

SHUTTERSTOCK

Exportação brasileira de grãos

Retomada do crescimento

ANEC
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS EXPORTADORES DE CEREAIS

EM 2016, apesar de positivos, os resultados alcançados pelo setor exportador de grãos brasileiro ficaram aquém daqueles estimados no início do ano, às vésperas da colheita da safra 2015/16. As perdas do setor produtivo, em função de condições climáticas adversas relacionadas à influência do fenômeno La Niña, foram demasiadamente severas. Algumas regiões perderam quase a totalidade da safra plantada.

Na soja, a colheita encerrou com uma perda total em torno de 6,5%. Isso representa um volume de aproximadamente 6,7 milhões de toneladas a menos em relação às estimativas de safra iniciais divulgadas pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). Com uma menor oferta no mercado, a exportação brasileira encerrou 2016 com um total de 50,5 milhões de toneladas, bem abaixo do previsto incialmente, de 57,0 milhões de toneladas.

No milho, as perdas foram ainda maiores. Cerca de 15 milhões de toneladas deixaram de ser colhidos, o equivalente a 18% da produção inicialmente

BRASIL: PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO DE MILHO E SOJA
(MILHÕES DE TONELADAS)

SAFRA		2011/12	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16
Milho	Produção	78,2	86,4	87,8	97,3	66,6
	Exportação*	22,3	26,2	20,1	30,2	17,4
Soja	Produção	69,6	82,2	87,4	98,1	95,4
	Exportação*	32,4	42,8	45,7	51,3	50,5
Total	Produção	147,8	168,6	175,2	195,4	162,0
	Exportação*	54,7	69,0	65,8	81,5	67,9

* Dados provenientes da ANEC
Fonte: Conab; MAPA

PERDAS NA BALANÇA COMERCIAL

Com mais de 20 milhões de toneladas de grãos a menos de milho e soja, o País enfrentou dificuldades no abastecimento interno. Setores dependentes destes produtos tiveram problemas diretos de aumentos de custos. É o caso da indústria processadora destas matérias-primas e da área produtora de carnes de aves e suínos. Já o mercado externo se viu obrigado a diminuir o ritmo crescente das exportações, principalmente de milho. Essas perdas acarretaram prejuízo para a balança comercial brasileira. Se forem considerados os preços médios desses produtos praticados ao longo de 2016, o valor é de aproximadamente US$ 4,6 bilhões.

estimada. O milho 2ª safra foi mais afetado, com perdas de mais de 13 milhões de toneladas. Assim, a exportação brasileira, inicialmente projetada em 30 milhões de toneladas, encerrou o ano com um volume de 17,4 milhões de toneladas. Algumas indústrias recorreram à importação de milho do Paraguai e da Argentina para garantir o abastecimento de suas fábricas.

Cenário da safra 2016/17

Estudos mais recentes projetam baixa probabilidade de fenômenos climáticos para 2017, em especial El Niño e La Niña. Durante a fase de plantio, o clima foi considerado entre bom e regular em toda a área nos diferentes estados produtores. Houve predominância de bom estado pluviométrico em quase 80% dos casos.

Mesmo com dificuldade na obtenção de crédito de custeio para a lavoura, reclamada pelo setor produtivo, os levantamentos apontaram que a aplicação de fertilizantes e defensivos foi realizada a tempo e de forma adequada pelos produtores.

Em razão das notícias animadoras durante a fase de plantio da safra de soja e da primeira safra de milho, as estimativas apresentadas pela Conab são positivas. As atenções voltam-se para a segunda safra de milho, a começar logo após o término da colheita da safra de soja, principalmente entre este mês e o próximo, na maioria dos estados produtores.

Com uma safra próxima de 188 milhões de toneladas de soja e milho, as projeções de exportação para 2017 recuperaram o espaço perdido no ano passado. Os embarques devem alcançar 60 milhões de toneladas na soja e 25 milhões de toneladas no milho. Se estes números se confirmarem, a oleaginosa alcançará uma quantidade recorde.

Em termos de preços, os valores deverão manter-se em níveis similares aos atuais, próximos de US$ 400

BRASIL: PRODUÇÃO DE MILHO E SOJA NA SAFRA 2016/17
(MILHÕES DE TONELADAS)

PRODUTO	PRODUÇÃO
Soja	103,8
Milho	
1ª safra	28,4
2ª safra	56,1
Total	84,5
Total geral	**188,3**

Fonte: Conab; MAPA – janeiro de 2017

a tonelada de soja e US$ 140 a tonelada de milho. O câmbio em dólar, ao oscilar no intervalo entre R$ 3,20 e R$ 3,60, contribuiu para a competitividade da soja brasileira frente aos seus principais concorrentes no mercado internacional, os Estados Unidos e a Argentina.

Nessa projeção, as exportações de soja e milho em 2017 podem gerar uma receita de US$ 27 bilhões para a balança comercial brasileira. Se somarmos, ainda, as divisas provenientes das exportações de farelo e óleo de soja, o valor superará os US$ 33 bilhões.

Fatores de risco nas exportações

Se, da porteira para dentro, as notícias são animadoras, diversos fatores podem prejudicar o desempenho das exportações, com ônus acima do normal nas operações e inibição no fluxo normal para o escoamento da produção ao mercado internacional.

Rodovias: são o principal modal de transporte da safra de granéis, responsável pela movimentação de mais da metade do total da produção. Como são uma via mais cara e ineficiente, comprometem a receita do produtor rural, devido aos descontos aplicados ao valor da mercadoria em razão dos custos logísticos.

Investimentos em melhoria, ampliação e construção de ferrovias, rodovias e portos foram previstos por parte do governo federal desde 2012, quando foi lançado o Programa de Investimento em Logística (PIL).

Ferrovias: o PIL previu a construção de novos trechos para ligar os eixos do centro-sul do Mato Grosso ao eixo norte-sul. Essa rota vai desde Pelotas (no Rio Grande do Sul), com acesso ao Porto de Rio Grande, até o Porto de Belém (Pará). Existe, ainda, a possibilidade de acesso a outros portos nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia, Pernambuco, Ceará e Maranhão.

Até agora, somente o trecho de Palmas (Tocantins) a Uruaçu/Anápolis (Goiás), que faz parte do eixo norte-sul, foi finalizado, mas ainda está inoperante, na dependência da realização do leilão para concessão, previsto para o final deste ano. Os demais trechos, como o de Lucas do Rio Verde (Mato Grosso) até Campinorte (Goiás), para ligar com o eixo norte-sul, estão em fase de licitação, sem previsão para se iniciarem as obras.

Outro investimento fundamental são a ampliação e a pavimentação da BR-163, para ligar o estado do Mato Grosso aos Portos de Miritituba e Santarém (Pará). As obras estão em ritmo bem lento, com pavimentação esburacada de grandes extensões e sem duplicação dentro do Mato Grosso, além de mais de 200 quilômetros sem pavimentação no estado do Pará. Há previsão de conclusão de parte destas obras ainda em 2017.

Os investimentos na área portuária são mais frequentes devido às concessões à iniciativa privada, como nos Portos de Santos (São Paulo), Itaqui (Maranhão) e Barcarena/Belém (Pará), onde foram construídos novos terminais e armazéns, como aumento na capacidade de recebimento e embarque de grãos. O Porto de Miritituba, em operação desde 2014, possui obras em andamento para a ampliação de sua capacidade. Entretanto, é difícil acesso até o Porto, pela BR-163, a partir do Mato Grosso, e pela BR-230, já no Pará, predominantemente de estrada de terra. Neste trajeto, são comuns acidentes com caminhões devido às más condições da estrada.

Hidrovias: são o modal mais adequado para transportar granéis, mas não são contempladas no PIL. Lançado em 2013, o Programa Hidroviário Estratégico (PHE), sob a responsabilidade da Secretaria Especial de Portos (SEP), até o momento pouco avançou, com a maioria dos projetos em fase de estudo de viabilidade técnica e econômica. A previsão inicial de iniciar e concluir as obras de 2018 a 2024 fica cada vez mais distante, diante de uma demanda de investimentos públicos na ordem de R$ 17 bilhões e da crise financeira do País.

Padrões de qualidade: existem divergências nesta questão no que se refere à tolerância de

determinadas substâncias presentes na soja e no milho brasileiros em relação àquelas admitidas por importantes importadores, em especial a China. Esse contexto coloca em risco a exportação. Os países exportadores podem estabelecer embargos quando constatada a presença considerada excessiva de substância. Existem casos de limites e tolerâncias totalmente impossíveis de serem cumpridos. A Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (ANEC) e o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) negociam com a China a criação de um comitê bilateral para discutir assuntos dessa natureza, de modo a solucionar problemas sem a tomada de medidas mais severas. ■

GREVE DOS TRANSPORTADORES DE GRÃOS

A exemplo do ocorrido em 2015, neste início de ano, com uma perspectiva de safra cheia, transportadores autônomos e empresas de transporte de carga do estado do Mato Grosso iniciaram uma greve. A reivindicação é de melhor remuneração pelos serviços prestados com o frete por meio da criação de uma tabela de preços, subsídios do governo federal para quitação de dívidas de financiamentos na aquisição de novos veículos e redução do preço do combustível.

Os reflexos desse movimento são pontos de bloqueio nas estradas em regiões como Rondonópolis e Nova Mutum. Os grevistas impedem a viagem de caminhões carregados com grãos. Os motoristas são coagidos a aderirem à paralisação. Como interrompe o fluxo de abastecimento dos armazéns e terminais nos portos, essa situação coloca em risco os embarques programados.

A metodologia de precificação dos fretes é baseada na regra de mercado da oferta e da procura, como em qualquer outro setor. A disponibilidade de caminhões expandiu devido aos estímulos para aquisições de novos veículos pelo programa Procaminhoneiro do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). A renovação da frota feita pelas empresas transportadoras e pelos autônomos, com os veículos antigos continuando ainda em operação, aumenta a concorrência entre os próprios prestadores do serviço. Em consequência, os valores cobrados pelo frete entram em queda.

Qualquer entidade representativa, seja da classe transportadora ou do setor exportador, ao tentar de alguma forma estabelecer preços para prestação dos serviços de transporte de carga, cometerá um ilícito contra a Constituição. Em qualquer atividade, é condição *sine qua non* a livre concorrência regular o próprio mercado.

SHUTTERSTOCK

