Safra 2012/13 – II

Infraestrutura limita competitividade

AS DEMANDAS sobre a infraestrutura para o escoamento de grãos apareceram mais cedo neste ano. Os congestionamentos são sentidos em Santos e Paranaguá, onde estão os principais portos do País, que recebem, por exemplo, depois de percorrer mais de dois mil quilômetros, em torno de 70% da safra do Mato Grosso. Alguns caminhões rodam distâncias ainda maiores até São Francisco do Sul (SC) e Rio Grande (RS). Uma espera de trinta dias, a um custo diário de R$ 40 mil, é uma despesa significativa para qualquer exportador.

A soja e o milho representam, no conjunto, próximo a 80% da produção nacional de grãos, conforme o IBGE e a Conab. A fase é de transição estrutural no ciclo de produção do milho, com o registro de duas grandes colheitas expressivas ao longo da temporada: a de primeira safra (verão) e a de segunda safra (inverno). Essa mudança, já sentida em 2012, afetará e pressionará bastante a logística dos grãos. À medida que o Brasil, rapidamente, consolida-se como *player* global no mercado de milho, surge uma demanda adicional e significativa para os serviços de armazenagem e transporte.

Em 2013, as exportações brasileiras terão fortes incrementos. No complexo soja, poderá ser de 10 milhões de toneladas acima do ano anterior, com 52 milhões de toneladas (36 milhões de grãos, 14,5 milhões de farelo e 1,5 milhão de óleo). No milho da 2ª safra de 2011/12, ainda há, no interior do País, produção e contrato de embarque para ser cumprido. As exportações do cereal devem avançar uma quantidade maior, depois do recorde registrado no ano passado, com 19,7 milhões de toneladas.

Soja *versus* minério de ferro

Segundo projeções da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), as exportações do complexo soja devem gerar uma receita recorde de US$ 31,5 bilhões neste ano. O valor supera a arrecadação prevista para os embarques de minério de ferro, de US$ 29,5 bilhões. Isso aconteceu pela última vez em 2009, ainda no início da crise econômica mundial, quando os preços do metal despencaram.

Desde então, em função da retomada das compras pelas siderúrgicas chinesas para a recomposição de seus estoques, o minério de ferro voltou a se valorizar e a liderar a lista de principais produtos exportados pelo Brasil. No entanto, a visão não está bem clara quanto aos preços para os próximos meses. Desde setembro de 2011, um verdadeiro *rally* fez as cotações dobrarem para US$ 150 a tonelada.

Para a AEB, o contexto de incerteza e volatilidade continuará no comércio exterior, em particular pelo reflexo da crise na Zona do Euro, mercado de destino de quase um quinto das exportações brasileiras e responsável por 37% do comércio mundial. Em 2012, essa situação influenciou negativamente as principais *commodities* exportadas, mais no aspecto do preço do que na quantidade. Como a China deve manter o crescimento econômico, a preocupação é menor. A entidade trabalha com as exportações brasileiras ao redor de US$ 239,69 bilhões, o que representa ligeira redução de 6,7% em relação aos resultados de 2012.

Investimentos na área de armazenagem são fundamentais para amainar a pressão logística. Na área de armazenamento, os dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) apontam que, no Brasil, apenas 15% da produção dos grãos agrícolas são armazenados na propriedade rural. Já, em países desenvolvidos, isso ocorre com, no mínimo, 35% da produção. No Mato Grosso, o déficit de armazenagem é estimado em 60%.

A razão da baixa inversão na armazenagem deve ter uma melhor avaliação. Normalmente, como apresentam baixa rentabilidade, os projetos não atraem o produtor rural. A boa política agrícola recomenda estabelecer uma prioridade estratégica na estocagem da produção em regiões de produção onde a situação de escoamento é mais crítica. Uma análise comparativa dos prejuízos decorrentes de perdas ao longo do escoamento seria um elemento de base e referência para essa tomada de decisão.

A partir da safra 2014/15, a perspectiva é que os primeiros carregamentos do Mato Grosso usem uma nova rota para a exportação da soja e do milho colhidos no entorno dos seus grandes municípios produtores de grão, cortados pela BR-163, como Sinop e Lucas do Rio do Verde. Até 2020, mais de R$ 3 bilhões de investimentos serão aplicados na construção de estações de transbordo, armazéns, terminais portuários, empurradores e embarcações. Isso possibilitará o escoamento de 20 milhões de toneladas de grãos do Mato Grosso pelos portos da Bacia Amazônica. ■