

/ Mercado de Frete e Conjuntura de Exportação

Em outubro de 2020 o mercado para contratação dos serviços de frete rodoviário permaneceu em queda, decorrente do período de entressafra de milho e soja em Mato Grosso. A colheita do milho finalizada há alguns meses e o período de plantio da soja, que ainda ocorre no estado, são os fatores baixistas do momento, normais para o período.

No entanto, o início tardio da semeadura da soja deve prorrogar o momento de aquecimento do mercado de fretes rodoviários para fevereiro de 2021, mês a partir do qual a demanda por transporte deve voltar a crescer, tendo em vista a colheita da safra de Mato Grosso, sobretudo pela expectativa de um volume recorde.

O relato das transportadoras é de um mercado relativamente parado, a não ser pela movimentação do escoamento para atender o mercado externo que mantém uma cadência mensal significativa (frota própria *tradings*), em função do câmbio brasileiro favorável e da competitividade do produto brasileiro no mercado externo.

Ainda assim, é importante registrar que o patamar das cotações é relativamente favorável às transportadoras, ainda que não seja tão elevado quanto em 2018, em que grande crise se instaurou no ramo logístico, que envolveu, inclusive, uma greve no setor.

Os preços pesquisados pela Conab em Mato Grosso apresentaram queda de até 12% 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 em 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	285,00	300,00	280,00	-2%	-7%
	PRIMAVERA/MT	1.632	230,00	240,00	220,00	-4%	-8%
	RONDONÓPOLIS/MT	1.506	210,00	225,00	200,00	-5%	-11%
	CAMPO NOVO/MT	2.210	285,00	300,00	280,00	-2%	-7%
	QUERÊNCIA/MT	1.817	270,00	270,00	260,00	-4%	-4%
PARANAGUÁ/PR	PRIMAVERA/MT	1.747	210,00	230,00	205,00	-2%	-11%
	RONDONÓPOLIS/MT	1.621	190,00	215,00	190,00	0%	-12%
ALTO ARAGUAIA/MT	SORRISO/MT	874	120,00	120,00	120,00	0%	0%
	PRIMAVERA/MT	335	65,00	70,00	70,00	8%	0%
ARCO NORTE	SORRISO/MT – MIRITUBA/PA	1.017	180,00	170,00	160,00	-11%	-6%
	SORRISO/MT – SANTARÉM/PA	1.380	240,00	230,00	220,00	-8%	-4%
	CAMPO NOVO/MT – PORTO VELHO/RO	1.179	150,00	145,00	145,00	-3%	0%
ARAGUARI/MG	QUERÊNCIA/MT	1.141	165,00	170,00	155,00	-6%	-9%
COLINAS/TO		1.194	170,00	170,00	160,00	-6%	-6%
SÃO LUIS/MA		2.242	280,00	280,00	270,00	-4%	-4%

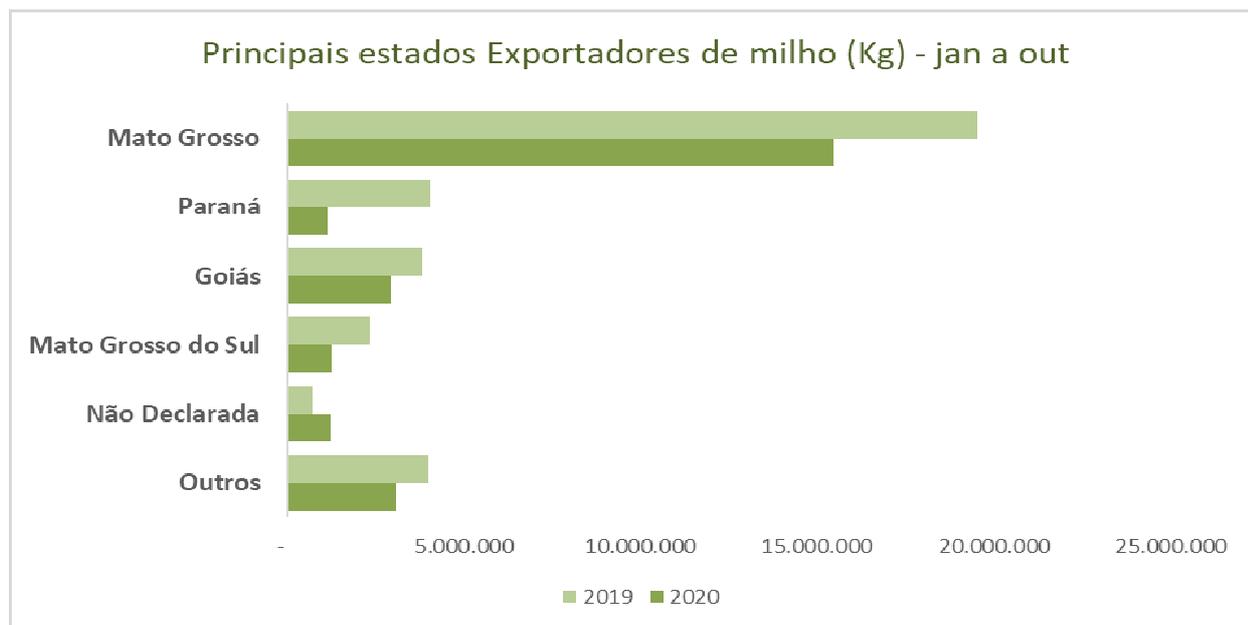
Nota: Pesquisa mensal realizada pela Conab-MT para monitorar as rotas mais relevantes de corredores logísticos com origem no Estado, com objetivo de alimentar banco de dados e subsidiar a elaboração de conjunturas econômicas e eventuais trabalhos da Companhia. A pesquisa não se propõe a definir preço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

Dentre os produtos agrícolas, o milho e a soja, devido ao alto volume produzido no país, continuam sendo os que mais demandam da infraestrutura logística. Neste sentido, o mercado brasileiro do milho em outubro de 2020 permaneceu bastante aquecido, mesmo com a medida do governo federal de zerar as alíquotas de importação. No estado de Mato Grosso, não houve registros de quedas nos preços do cereal. Pelo contrário. Em algumas praças, foram registrados aumentos. A explicação pode ser encontrada no câmbio e nos prêmios dos portos favoráveis às exportações dos estoques remanescentes de milho. Contudo, a forte demanda interna tem sido fator de alta preponderante, frente à relativa escassez de produto

Os números são impressionantes quando se analisam as negociações em andamento. A safra 2019/20 de milho em Mato Grosso já foi 97% comercializada até outubro de 2020, estando a safra 2020/21 na marca de 55% antecipadamente negociada e a safra 21/22, com 4% de negociações fechadas.

O estado de Mato Grosso continua se destacando como o maior exportador brasileiro de milho, embora o volume exportado até outubro de 2020 tenha sido significativamente menor que o registrado no mesmo período do ano passado (Gráfico 1). As exportações do estado nesse período foram de 15,5 milhões de toneladas, abaixo das 19,5 milhões registradas em igual período do ano de 2019.

GRÁFICO 1 / Principais estados exportadores de milho

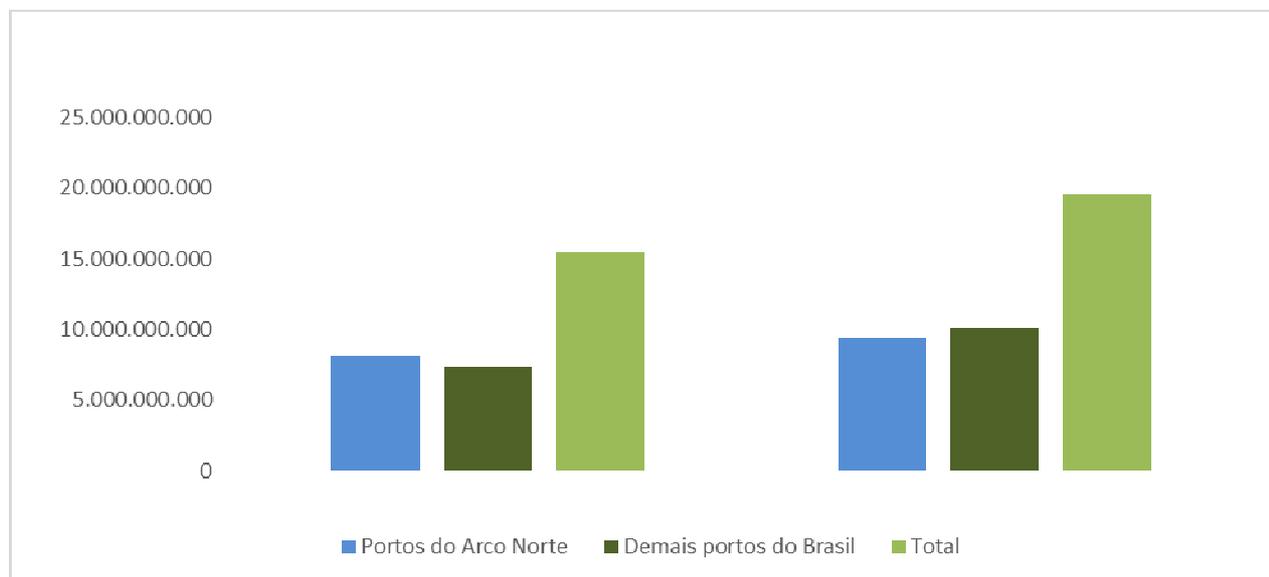


Fonte: Comexstat

A melhoria da infraestrutura disponível para escoamento da safra brasileira tem se mostrado eficaz, e os números mostram a modificação do perfil desse escoamento seja para o mercado interno ou para exportação. Com a previsão de volumes recordes de produção, será necessário que toda a infraestrutura acompanhe esse desenvolvimento para reduzir os gargalos logísticos com decorrente redução de custos o que tornará os produtos brasileiros ainda mais competitivos no mercado internacional.

Para exemplificar essa modificação de perfil no escoamento do milho produzido no estado de Mato Grosso, é interessante notar a importância dos portos do Arco Norte. Antes, eram considerados como uma boa alternativa; atualmente, são protagonistas dos maiores volumes registrados de janeiro a outubro de 2020 em relação aos demais portos nacionais (Gráfico 2).

GRÁFICO 2 / Exportações de milho de Mato Grosso por portos, de janeiro a outubro (Kg)



Fonte: Comexstat

Esse aumento de fluxo para os portos do Arco Norte foi motivado pela redução do frete rodoviário que se consolidou com a finalização do asfaltamento da BR-163, que liga o norte de Mato Grosso a Miritituba- PA, de onde saem barcaças pelo rio Tapajós rumo aos portos do Pará e Amazonas. Além disso, deve ser considerado o excesso da oferta de caminhões existentes, uma vez que as tradings operam com frota própria.

A melhoria da infraestrutura para os portos do Arco Norte e seus acessos demonstram a importância e a necessidade de investimentos para melhorar a logística de escoamento da produção agrícola brasileira, que tem melhorado bastante com a atuação governamental que vem incentivando medidas para o equilíbrio da matriz de transportes existente em todo o território brasileiro.

Em relação à soja, existem vários fatores que explicam o seu forte crescimento de produção no Brasil. Alguns relacionados à mudança no perfil alimentar com o aumento do consumo de óleos vegetais, a demanda para a ração na produção de proteína animal, a competência dos produtores com capacidade gerencial e utilização de tecnologia de ponta, a política agrícola com incentivo à produção via crédito rural, a pesquisa de novas variedades de sementes, entre outros. O resultado de todos esses fatores combinados talvez seja o mais importante quando se verifica que o produto nacional tem qualidade e consegue atrair a demanda internacional a cada ano com mais intensidade.

Adicionalmente, a conjuntura de mercado se tornou bastante positiva com uma taxa cambial favorável, o que permite vislumbrar números de exportações da oleaginosa crescentes, atingindo recordes recorrentes em um mercado internacional bastante competitivo.

As exportações brasileiras de soja no período de janeiro a outubro de 2020 já acumularam 81,4 milhões de toneladas, contra 74,1 milhões registradas em igual período de 2019. A expectativa é que o total do ano corrente chegue próximo de 84 milhões de toneladas.

A comercialização da safra 19/20 no estado de Mato Grosso praticamente foi concluída no mês de outubro, e a soja produzida no estado apresentou números recordes de exportações em 2020 e continua na liderança nacional com o embarque de 22,1 milhões de toneladas de janeiro a outubro (Gráfico 3).

O volume das exportações mensais vem reduzindo desde junho; a baixa disponibilidade de produto no mercado doméstico talvez seja um dos fatores de cotações elevadas.

GRÁFICO 3 / Principais estados exportadores de soja



Fonte: Comexstat

Que os insumos agrícolas são de extrema importância para agricultura brasileira não existem dúvidas a respeito, merece, apenas, a reflexão quanto a dependência desses produtos perante o mercado internacional. Nesse contexto, o estado de Mato Grosso como o maior produtor de soja, milho e algodão do Brasil, torna o uso desses insumos indispensável, sendo o item que representa 83% de todas as importações realizadas pelo estado.

Grande parcela da produção mundial de potássio é utilizada como fertilizante agrícola. O Brasil é o terceiro maior consumidor mundial desse tipo de insumo e o agronegócio dificilmente sobreviveria sem o produto. Nesse contexto, o país importa 70% do potássio consumido internamente.

Talvez esteja surgindo algumas novidades para diminuir a dependência das importações desses insumos. Exemplo disso, é o de uma empresa localizada no estado do Amazonas, que apresentou um projeto que pode ser importante para colocar o estado na posição de grande produtor mundial de fertilizantes de potássio.

Dessa forma, seria interessante e estratégico para o Brasil, pois além de reduzir o volume das importações, a princípio teríamos um preço mais atrativo para o mercado interno, além do melhor aproveitamento da logística já utilizada pelo agronegócio estadual. Por exemplo, as barcas carregadas de soja exportada para a China pelos portos de Itacoatiara e Santarém, poderiam realizar o frete retorno com carregamento de potássio.

A questão que é importante e consome um tempo enorme, pois envolve estudos para avaliar possíveis impactos ambientais e, sobretudo, a questão envolvendo as comunidades indígenas locais.

As importações de adubos e fertilizantes realizadas pelo estado de Mato Grosso acumularam de janeiro a outubro de 2020, 4,8 milhões de toneladas, pouco acima dos 4,4 milhões registrados no ano passado (Tabela 2).

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

DESTINO- UF / PORTO	JAN/OUT 2020		JAN/OUT 2019	
	US\$	KG	US\$	KG
SANTOS - SP	442.551.308	1.867.978.758	470.628.009	1.473.547.706
PARANAGUA - PR	313.683.159	1.330.281.297	375.345.728	1.207.158.088
SANTAREM - PA	136.916.167	549.529.800	132.447.310	435.191.972
MANAUS - AM	68.956.748	338.488.667	68.302.647	249.804.000
BARCARENA - PA	60.844.985	255.958.528	118.772.522	396.206.968
SAO FRANCISCO DO SUL - SC	52.105.736	226.481.954	103.240.169	337.185.996
SÃO LUÍS - MA	51.737.822	214.880.046	61.756.287	212.503.770
VITORIA - ES	13.530.053	54.753.000	25.665.565	72.956.305
CORUMBÁ - GO	1.982.508	7.470.000	2.572.255	11.040.000
JARAGUÃO - RS	307.560	316.800	168.400	100.800
CACERES - MT	27.250	100.000	13.500	50.000
SANTANA - AP	0	0	1.753.865	6.850.000
TOTAL	1.142.643.296	4.846.238.850	1.360.666.257	4.402.595.605

Fonte: Comexstat

/ Análise da movimentação portuária do Brasil em 2020

Desde o início de 2020, com a ocorrência da pandemia no Brasil, vários segmentos da economia encontram dificuldades em manter suas atividades. As medidas de contenção da infecção pelo coronavírus afetou diretamente o comércio em geral, devido à restrição da circulação de pessoas e mercadorias, ao fechamento de fronteiras e à suspensão de parte das operações portuárias e aeroportuárias. A redução da demanda interna pelos serviços era esperada, e a perspectiva mais ampla era de retração forte da demanda e da capacidade de oferta de diversos países, bem como o encolhimento do mercado global.

Particularmente para o agronegócio, a paralisação do fluxo do comércio representaria um enorme retrocesso na economia brasileira que vinha apresentando índices positivos de crescimento com projeções otimistas para o ano de 2020 que se iniciava.

O governo brasileiro de forma célere, para proteger a logística para o fluxo das importações e das exportações, publicou o Decreto 10.282/2020, contendo a lista de serviços públicos e atividades essenciais, para fins de ininterrupção de prestação, ainda que em caso de determinação de isolamento ou quarentena, nos termos da Lei n. 13.979/2020. A lista contemplou, dentre outros, os serviços necessários à continuidade das importações e exportações brasileiras, como embarque e desembarque de cargas, despachos aduaneiros de importação e exportação, inclusive vigilância agropecuária internacional, transporte e entrega de cargas em geral e fiscalização tributária e aduaneira.

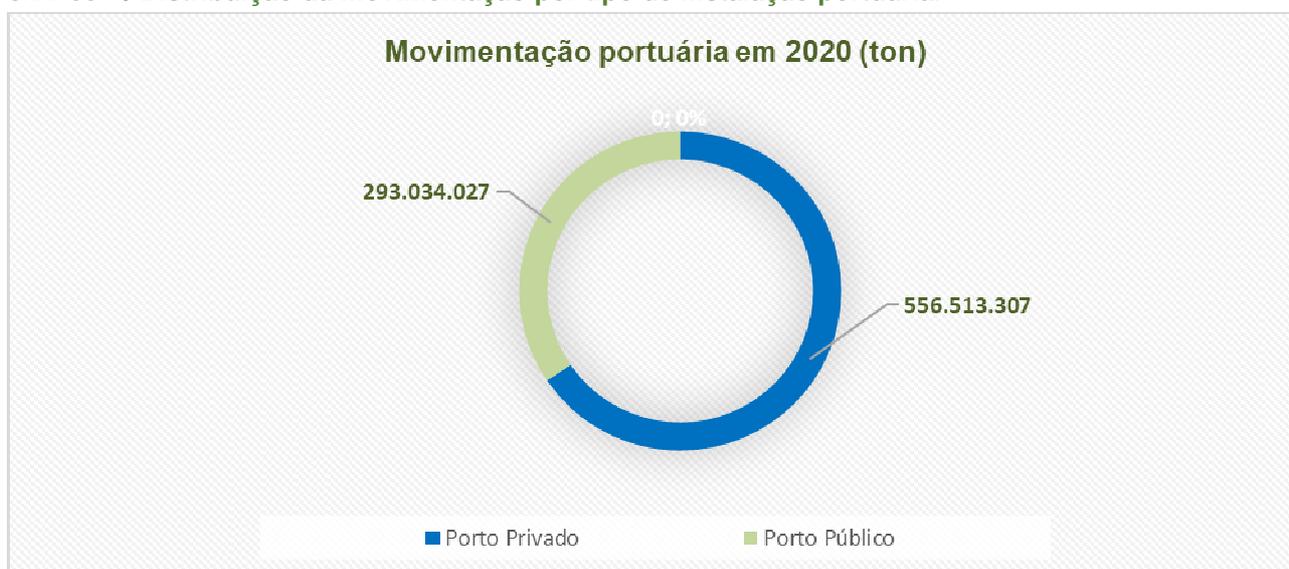
Com essas medidas e com grande esforço o Brasil teve preservados o fluxo do comércio internacional e o equilíbrio de sua balança comercial, em função de que o agronegócio estava e permanece como força motriz da economia nacional, o que inclusive servirá de suporte fundamental para a retomada da economia pós pandemia.

Nesse contexto, é interessante analisar um dos segmentos que teve participação preponderante na manutenção de suas atividades com decorrente influência em outras cadeias produtivas que se mantiveram em ritmo operacional praticamente normal. O setor portuário nacional vem apresentando números muito interessantes e a percepção dos resultados alcançados demonstra todo o trabalho realizado.

A análise será realizada com os números disponíveis na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, acumulados até o terceiro trimestre de 2020.

O Brasil possui 34 portos organizados (públicos) e 147 Terminais de Uso Privado – TUP, responsáveis pela movimentação marítima e fluvial de 80% de todas as mercadorias consumidas diariamente. Em 2020 a movimentação total dos portos foi de 850 milhões de toneladas, com 65,5% realizadas nos TUP's e 34,5% nos portos organizados (Gráfico 4). Essa movimentação foi 3,7% superior à registrada em 2019.

GRÁFICO 4 / **Distribuição da movimentação por tipo de instalação portuária.**

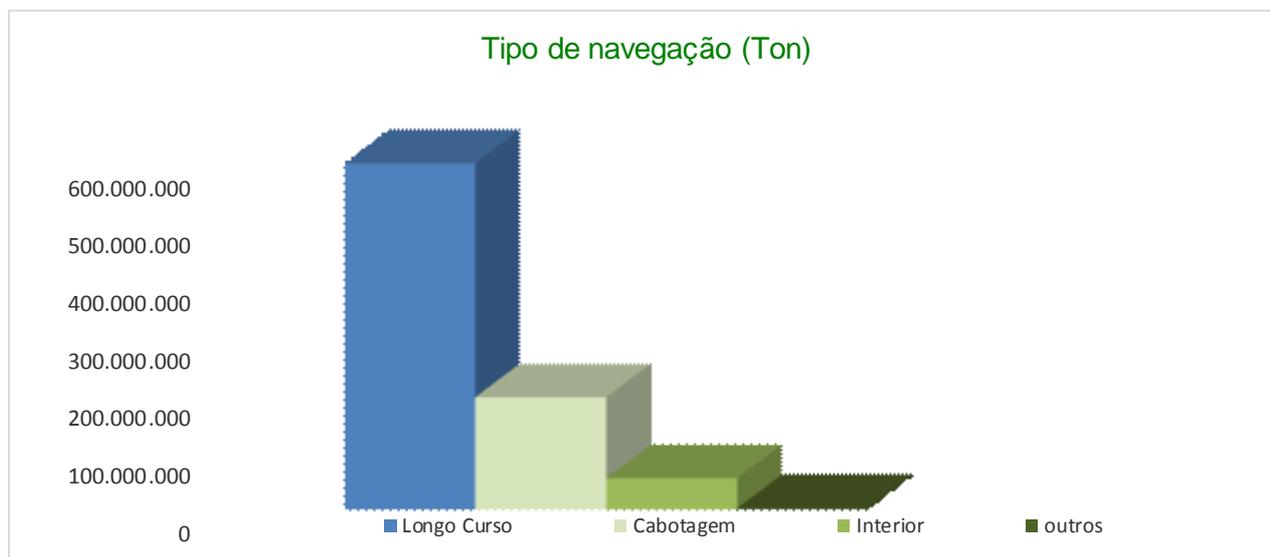


Fonte: ANTAQ

Do total da movimentação de cargas desse período de 2020, destacam-se principalmente as operações realizadas por navegação de Longo Curso, que representa 70% de todo o montante (exportações – 83% e importações – 17%), seguidas das operações de cabotagem com 23% e a navegação interior e outros com 7% (Gráfico 5).

Cabe o esclarecimento que em cada tipo de navegação estão contemplados diversos tipos de mercadorias em ordem de importância: o Granel sólido, Granel líquido e gasoso, Carga containerizada e Carga geral.

GRÁFICO 5 / **Movimentação portuária por tipo de navegação**



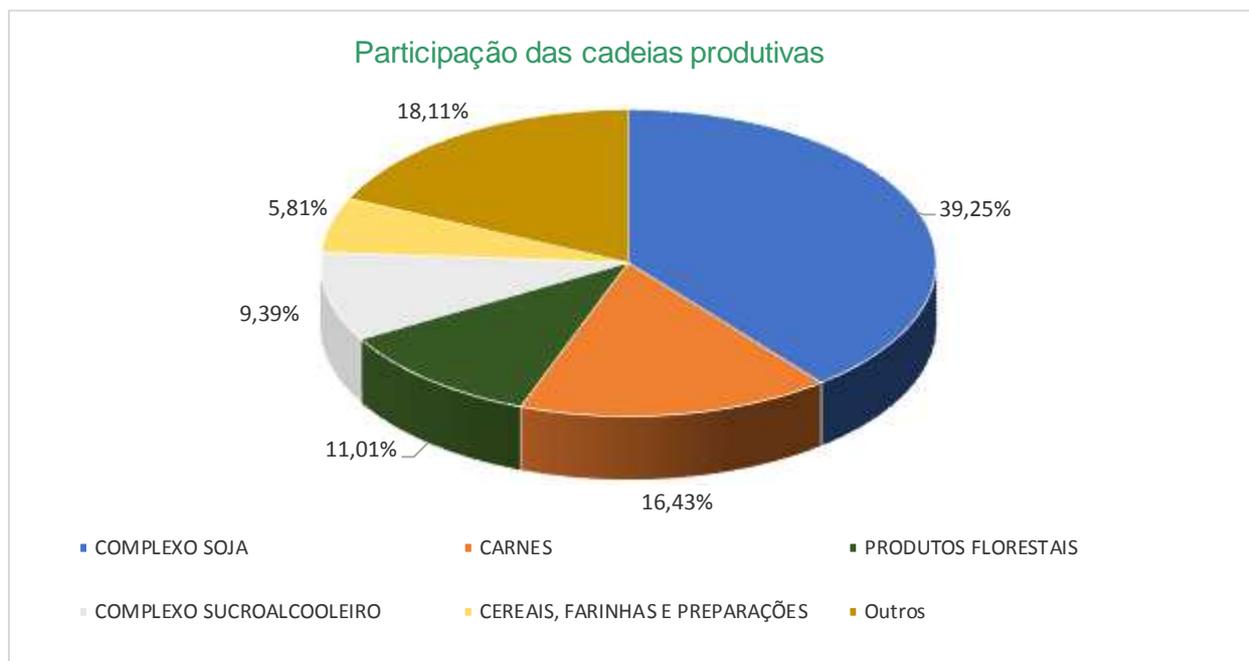
Fonte: Antaq

Especificamente para os produtos agrícolas, os dados mostram a importância de cada cadeia dentro do contexto geral das exportações brasileiras. Os valores atingidos até outubro de 2020 registram um superávit na balança comercial de 75,5 bilhões de dólares, sendo 85,8 bilhões para exportação e 10,4 bilhões para as importações.

Com a previsão do Ministério da Economia realizada em outubro que as exportações brasileiras podem atingir o valor de 210,7 bilhões de dólares, significa que o setor do agronegócio poderá contribuir com quase a metade desse montante.

Dessa forma, a distribuição da participação em termos de valores demonstra quais são os setores mais importantes e os com maior potencial de crescimento. É relevante conhecer o perfil das exportações do agronegócio para possibilitar a visão de importância de cada cadeia produtiva no processo. Os dados do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA acumulados até outubro de 2020, registram que o complexo soja lidera com o maior valor acumulado de todas as cadeias, com 39,2% do total, seguido pelo setor de carnes com 16,4% (Gráfico 5).

GRÁFICO 5 / Exportações brasileiras do agronegócio por setores (Bilhões de dólares)



Fonte: MAPA

Observando o item mais relevante nas exportações brasileiras o complexo soja tem um potencial de crescimento muito expressivo. Somente as exportações de soja grão registraram um aumento superior a 30% em relação ao ano de 2019 e as perspectivas, mediante condições climáticas adequadas, é de crescimento da produção da oleaginosa, o que representaria recordes de volume e valores, dado a projeção para o câmbio próximo dos patamares atuais.

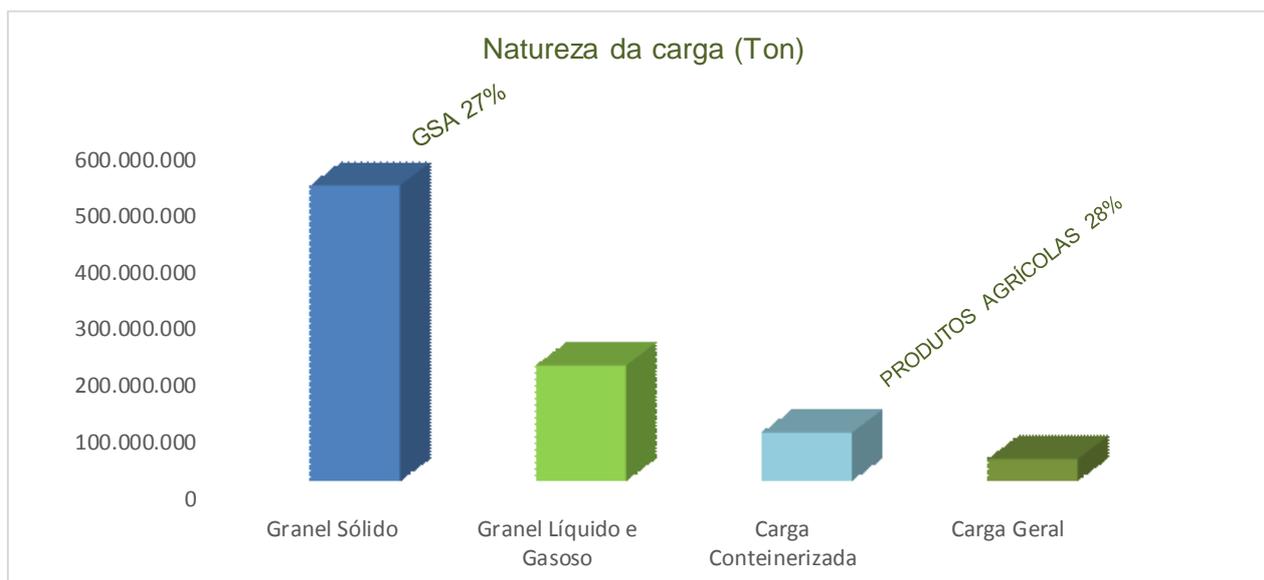
Mesmo assim, cabe uma observação em função de que em termos de volumes a participação do agronegócio ainda não representa parcela preponderante no computo geral das exportações, sendo importante nas divisas auferidas, mas ainda abaixo de outros setores que dominam a movimentação de muitos portos no Brasil.

A movimentação nos portos brasileiros em termos de perfil da carga, registrou, em 2020, um montante de 850 milhões de toneladas, sendo 521 milhões de Granel Sólido – GS, sendo 73% basicamente de minérios de ferro, outros minérios e outros itens não agrícolas, restando apenas 27% para Granel Sólido Agrícola – GSA. O segundo maior item em termos de volume é o Granel Líquido – GL com 204 milhões de toneladas praticamente de petróleo, seus derivados e outros óleos minerais. No que se refere a Carga Containerizada – CC, foram movimentadas 85 milhões de toneladas, sendo 34 milhões de produtos agrícolas. E o último item Carga Geral – GG que movimentou 39 milhões de toneladas (Gráfico 6).

Do total da movimentação registrada em 2020, os produtos agropecuários representaram em torno de 21%, o que equivale a 175 milhões de toneladas entre exportações e importações realizadas no período.

A movimentação portuária brasileira com toda a sua magnitude, utilização das embarcações nacionais e afretadas é ocupada em mais de 79% com cargas não agrícolas, predominantemente de minérios e petróleo e seus derivados.

GRÁFICO 6 / Perfil das cargas movimentadas nos portos em 2020



Fonte: Antaq

O setor portuário está em evolução no decorrer das últimas décadas, com o advento da Lei de Modernização dos Portos (Lei n. 8.630/93) e do novo marco regulatório (Lei n. 12.815/2013), onde foram definidos novos critérios para a exploração e arrendamento para a iniciativa privada de terminais de movimentação de carga em portos públicos, o que vem facilitando a instalação de novos terminais portuários privados, com a intenção de proporcionar mais agilidade e modernizar o setor, reduzindo os custos das operações.

A lista das maiores movimentações portuárias em 2020, demonstram a importância da necessidade de investimentos nessa infraestrutura, principalmente para aumentar a capacidade de exportação da produção agropecuária brasileira, evidentemente sem desconsiderar que os outros produtos não agrícolas tem sua importância e é no contexto de equilíbrio da matriz de transporte e na utilização de todas as rotas e modais disponíveis é que se consegue reduzir custos e aumentar a competitividade do Brasil (Tabela 3).

Particularmente para os portos públicos brasileiros, está para ser anunciado pelo Ministério da Infraestrutura – MINFRA, um prêmio denominado “Portos + Brasil” para os que apresentarem os melhores índices de desempenho em suas gestões a partir deste ano, com base no Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP), por intermédio da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), que criou a premiação.

TABELA 3 / Lista das 20 maiores movimentações portuárias em 2020

Portos e Terminais	Tipo Terminal	UF	Carga Bruta (t)
Terminal Marítimo De Ponta Da Madeira	TUP	MA	137.564.079
Santos	Terminal: Público	SP	86.248.312
Terminal Aquaviário De Angra Dos Reis	TUP	RJ	46.237.854
Terminal De Tubarão	TUP	ES	42.413.114
Paranaguá	Terminal: Público	PR	39.905.322
Terminal Aquaviário De São Sebastião (Al. Barroso)	TUP	SP	38.981.954
Itaguaí	Terminal: Público	RJ	32.428.992
Terminal De Petróleo Tpet/Toil - Açú	TUP	RJ	21.169.172
Rio Grande	Terminal: Público	RS	19.480.666
Itaquí	Terminal: Público	MA	19.108.926
Suape	Terminal: Público	PE	18.743.696
Porto Do Açú - Terminal De Minério	TUP	RJ	17.541.100
Terminal Da Ilha Guaíba - Tig	TUP	RJ	16.155.107
Porto Sudeste Do Brasil	TUP	RJ	13.691.683
Terminal Aquaviário De Madre De Deus	TUP	BA	13.380.846
Terminal Aquaviário Da Ilha D'Água	TUP	RJ	12.295.632
Santarém	Terminal: Público	PA	11.952.563
Vila Do Conde	Terminal: Público	PA	11.691.544
Terminal Portuário Do Pecém	TUP	CE	11.527.103
Terminal Portuário Privativo Da Alumar	TUP	MA	11.317.471

Fonte: Antaq

Movimentação de estoques da Conab

Dos avisos para contratação de serviços de transporte lançados neste ano até o mês de outubro 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, três avisos estão em operação para remoção de milho em grãos para armazéns da Conab nas regiões atendidas pelo programa. O de n.º 49/2020 e de n.º 71/2020 já estão em procedimento de finalização. O de n.º 076/2020, iniciado no final de outubro e em andamento, com, aproximadamente, 20% realizado. Foi ofertado mais um aviso de frete no dia 29/10, n.º 127/2020, que está em vias de ser iniciado no começo de dezembro.

TABELA 4 / **Remoções 2020 – Quantidades embarcadas até 31.10.2020**

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	27.731.390	1.604.376	94,30
69**	6.227.632	0	364,32	0	0	0	0,00
71	18.326.549	21,47	307,54	0	17.677.910	648.639	96,46
75	18.916.840	0	0	0	0	0	0,00**
76	29.722.453	20,37	375,11	0	5.600.000	24.122.453	18,84

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.