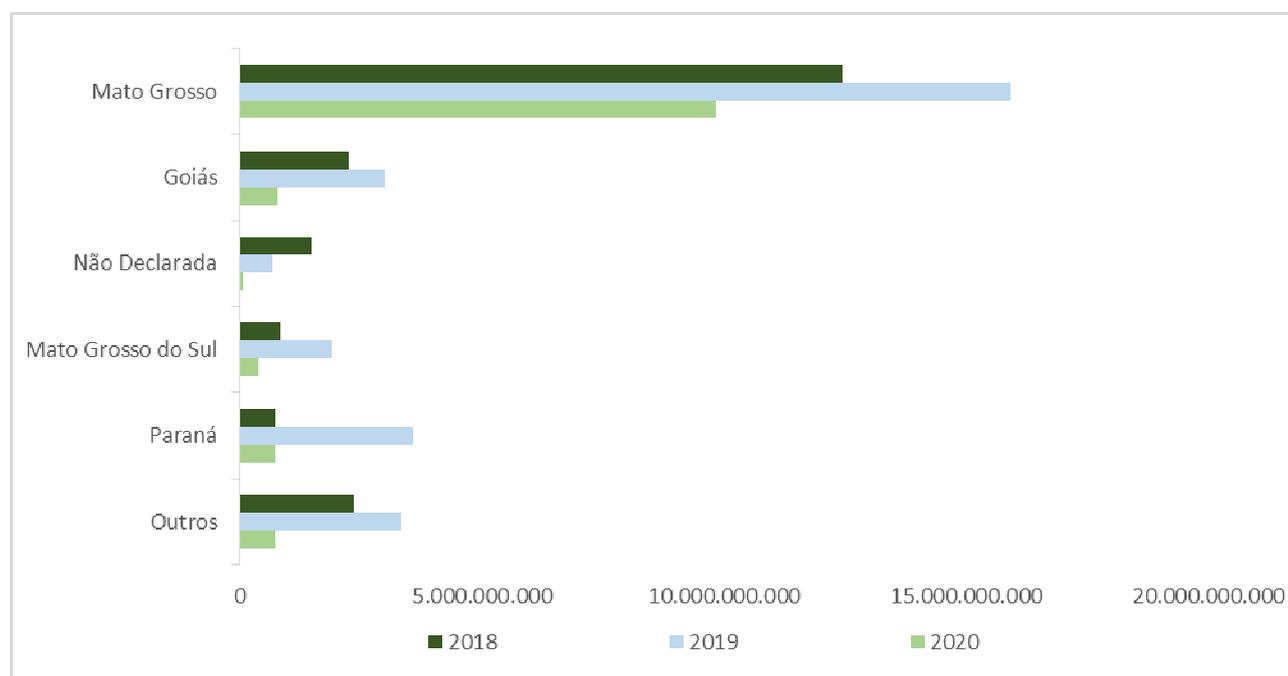
A Conab estima que a produção brasileira de milho na safra 2019/20 seja de 102,5 milhões, volume recorde. A colheita da segunda safra se encontra praticamente finalizada. Para o fechamento da safra, restam as lavouras cultivadas na região do Sealba, além dos cultivos em Pernambuco e Roraima, que representam 1,7% da produção nacional do cereal.

Mato Grosso permanece na liderança da produção nacional de milho e se destaca como principal exportador do grão, com 12,4 milhões de toneladas no período de janeiro a setembro de 2020, seguido pelo estado de Goiás, com 2,4 milhões de toneladas (Gráfico 1). As exportações do estado nesse período estão abaixo dos 15,9 milhões de toneladas registradas no ano anterior.

Com a colheita do milho terminada em Mato Grosso, a tendência é de redução dos volumes exportados devido à redução na disponibilidade de produto e, sobretudo, pela intensa procura no mercado interno, seja para a produção de biocombustíveis ou para uso no setor pecuário. O fato tem colocado os produtores de Mato Grosso em estado de otimismo, dada a remuneração alcançada, o que os motiva a fechar negociações antecipadas vantajosas para a próxima safra.

Importante ressaltar que esse avanço na produção brasileira de milho deve ser ajustado à evolução das melhorias da infraestrutura e da logística para escoamento seja para o mercado interno ou para exportação. Esse será o alicerce para o Brasil se colocar e se manter como importante player no mercado internacional e continuar recebendo do agronegócio a importante sustentação macroeconômica.

GRÁFICO 1 / Principais estados exportadores de milho (kg) - jan a set



Fonte: Comexstat

O crescimento do plantio da soja no Brasil está atrelado ao desenvolvimento tecnológico e ao aumento da demanda externa. Com taxa cambial favorável, as exportações da oleaginosa começaram incipientes no começo de 2020, mas, a partir de fevereiro, os volumes embarcados aumentaram significativamente, atingindo volume recorde em maio, com os portos funcionando dentro da normalidade, mesmo com a pandemia.

A despeito dos volumes mensais estarem diminuindo em função da redução da disponibilidade de produto nos principais estados produtores, como: Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio Grande do Sul e Goiás; os embarques acumulados de janeiro a setembro de 2020 totalizaram 79,2 milhões de toneladas, superior às 60,8 milhões registrados no mesmo período do ano passado (Tabela 2). Dentre os diversos parceiros comerciais do país, a China permanece como o maior importador, com mais de 50% do total negociado até setembro de 2020.

Segundo informações da conjuntura de mercado de soja da Conab (<https://www.conab.gov.br/info-agro/analises-do-mercado-agropecuário-e-extrativista/analises-do-mercado/historico-de-conjunturas-de-soja>) de 12 a 16/10/2020, os prêmios negociados nos portos devem continuar mais altos que em 2019, além de o câmbio e o pouco volume disponível também indicarem suporte aos preços nacionais. A tendência para o segundo semestre, apesar da forte demanda, deve ser de poucas negociações no mercado disponível, o que direciona as atenções para a comercialização da próxima safra que está no estágio de semeadura em Mato Grosso.

A avaliação de safra realizada pela Conab em setembro projetou uma safra recorde de soja do Brasil 2019/20 em 124,8 milhões de toneladas, superior em 4,3% ao volume produzido na safra 2018/19. Para o estado de Mato Grosso, a estimativa é de 35,9 milhões de toneladas, aumento de 8,9% em relação à safra anterior.

TABELA 2 / Exportações de soja do estado do Brasil

DESTINO- UF / PORTO	JAN/SET 2020		JAN/SET 2019	
	QTE. (t)	PARTICIPAÇÃO %	QTE. (t)	PARTICIPAÇÃO %
ARCO NORTE	23.161.601	29,30	18.437.144	30,3
SANTOS - SP	21.225.523	26,80	15.804.491	26,0
PARANAGUA - PR	12.114.241	15,30	8.032.156	13,2
RIO GRANDE - RS	8.755.815	11,10	7.563.392	12,4
SAO FRANCISCO DO SUL - SC	4.973.483	6,30	2.808.094	4,6
VITORIA - ES	3.665.336	4,60	2.701.833	4,4
OUTROS	5.288.272	6,70	5.432.686	8,9
TOTAL	79.184.271		60.779.796	

Fonte: Comexstat

O Brasil tem apresentado números impressionantes a cada safra, demonstrando o seu potencial para aumentar a produção agrícola e suprir a demanda internacional, também crescente a cada ano.

A produção brasileira tem nos ganhos de produtividade seu fator mais importante para aumentar a produção e reduzir custos, o que garante a competitividade da sua safra no mercado internacional. O resultado são os recordes na produção, particularmente de grãos, com a utilização de alta tecnologia.

A relação de troca está favorável aos produtores de milho e soja, proporcionando rentabilidade expressiva.

Mesmo assim, não se pode colocar em segundo plano a necessidade de se rever a situação de dependência do mercado internacional para a aquisição de fertilizantes e defensivos, sob pena de não se ter condições de reverter uma possível barreira seja conjuntural de preços ou até mesmo de outros empecilhos de ordem sanitária, que possam comprometer a trajetória do Brasil como fornecedor de alimentos para o mundo.

Não existe a curto prazo possibilidade de se aumentar a produção doméstica desses insumos e o governo tem tomado medidas de ação futura como o projeto bioinsumos, que tem a meta de aproveitar o potencial da biodiversidade brasileira para reduzir a dependência dos produtores rurais em relação aos insumos importados e ampliar oferta de matéria-prima para setor.

As importações de adubos e fertilizantes realizadas pelo estado de Mato Grosso, vindos de países como a Rússia, Canadá, Estados Unidos, Belarus, Marrocos, Israel, China e Argélia, têm crescido, em sintonia com o aumento da produção agrícola do estado. De janeiro a setembro de 2020, foram 4,3 milhões de toneladas, acima dos 3,9 milhões registrados no mesmo período do ano passado (Tabela 3).

TABELA 3 / Importações de Adubos e Fertilizantes do Mato Grosso por país

DESTINO- UF / PORTO	JAN/SET 2020		JAN/SET 2019	
	US\$	KG	US\$	KG
SANTOS - SP	393.891.619	1.653.494.262	427.031.917	1.317.388.767
PARANAGUA - PR	287.217.666	1.215.425.414	344.510.131	1.086.529.820
SANTAREM - PA	128.330.591	512.547.800	123.107.163	396.191.972
MANAUS - AM	64.667.855	314.778.667	67.060.934	241.754.000
SAO FRANCISCO DO SUL - SC	49.307.428	215.591.696	90.178.824	290.152.046
BARCARENA - PA	48.786.405	194.358.253	100.313.530	327.906.968
SÃO LUÍS - MA	48.972.488	204.174.046	60.689.668	205.612.000
VITORIA - ES	11.864.464	48.453.000	22.629.440	62.672.000
CORUMBÁ - GO	1.982.508	7.470.000	2.008.210	9.000.000
JARAGUÃO - RS	307.560	316.800	84.800	48.000
CACERES - MT	27.250	100.000	13.500	50.000
SANTANA - AP	0	0	306.749	2.000.000
TOTAL	1.035.355.834	4.366.709.938	1.237.934.866	3.939.305.573

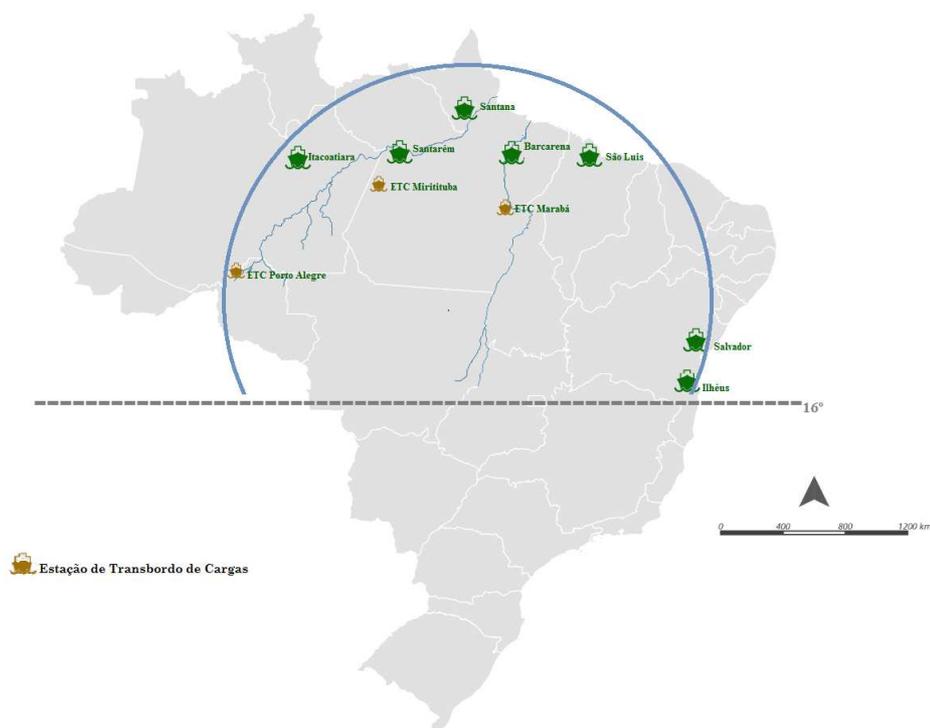
Fonte: Comexstat

/ Portos do Arco Norte

A denominação de portos do Arco Norte, resultado de avaliações com o setor produtivo e o governo federal, resultou na definição de uma linha imaginária que atravessa o território brasileiro no Paralelo 16° Sul, passando próximo às cidades de Ilhéus (BA), Brasília (DF) e Cuiabá (MT), sendo composto principalmente pelos portos que compõem o interesse logístico para o agronegócio. São os de Itacoatiara (AM), Santarém e Barcarena (PA), Santana (AP), São Luís (MA), Salvador e Ilhéus (BA) (Mapa 1).

O Arco Norte tem sido tratado como um projeto de Estado, em função de ser um vetor logístico capaz de integrar os modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, tanto fluvial quanto marítimo, contribuindo significativamente para a integração desses modos de transporte o que permitirá o gerenciamento logístico dos fluxos de mercadorias, sobretudo, de commodities agrícolas.

MAPA 1 / Localização e distribuição espacial dos portos do Arco Norte



Fonte: MAPA

A melhoria da logística e infraestrutura para escoamento da safra brasileira está sendo tratada pelo governo como prioridade, não somente para os portos do Arco Norte, pelo seu potencial, mas, sobretudo, pela melhoria da competitividade da produção nacional. Isso possibilita ao produtor e ao exportador de grãos obterem menores custos em transporte e portuários, estimulando a competitividade do produto brasileiro no mercado internacional.

O governo também realizou obras de infraestrutura relevantes para o melhor aproveitamento dos portos do Arco Norte, além das concessões rodoviárias e ferroviárias. A conclusão da BR 163 representou um estímulo ao escoamento por esse corredor, o que refletiu nas exportações de Mato Grosso que já apresentam percentual significativo em 2020 relativamente aos portos tradicionais de Santos (SP) e Paranaguá (PR), em função da redução dos valores de frete rodoviário.

Outra questão importante está relacionada às importações de insumos que têm sua entrada no país, na sua maioria, pelos portos do Sul e Sudeste, elevando o custo para a produção do Centro-Oeste. A entrada pelos portos do Arco Norte e com melhorias na malha ferroviária, em especial a Ferrogrão, representaria redução de custos importantes. Para melhor relação de troca entre o preço dos insumos e o da comercialização realizada pelos produtores. Ademais, viabilizaria ou sedimentaria a realização do frete de retorno após entrega da produção agrícola nos portos e carregamento dos insumos.

Evidente que o Estado brasileiro deve mediar e incentivar a canalização de investimentos pelo setor privado na logística portuária, em função de que as grandes empresas do agronegócio possuem terminais em portos fluviais e marítimos, além de atuar no mercado de fertilizantes, no mercado de sementes, na comercialização e na exportação.

O crescimento da participação dos portos do Arco Norte é uma realidade, havendo potencial promissor. Estas rotas não podem mais serem tratadas como alternativas, mas como solução para o escoamento da crescente produção agrícola do Brasil (Gráfico 2).

GRÁFICO 2 / Participação dos portos do Arco Norte nas exportações de milho e soja



Fonte: Antaq

Movimentação de estoques da Conab

Dos avisos para contratação de serviços de frete lançados desde janeiro/2020 até setembro 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 nº 148/2019, de 04.07.2019, e Ofício nº 137/2020/GAB-SPA/SPA/MAPA, de 20.03.2020, dois estão em operação para remoção de milho em grãos para armazéns da Conab nas regiões atendidas pelo Programa. O de n.º 17/2020 já em procedimento de finalização. O de n.º 049/2020, ofertado em 08.07.2020 para o mercado, já está em início de operação e foi necessário devido ao cancelamento de parte dos lotes de avisos anteriores. O de n.º 069/2020 foi ofertado para cooperativas e associações, no entanto, não houve cooperativas habilitadas ao transporte de aproximadamente 30% da demanda necessária. Dessa forma, o quantitativo total da demanda será ofertado ao mercado já em um próximo aviso de frete por pregão eletrônico.

TABELA 4 / Remoções 2020 – Quantidades embarcadas até 30.09.2020

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	0	26.635.512	3.646.474	87,96
69**	6.227.632	0	364,32	0	0	0	0,00
71	18.326.549	21,47	307,54	0	14.411.120	3.915.429	78,64

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.