

SHUTTERSTOCK

Mercado internacional

Exportação de milho e soja

ANEC
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS EXPORTADORES DE CEREAIS

O BRASIL deve produzir um volume recorde de soja e milho, correspondente a 200,6 milhões de toneladas, na safra 2017/18. Isso equivale a 87,9% da colheita total de 228,3 milhões de toneladas, segundo dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) de setembro último.

As conjunturas dessas duas culturas tomaram caminhos diferentes após a greve dos caminhoneiros registrada em maio deste ano. No momento em que isso se desencadeou, toda a produção de soja já estava desenvolvida e em fase final de colheita, pronta para que fossem feitos o transporte e a exportação.

No entanto, o setor exportador foi surpreendido pela Resolução nº 5.820 da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), de 30 de maio último. Imposta por parte do governo federal, esta medida estabeleceu uma tabela de preços mínimos de frete na contratação de fretes rodoviários de carga. Essa decisão onerou em até 150% os custos de transporte de soja.

Imediatamente, implodiu o impasse entre os exportadores. A questão estava em como performar os contratos já precificados com base nos custos logísticos existentes antes da instituição da tabela. Isso resultaria em prejuízos monumentais a ser absorvidos por qualquer *trading* caso aplicado a todos os compromissos a ser cumpridos.

Restou ao setor recorrer ao Judiciário, que, no momento, discute sobre a inconstitucionalidade

do tabelamento de fretes rodoviários no âmbito da Supremo Tribunal Federal (STF). Enquanto as discussões jurídicas acerca da lei e das medidas tomadas no âmbito da ANTT na criação da tabela de fretes se arrastavam, as exportações de soja seguiram impulsionadas em forte ritmo.

Dois fatores contribuíram para esse processo: a excelente safra nacional e o aumento do apetite chinês pelo nosso produto decorrente da sua guerra comercial com os Estados Unidos. A decisão dos exportadores brasileiros em atender os pedidos da China, em detrimento ao cumprimento da tabela de fretes, até que seja apresentada a decisão por parte do STF, criou, junto às *tradings*, um enorme risco. Um passivo gigantesco foi aberto em relação aos valores do transporte utilizado para escoar todo o volume da oleaginosa embarcada pelo Brasil após o advento do tabelamento.

CENÁRIO PARA O MILHO

Quanto à exportação de milho, a conjuntura é muito mais preocupante. Os baixos preços do milho no segundo semestre são costumeiramente um fator dificultador para a precificação e a comercialização da sua segunda safra. Neste ano, somou-se a este fator a ocorrência do aumento dos custos de transporte com o tabelamento de fretes.

No caso comparativo do preço, o milho possui valor inferior ao da soja. Isso significa que, para percorrer uma mesma distância, com uma carga de mesmo peso, o primeiro fica mais caro do que o segundo. O impacto da tabela de fretes é mais intenso no milho, que teve, na sua segunda safra, a comercialização praticamente paralisada.

SHUTTERSTOCK



As exportações de milho ficaram restritas a rotas menos dependentes do transporte rodoviário e com produtos oriundos de regiões de produção mais próximas a pontos de transbordo para outros modais. Esses são os casos do Porto de Miritituba – que faz a conexão aos Portos de Santarém e Barcarena por meio do modal hidroviário – e o acesso ao Porto de Santos – por meio da malha ferroviária no estado de São Paulo e das regiões mais ao sul dos estados de Mato Grosso e Goiás.

Mesmo com uma colheita de milho na safra 2017/18 inferior quando comparada à da safra 2016/17, traçávamos, em janeiro, uma estimativa de exportação da ordem de 33,0 milhões de toneladas para este ano. Agora, tendo em vista o impacto do tabelamento de fretes e a queda registrada nas exportações, aguardamos um declínio na projeção esperada (25,5 milhões de toneladas) entre 20% e 25% em relação ao desempenho de 2017.

EM CURSO, A SAFRA 2018/19

Os olhos seguem voltados para a safra 2018/19, em pleno curso. Representantes do setor produtivo já manifestaram grande apreensão quanto ao atraso no recebimento de fertilizantes para o plantio da safra de soja que se iniciou em setembro. Muitos já consideram bem pouco provável a esperada expansão de área. Havendo a persistência dessa situação, sem solução urgente, grande parte das lavouras poderá receber menos tecnologia na aplicação de fertilizantes. As dúvidas com relação à produtividade da safra 2017/18 de soja certamente apareceram.

A evolução da comercialização da safra constitui outro fator que merece consideração. Mais de 30% dela deveria estar em estágio mais avançado. No entanto, os números estão próximos de metade disso. Os motivos decorrem das dificuldades dos compradores de precificar, com insegurança e imprevisibilidade, os custos de frete que deverão estar em vigência no ano que vem.

É uma pena tremenda que o Brasil, nesse momento de oportunidade para ganhar mais espaço com a *trade war EUA versus CHN*, seja capaz de dar um "tiro no próprio pé". O tabelamento de fretes impõe aos exportadores e, principalmente, ao produtor rural o custo de subsidiar um único setor responsável por alimentar a si próprio ao longo dos últimos anos. Agora, isso faz o País refém da sua incapacidade de gerenciar o próprio negócio.

EXPORTAÇÃO DE GRÃOS: MILHO E SOJA
(MILHÕES DE TONELADAS)

PRODUTO	2014	2015	2016	2017	2018*
Milho	20.960	30.745	17.449	29.382	25.500
Soja	44.978	53.061	50.531	68.334	76.000
TOTAL	**65.938**	**83.806**	**67.980**	**97.716**	**101.500**

* Previsão
Fonte: ANEC

O encarecimento do frete complicará, também, o plantio das lavouras de verão da safra 2018/19. O custo de insumos, como fertilizantes, defensivos e sementes, virá com aumento. A insegurança jurídica paira sobre os produtores agrícolas, os empresários industriais e os exportadores em geral.

CRONOLOGIA DO TABELAMENTO DE FRETES

21 a 31 de maio

Dá-se a greve dos caminhoneiros contra os reajustes nos preços dos combustíveis (principalmente o óleo diesel) realizados pela Petrobras, com a cobrança de pedágio por eixo suspenso e a taxação do PIS/COFINS sobre o diesel (a tributação representa 45% do preço final, sendo 16% referentes ao PIS/COFINS).

27 de maio

A Medida Provisória (MP) n° 832 cria a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, mediante tabela elaborada pela ANTT.

30 de maio

A ANTT publica, no Diário Oficial da União (DOU), a Resolução nº 5.820, com a tabela de preços mínimos instituída pela MP nº 832.

7 de junho

A ANTT divulga a nova tabela com os preços mínimos dos fretes.

12 de junho

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) protocola no Supremo Tribunal Federal (STF) uma ação contra o tabelamento de preços mínimos dos fretes rodoviários.

14 de junho

A Associação Brasileira do Agronegócio (ABAG) obtém uma liminar em ação movida contra a União e a ANTT por meio da qual os seus associados ficam desobrigados de observar os atos normativos referentes à tabela de preços mínimos dos fretes.

20 de junho

O ministro Luiz Fux, do STF, aceita pedido da Advocacia-Geral da União (AGU) para suspender a tramitação de todas as ações na Justiça Federal que questionam a MP nº 832.

A primeira audiência realizada pelo ministro Luiz Fux com lideranças dos caminhoneiros e representantes do setor produtivo sobre o tabelamento de preços mínimos dos fretes termina sem acordo.

28 de junho

A segunda audiência realizada pelo ministro Luiz Fux também termina sem acordo.

8 de agosto

O presidente Michel Temer sanciona a Lei nº 13.703, que estabelece a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

24 de agosto

É publicada, no DOU, a Lei nº 13.711, que estabelece para os veículos de transporte de cargas vazios isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos suspensos.

Relator de três Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIs) contra o tabelamento de fretes, o ministro Luiz Fux realiza uma audiência pública para discutir o assunto.

28 de agosto

O ministro Fux suspende as decisões judiciais contra o tabelamento de fretes. ■