

## / Mercado de Frete e Conjuntura de Exportação

O mercado para contratação dos serviços de frete rodoviário em janeiro de 2021, com o início da colheita de soja, começou a se aquecer no estado do Mato Grosso, ainda que os valores registrados fiquem aquém dos aferidos em janeiro de 2020, tendo em vista o atraso da colheita da safra de soja. Apuração mais recente da Conab, de 29 de janeiro, aponta colheita de 4,9% da área de soja, sendo que, há um ano, os trabalhos já contabilizavam 14,1%.

À medida que a colheita da soja avança em cada região, o mercado de fretes acompanha a movimentação com decorrente aumento na demanda por transporte. Percebe-se que parte dos agentes deste mercado já se antecipam e elevam seus preços, dada a iminência da maior movimentação logística. A tendência é que os preços aumentem ainda mais em fevereiro e março, meses que a colheita da commodity se intensificará.

Uma expectativa de produção recorde, bem como a existência de grande volume de comercialização antecipada, indica que o ritmo de escoamento deverá permanecer intenso ao longo do 1º semestre, com reflexos diretos sobre o aquecimento do mercado de fretes rodoviários. A maior parte do setor descarta a possibilidade de eventual paralisação neste momento, possivelmente por se tratar do momento de atividade intensa e de possibilidade de boa rentabilidade, havendo, portanto, maior complexidade em eventual mobilização.

A pesquisa realizada pela Conab em Mato Grosso apresentou aumentos de até 18% dos valores em relação ao mês passado, mas ainda menores em até 16% do que os registrados em janeiro de 2020 (Tabela 1).

TABELA 1 / Preços de frete praticados em Mato Grosso

ROTAS		R\$ / t				VARIÇÃO PERCENTUAL	
DESTINO-UF	ORIGEM-UF	KM	jan/20	dez/20	jan/21	ANO	MÊS
SANTOS/SP	SORRISO/MT	2.171	320,00	270,00	300,00	-6%	11%
	PRIMAVERA/MT	1.632	240,00	210,00	230,00	-4%	10%
	RONDONÓPOLIS/MT	1.506	220,00	190,00	215,00	-2%	13%
	CAMPO NOVO/MT	2.210	310,00	270,00	290,00	-6%	7%
	QUERÊNCIA/MT	1.817	280,00	250,00	270,00	-4%	8%
PARANAGUÁ/PR	PRIMAVERA/MT	1.747	215,00	185,00	210,00	-2%	14%
	RONDONÓPOLIS/MT	1.621	205,00	175,00	200,00	-2%	14%
ALTO ARAGUAIA/MT	SORRISO/MT	874	140,00	110,00	130,00	-7%	18%
	PRIMAVERA/MT	335	75,00	60,00	65,00	-13%	8%
ARCO NORTE	SORRISO/MT – MIRITITUBA/PA	1.017	190,00	140,00	160,00	-16%	14%
	SORRISO/MT – SANTARÉM/PA	1.380	245,00	190,00	220,00	-10%	16%
	CAMPO NOVO/MT – PORTO VELHO/RO	1.179	165,00	130,00	140,00	-15%	8%
ARAGUARI/MG	QUERÊNCIA/MT	1.141	170,00	145,00	160,00	-6%	10%
COLINAS/TO		1.194	170,00	150,00	160,00	-6%	7%
SÃO LUIS/MA		2.242	285,00	240,00	260,00	-9%	8%

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.

O ano de 2021 deverá ser marcado por uma comercialização fora do milho dos padrões normais. A indicação vem do mercado internacional com a redução da oferta da Argentina (*Retenciones*), que induzirá compradores tradicionais a buscar outros mercados, sobretudo, o Brasil.

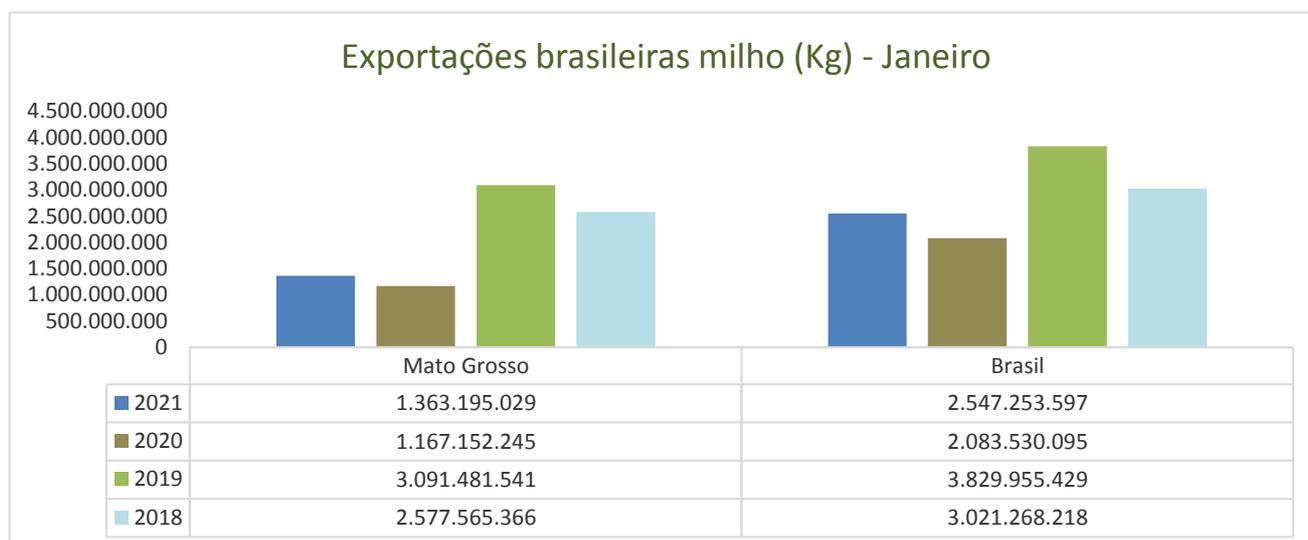
Internamente, no mercado brasileiro, seguem as vendas antecipadas de forma cada vez mais intensa, com o câmbio favorecendo o escoamento do milho para exportação. Em função dessas condições, a previsão para 2021 é de novos recordes de volumes negociados no mercado internacional.

Além disso, o consumo interno do cereal segue crescente, em virtude do maior interesse do setor de proteína animal e da forte demanda advinda das usinas de etanol de milho principalmente na região do Centro Oeste do país.

Desta feita, as atenções estarão voltadas para a segunda safra de milho de 2021, que representa o maior volume de produção deste cereal, localizado, basicamente, na região central do país, sobretudo no estado do Mato Grosso, sendo vital para atender a demanda interna de outros estados, principalmente para abastecer a produção de outras cadeias produtivas.

Embora em menor proporção no mês de janeiro de anos anteriores, as exportações do Mato Grosso se configuram como preponderantes no volume total registrado no Brasil (Gráfico 1).

GRÁFICO 1 / Participação do Mato Grosso nas exportações brasileiras de milho



Fonte: Comexstat

A queda do volume das exportações de soja, no mês de janeiro de 2021, pode ser explicada em função do baixo estoque de passagem, do atraso no plantio da safra 2020/2021, em função da seca, e, posteriormente, do atraso nas áreas de colheita em decorrência das chuvas.

O volume registrado no mês de janeiro de 2021 foi irrisório, sendo o menor dos últimos 7 anos, mesmo assim maior que o pior registro de 2013 (Gráfico 2). A movimentação portuária para exportação de soja, envolveu 10 portos do Sudeste e

do Arco Norte e a movimentação de 2021 se restringiu basicamente ao porto de Paranaguá – PR.

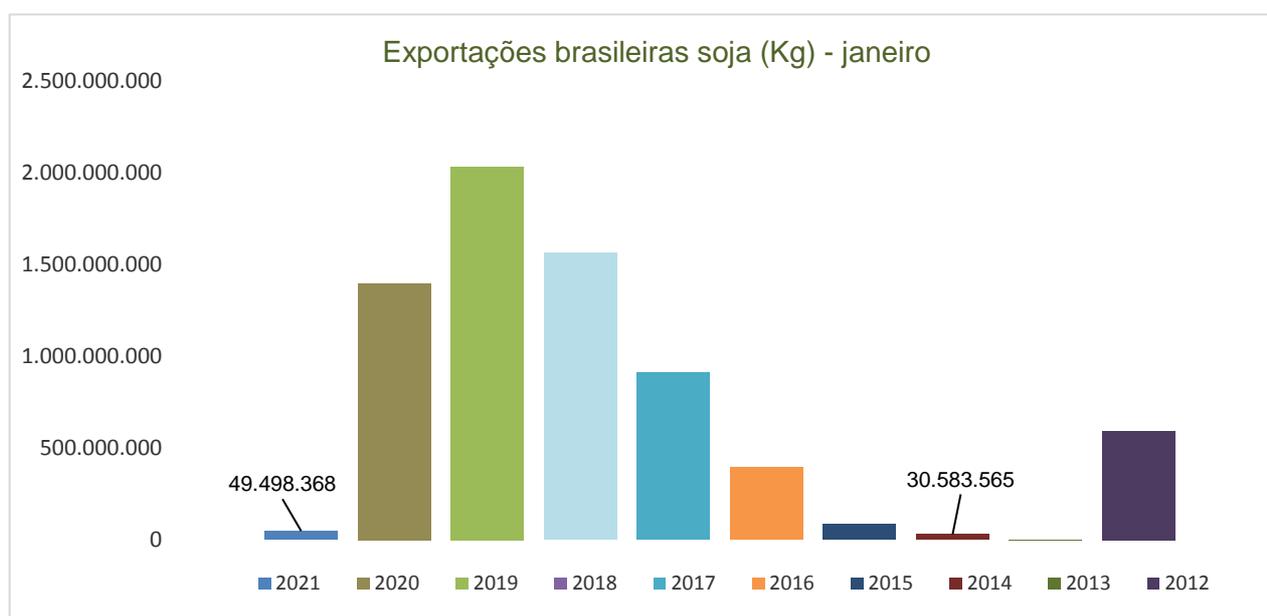
Contudo, com o avanço da colheita a expectativa é de que o volume das exportações cresça significativamente a partir de fevereiro, estando a capacidade portuária brasileira preparada para atender o crescimento do fluxo para embarques, com as grandes *tradings* já programadas para a contratação dos serviços de transportes disponíveis.

O valor das exportações do agronegócio brasileiro, em janeiro de 2021, foi afetado pelo baixo desempenho das exportações de soja, entretanto, existem projeções de que o volume final deste ano seja recorde favorecendo substancialmente a balança comercial do país.

A forte demanda internacional pela soja brasileira e a comercialização da safra 20/21 que antecipadamente já negociou mais de 65% do total previsto de produção, são sinais fundamentais para que as exportações apresentem crescimento significativo nos meses de fevereiro e março próximos.

Com o aumento da participação de novos portos nas exportações de soja e devido ao grande potencial de crescimento da produção da oleaginosa no Brasil é importante que se desenvolva a melhoria da infraestrutura e da logística disponíveis para escoamento dessa produção. O equilíbrio da matriz de transporte, com a otimização de cada modal dentro de um contexto de multimodalidade, será determinante para a manutenção do status do Brasil como importante *player* no mercado internacional.

## GRÁFICO 2 / Evolução das exortações de soja no Brasil



Fonte: Comexstat

## / Adubos e Fertilizantes

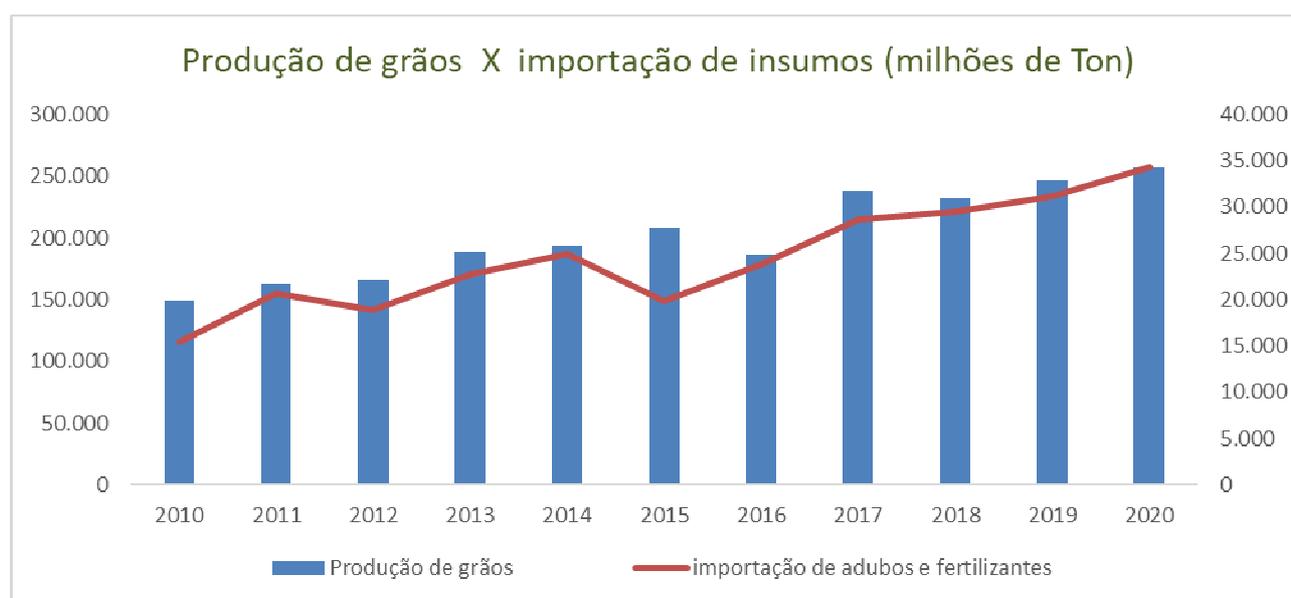
O aumento da demanda por alimentos impulsionou o crescimento da produção mundial, estando o Brasil particularmente posicionado como grande fornecedor. A agricultura brasileira registrou incrementos na produção

agrícola, sobretudo de grãos, via ganho de produtividade com aplicação de alta tecnologia, o que causou decorrente aumento do consumo de fertilizantes no país nos últimos 20 anos.

Graças a estes fatores o Brasil tornou-se fortemente dependente das importações externas de todos os nutrientes. Dados coletados junto a Associação Nacional para Difusão de Adubos - ANDA, estimam que, em média, já que a variação para cada insumo é muito distinta, que 88% dos insumos são importados e somente 12% são produzidos internamente. Para dimensionar a questão, existe o registro de que 96% do potássio e 94% do nitrogênio utilizados pelo país são importados.

A correlação entre a importação de fertilizantes e a produção de grãos no Brasil segue uma tendência, com alguns anos não apresentando a sintonia de crescimento, seja pela variação dos preços internacionais, que ensejam compras antecipadas em volumes superiores ao necessário e até estocagem para a próxima safra, levando sempre em consideração a relação de troca entre os preços dos grãos e os insumos (Gráfico 3).

GRÁFICO 3 / **Relação entre a produção de grãos e a importação de Adubos e Fertilizantes**



Fonte: Comexstat e Conab

Para este ano de 2021, a expectativa é de aumento da produção agrícola com decorrente crescimento do consumo de adubos e fertilizantes, nesse sentido é sempre importante analisar as possibilidades de incentivar a produção nacional desses insumos, visando basicamente reduzir a dependência do mercado internacional.

O governo federal, preocupado com a situação, acabou de aprovar uma nova versão do Plano Nacional de Fertilizantes lançado em 2012, através da publicação em 22.01.2021, do Decreto 10605/21, e instituiu o Grupo de Trabalho Interministerial com a finalidade de desenvolver um Plano Nacional, que tem por objetivo fortalecer políticas de incremento da competitividade da produção e da distribuição de insumos e de tecnologias para fertilizantes no País de forma sustentável, abrangidos adubos, corretivos, condicionadores e novas tecnologias, para diminuir a dependência externa e a ampliar a competitividade do agronegócio brasileiro no mercado internacional

## / O Brasil e o Canal do Panamá

O Canal do Panamá inaugurado em agosto de 1914, é um canal artificial de navios com 82 quilômetros de extensão, localizado no Panamá e que liga o oceano Atlântico, através do mar do Caribe, ao oceano Pacífico. O canal atravessa o istmo do Panamá e é uma travessia chave para o comércio marítimo internacional, que hoje corresponde a 5% do comércio mundial, com movimentação anual de mais de 15 mil navios, 140 rotas marítimas e 1.700 portos em 160 países.

O canal do Panamá tem três grupos de eclusas, uma das eclusas é a de Gatún que fica do lado do Oceano Atlântico e as outras duas eclusas são de Pedro Miguel e de Miraflores que ficam do lado do Oceano Pacífico. O canal cresceu bastante de 2007 a 2016 quando foi construída uma terceira faixa ao canal, mais larga e com maior capacidade que são as eclusas Cocoli e Água Clara para o trânsito de navios New Panamax – Canal expandido (Foto 1).

As principais trajetórias saem do litoral leste norte-americano com destino, principalmente, à costa oeste da América do Sul, mas também tem uma de origem europeia para a costa oeste dos EUA e do Canadá.

FOTO 1 / Canal do Panamá



Fonte: Autoridade Administrativa do Canal do Panamá

Atualmente, os maiores usuários do canal são as grandes empresas de transporte de mercadorias do mundo, como por exemplo a China Ocean Shipping, American President Line e a Maersk, que desembolsam milhares de dólares para seus gigantes navios porta-contêineres usarem a passagem marítima, com um custo relativamente menor do que os existentes em outras rotas marítimas.

Na lista dos 15 maiores usuários do Canal do Panamá não consta o Brasil (Tabela 2), o que reforça a necessidade de se conhecer as limitações existentes que impedem a utilização dessa rota marítima que apresenta vantagens muito claras, sobretudo para as exportações do agronegócio brasileiro que tem apresentado avanços a cada ano no escoamento da produção agrícola para o mercado internacional realizada por intermédio dos portos do Arco Norte.

O Canal se configura como uma importante alternativa, não somente para a exportação da soja brasileira para os Chineses, que já é muito importante, mas, principalmente, para melhorar a competitividade propiciando possibilidade de abertura de novos mercados de origem asiática. Existem análises comparativas entre as rotas marítimas utilizadas pelo Brasil pelo Oceano Atlântico e essa alternativa de utilização da rota pelo pacífico, via Canal do Panamá que, a princípio, pode representar uma redução do tempo de navegação, com decorrente redução do frete, custos operacionais, combustível e emissões, entre outros.

TABELA 2 / **Movimentação por país Canal do Panamá 2020 -Toneladas**

País	Origem	Destino	Mov. Interna	Total	Participação
Estados Unidos	122.959.986	54.795.872	1.697.479	177.755.858	68,8%
China	17.620.152	22.283.614	-	39.903.766	15,6%
Japão	5.408.442	30.565.407	-	35.973.849	14,1%
Chile	11.131.643	17.787.177	-	28.918.820	11,3%
República da Coreia	8.768.060	19.809.253	-	28.577.313	11,2%
México	9.703.002	14.013.158	409.395	23.716.160	9,1%
Colômbia	12.291.065	7.574.365	599.692	19.865.430	7,5%
Peru	6.820.264	10.876.917	-	17.697.181	6,9%
Equador	6.225.228	7.388.139	-	13.613.367	5,3%
Canadá	11.053.926	2.375.169	49.548	13.429.095	5,2%
Panamá	1.894.109	9.427.049	90.027	11.321.158	4,4%
Guatemala	1.218.486	6.624.035	-	7.842.520	3,1%
Taiwan	2.130.976	4.915.196	-	7.046.173	2,8%
Espanha	2.014.732	2.367.978	-	4.382.710	1,7%
Trinidade e Tobago	4.198.520	166.336	-	4.364.856	1,7%

Fonte: Autoridade Administrativa do Canal do Panamá

Um dos fatores que podem dificultar a utilização, pelo Brasil, dessa rota marítima está diretamente relacionada com o custo dessa alternativa, em função de que o pagamento de uma taxa de utilização (pedágio) às autoridades panamenhas que controlam o fluxo de navios é considerada muito alta.

O valor do pedágio é calculado com base no valor da carga transportada, sendo o custo médio da passagem de um navio em torno de US\$ 150 mil, chegando a quase o dobro desse valor dependendo do tamanho da embarcação. Estima-se que a receita média anual é superior a US\$ 3 bilhões.

Em função de modificações climáticas, as autoridades panamenhas ficaram em alerta em meados de 2019 por causa dos índices pluviométricos baixos. A redução do nível da água nos lagos artificiais de Gatún e Alhajuela que abastecem as eclusas obrigou a redução da quantidade e calado máximo de navios que atravessam todos os dias o canal. Está em estudo a aplicação um reajuste no pedágio em função do problema.

O custo da travessia do Canal do Panamá poderia ser um grande obstáculo a sua utilização, por essa razão, visando

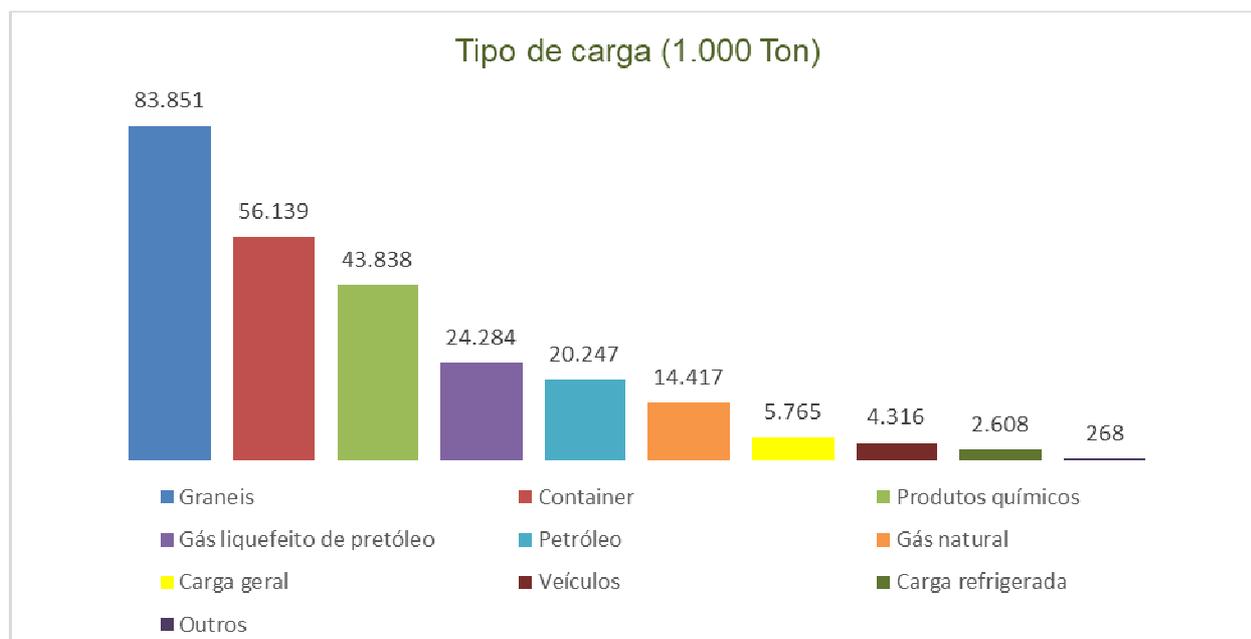
equacionar a possibilidade de uso pelo Brasil, seria necessário analisar os custos envolvidos e os ganhos advindos das operações realizadas por aquele canal.

Ao analisar o tipo de carga que passou pelo Canal do Panamá, observa-se que as maiores participações são de graneis, agrícolas e não agrícolas, containers e produtos químicos (Gráfico 4). Esses três tipos também são os que apresentam maior frequência de travessia.

Metade do tráfego através do Canal Expandido são realizados por navios de contêineres, depois estão os transportadores de gás liquefeito de petróleo (GLP) e transportadores de gás natural liquefeito (GNL), todos pelas eclusas de New Panamax, ou seja, navios de grande porte.

Segundo as autoridades panamenhas, mais de 90 por cento da frota mundial de GNL pode agora transitar pelo Canal do Panamá, o que abriu as portas para um novo mercado e permite aos produtores de GNL nos Estados Unidos enviar gás natural para a Ásia a preços competitivos.

GRÁFICO 4 / Especificação das cargas Canal do Panamá - 2020



Fonte: Autoridade Administrativa do Canal do Panamá

Começa a se configurar a resposta para a utilização com aproveitamento da redução de custos operacionais, a despeito do valor relativamente alto do pedágio cobrado no Canal.

Navios de grande porte podem diluir os custos pela capacidade de transporte e com produtos de maior valor agregado, a cada ano vimos surgir navios de maior capacidade e com portos estruturados para esse tipo de navegação.

O Brasil enfrenta dificuldades para receber em seus portos os navios de grande porte que poderão passar pelo expandido, o que proporcionaria aproveitar a redução de custos advindos da utilização do Canal do Panamá.

Os portos de Santos e Paranaguá, os mais tradicionais do Brasil, que são diretamente influenciados pelas rotas

marítimas do Oceano Atlântico, podem sofrer algum reflexo econômico se não utilizarem o novo Canal do Panamá? Acredita-se que não em função da maior proximidade aos países asiáticos, sobretudo da China (Tabela 3), além do fato que essa rota não possui restrições de tamanho para navios graneleiros e, fundamental, não tem taxas relacionadas à travessia. Essa realidade define a utilização do Canal do Panamá viável pelos portos do Arco Norte.

TABELA 3 / Distância dos portos brasileiros para a China (Xangai) – milhas náuticas

Origem/Porto	Canal do Panamá	Cabo da Boa Esperança	Diferença %
ITACOATIARA - AM	11.592	12.880	11
VILA DO CONDE - PA	10.926	12.005	10
SANTARÉM - PA	11.352	12.389	9
ITAQUI - MA	11.087	11.708	6
SALVADOR - BA	12.170	10.997	-10
VITÓRIA - ES	12.587	10.857	-14
SANTOS - SP	13.043	11.056	-15
PARANAGUÁ - PR	13.165	11.111	-16
SÃO FRANCISCO DO SUL - SC	13.226	11.215	-15
RIO GRANDE - RS	13.564	11.129	-18

Fonte: Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em transportes - ANPET

Também deve se considerar que os portos do sul ainda possuem melhores infraestruturas, maior capacidade e eficiência operacional. Entretanto, estima-se que para os portos do Arco Norte que a rota marítima pelo Pacífico, poderia reduzir o custo do frete por tonelada em média em 35%, mas haveria necessidade de melhorias na infraestrutura.

Existem dois principais tipos de navios aptos a travessia do Canal do Panamá, o Panamax é capaz de navegar apenas no antigo jogo de eclusas e o New Panamax que possui as dimensões máximas permitidas ao terceiro jogo de eclusas e devido a maior capacidade se configura como a melhor opção, devido aos menores os custos operacionais para cargas e taxas marítimas.

Panamax são navios de 60.000 a 80.000 toneladas de porte, que não podem exceder os 294,13 m (965 pés) de comprimento, os 32,31 m (106 pés) de boca e os 12,04 m (39,5 pés) de calado. Os navios New Panamax foram criados como resultado dos planos de expansão do Canal do Panamá. As novas eclusas têm 427 m (1.400 pés) de comprimento, 55 m (180 pés) de largura e 18,30 m (60 pés) de profundidade.

Pode estar nesse tema a dificuldade da utilização brasileira do Canal do Panamá, em função da restrição portuária para navegação de navios de grande porte com calado variando de 12,56 metros e máximo de 15,21, o que se configura como um obstáculo operacional para a maioria dos portos nacionais que necessitam de maré alta para possibilitar esse tipo de deslocamento.

São indagações pertinentes para um país com o potencial gigantesco para produzir alimentos e será necessário adequar a realidade da infraestrutura portuária brasileira a essas oportunidades como a utilização do Canal do Panamá, sem esquecer a necessidade de acordos comerciais com o governo panamenho para avaliar a possibilidade de cooperação.

Nesse sentido, algumas empresas brasileiras e terminais portuários assinaram acordo internacional de intercâmbio de informações e cooperação técnica com as autoridades panamenhas e se espera que a iniciativa incentive o governo

brasileiro na mesma direção, uma vez que os empreendimentos de infraestrutura nunca estiveram tão dinâmicos como atualmente no país.

Em recente participação de evento no Brasil, representante do governo panamenho enfatizou que existem estudos para viabilizar acordos para receber novas rotas com origem no Brasil, mas, sem alterar a legislação no que tange a alteração de tarifas específicas que respeitam as regras estabelecidas pelo comércio internacional, sem beneficiar particularmente países ou blocos econômicos. Nesse contexto, significa que as mudanças devem ser realizadas pelo Brasil visando se adequar as novas oportunidades do mercado.

## Movimentação de estoques da Conab

Dos avisos para contratação de serviços de transporte lançados em 2020, houve encerramento da execução de todas as operações. O MAPA autorizou a disponibilização de 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. Em virtude disso, já houve pedido para contratação de transporte para remoção de estoques públicos para atendimento ao Programa de Abastecimento Social – ProVB para diversos estados. A tabela 4 descreve todos os editais para contratação de transporte de milho em grãos do ano de 2020.

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

TABELA 4 / **Remoções 2020 – Quantidades embarcadas até 31.01.2021**

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	13.448.130	0	77,47***
18**	7.440.000	0	0	0	0	0	0,00
20**	9.945.696	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	30.281.986	0	100,00
69**	6.227.632	0	364,32	0	0	0	0,00
71	18.326.549	21,47	307,54	0	17.704.190	0	96,60***
75	18.916.840	0	0	0	0	0	0,00***
76***	29.722.453	20,37	375,11	0	24.823.413	0	83,51
127***	33.394.560	20,36	338,27	0	29.398.062	0	88,03
184	3.000.000	23,49	229,33	0	3.000.000	0	100,00

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;

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