EVOLUÇÃO RECENTE DOS FRETES AGRÍCOLAS NO BRASIL

FERNANDO PAULI DE BASTIANI[1], DANIELA BACCHI BARTHOLOMEU[2], THIAGO GUILHERME PÉRA[3]

O mercado de transporte rodoviário de granéis sólidos agrícolas no Brasil é altamente competitivo, com os preços dos fretes resultantes de negociações entre demandantes e ofertantes. O otimismo em relação às commodities *agrícolas neste ano impulsionou os preços dos fretes, especialmente para milho, soja e açúcar. A perspectiva de uma demanda crescente pode gerar um aumento de 10% a 15% nos preços, mas também apresenta desafios logísticos, como a intensa competição por espaço em terminais e portos. Os atores do setor devem estar preparados para enfrentar esses desafios e aproveitar as oportunidades nesse mercado promissor.*

O MERCADO de transporte rodoviário de granéis sólidos agrícolas no Brasil é altamente concorrencial, o que implica que os preços dos fretes sejam estabelecidos por meio de negociações entre os demandantes e os ofertantes de serviços de transporte. Nesse contexto, diversos fatores influenciam nas negociações do valor do frete, sendo a sazonalidade da demanda um dos principais condicionantes para as flutuações de preços nas rotas de escoamento dos produtos agrícolas.

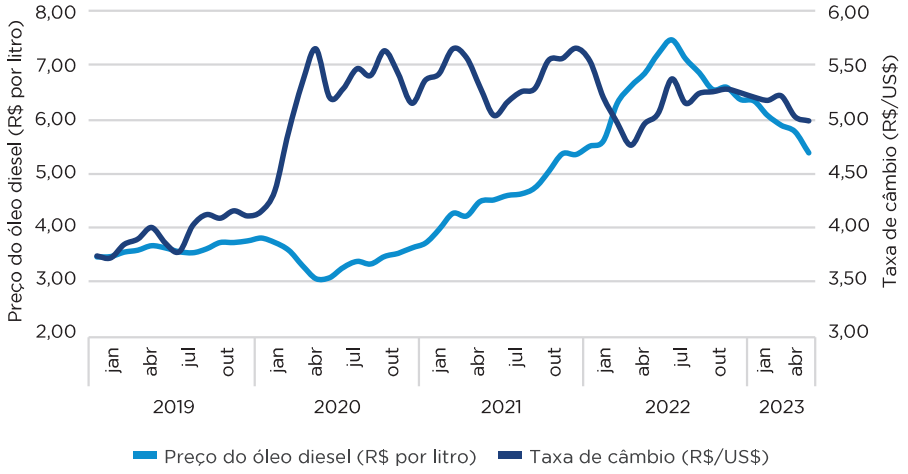
No caso da soja, por exemplo, o pico da demanda de transporte ocorre entre os meses de março e junho. Para o milho, que possui uma segunda safra mais expressiva, o transporte é realizado com mais intensidade entre julho e outubro, período que coincide com as exportações de açúcar. Durante todo o segundo semestre, também se verifica uma maior movimentação de fertilizantes com fluxos originados nos portos em direção às regiões de produção.

Recentemente, a pandemia e a guerra entre a Rússia e a Ucrânia implicaram um forte aumento do preço internacional do petróleo, que, concomitantemente ao aumento da taxa de câmbio, elevou o preço do óleo diesel no mercado nacional. Como mostra a Figura 1, a média do preço nacional do óleo diesel praticamente dobrou desde o início de 2019, chegando ao pico de R$ 7,50 por litro em julho de 2022. Essa escalada de preço, que também aconteceu em outros componentes de custos, levou a reações quase instantâneas no mercado de transporte, contraindo a oferta e provocando um grande aumento nos valores de fretes negociados durante esse período.

A partir de então, alguns fatores contribuíram para a diminuição do preço dos combustíveis no Brasil. Em março de 2022, foram zeradas as alíquotas dos impostos federais PIS e COFINS de forma provisória, medida que está vigente até o momento. A situação macroeconômica global e as ações dos países produtores de petróleo provocaram uma grande redução do preço internacional do barril deste. Além disso, em maio deste ano, a Petrobras anunciou o fim da política do preço de paridade de importação (PPI). Todo esse cenário levou a média do preço nacional do óleo diesel a passar

FIGURA 1 – BRASIL: EVOLUÇÃO DO PREÇO DO ÓLEO DIESEL E DA TAXA DE CÂMBIO

A média do preço nacional do óleo diesel praticamente dobrou desde o início de 2019, chegando ao pico de R$ 7,50 por litro em julho de 2022.



Fonte: elaboração a partir de ANP (2023) e BCB (2023)

de R$ 7,50 por litro, em julho de 2022, para R$ 5,37 por litro, em maio de 2023 – uma redução de 28%.

Para compreender o comportamento dos preços dos fretes nesse cenário, a Figura 2 ilustra a evolução do índice de frete do Sistema de Informações de Fretes (Sifreca) para três importantes corredores de movimentação de produtos agrícolas:

- Transporte de açúcar da região de Ribeirão Preto-SP até Santos-SP;
- Transporte de soja do estado de Mato Grosso até Santos-SP;
- Transporte de fertilizantes de Paranaguá-PR até a região Centro-Oeste.

Mesmo com volumes menores de soja produzidos em 2022 ante 2021, em decorrência dos problemas climáticos presenciados pela região Sul do País, os preços do frete para essa *commodity* atingiram seu recorde histórico no pico de safra, evidenciando o aumento dos custos de transporte. O pico dos valores do frete na série histórica considerada foi observado em julho de 2022, quando o índice refletiu um aumento de 222% em relação ao início da série histórica (janeiro de 2019). Este foi o mês em que o preço nacional médio do óleo diesel atingiu o seu pico no Brasil. Comportamento semelhante foi observado para o açúcar e os fertilizantes.

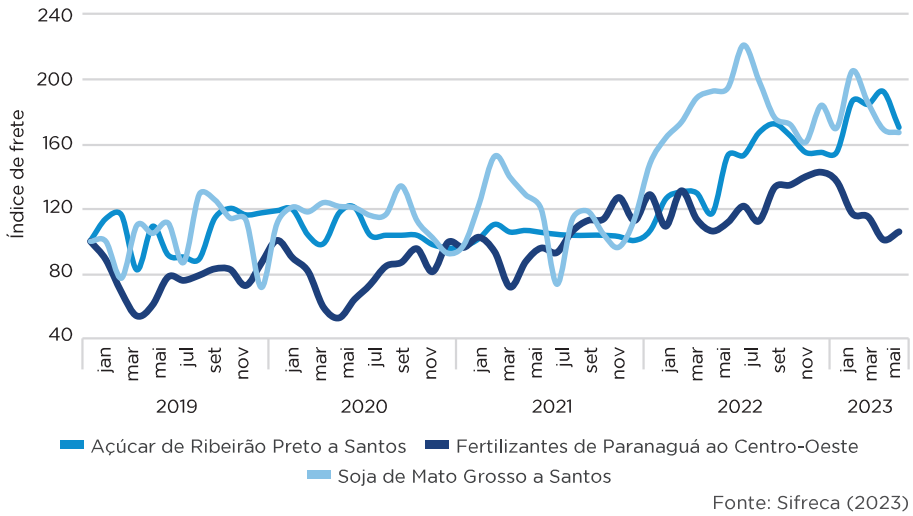
O ciclo de *commodities* agrícolas neste ano é bastante otimista. Para a safra de verão de soja, que se encerrou no último mês, a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) estimou uma produção recorde de 155,7 milhões de toneladas, 24% ou 30 milhões de toneladas a mais em relação ao ciclo anterior. Mesmo com o atraso na colheita provocado pelo alto volume de chuvas no início do ano, os preços dos fretes dispararam e chegaram a seu pico em março deste ano. Também nesse início de 2023, foram observados fluxos de transporte de milho anormais para a época do ano, resultado do alto estoque de passagem da última safra e do início das importações do grão brasileiro pela China.

Os números prévios do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) mostram exportações de milho próximas a 11,5 milhões de toneladas no primeiro semestre do ano – um volume quase 85% maior em relação ao do ano passado. Já para a soja, as exportações atingiram quase 66 milhões de toneladas – 24% a mais em relação a 2022. Mesmo com essa maior demanda por cargas, os preços dos fretes ficaram abaixo do pico observado em 2022, sendo a redução do óleo diesel um fator determinante nas negociações de tais preços. Caso o combustível estivesse com os preços de 2022, o mercado de fretes, certamente, traduziria preços muito superiores aos identificados pelo Sifreca.

Já para o setor de fertilizantes, os preços dos fretes apresentaram reduções mais expressivas nesse início de 2023. Pela sua característica de frete de retorno, já que boa parte da demanda nacional é abastecida pelas importações, o transporte de fertilizantes foi beneficiado pelo aumento nos fluxos de exportação de soja e milho, fazendo com que a oferta de veículos fosse maior nos principais portos do País. Além disso, a grande redução nos preços das *commodities* provocou certo recuo por parte dos produtores no investimento em fertilizantes para o próximo ciclo. Os dados do MDIC (2023) apontam uma redução de 13,7% no volume de importação no primeiro semestre do ano.

FIGURA 2 – EVOLUÇÃO DO ÍNDICE DE FRETE PARA PRODUTOS AGRÍCOLAS EM IMPORTANTES ROTAS

Mesmo com volumes menores de soja produzidos em 2022 ante 2021, os preços do frete para essa commodity *atingiram seu recorde histórico no pico de safra.*



Fonte: Sifreca (2023)

EXPECTATIVAS PARA O SEGUNDO SEMESTRE

O segundo semestre deste ano tende a ser bastante desafiador para a logística de granéis sólidos agrícolas. Ainda que timidamente, teve início em junho a segunda safra de milho, especialmente na região Centro-Oeste. Os dados da Conab apontam uma produção recorde desse grão de 125,7 milhões de toneladas – um volume 11% ou 12,6 milhões de toneladas superior em relação ao da safra passada. A forte demanda interna das indústrias de ração animal e de etanol de milho deve impulsionar os fluxos de transporte, além de 35 milhões de toneladas que devem ser exportados durante os próximos meses.

Com o derretimento nos preços internacionais das *commodities* agrícolas, os níveis de estoque de soja ainda são elevados, aguardando preços mais atrativos para a comercialização do grão. A Conab prevê uma exportação de mais de 95 milhões de toneladas do grão neste ano. Desta forma, olhando as exportações até o momento, ainda há cerca de 30 milhões de toneladas de soja que devem ser exportados até o final do ano (6 milhões de toneladas a mais em relação ao ano passado). Com o atraso nas compras de fertilizantes já mencionado, há a expectativa de recuperação das compras por parte dos produtores, provocando um aumento nos volumes de transporte para atender a demanda para o próximo ciclo de verão.

Outro produto importante, o açúcar, deve apresentar maiores volumes movimentados nos próximos meses. Com a grande queda no preço interno do etanol e a alta demanda externa pelo adoçante, as usinas vêm adotando uma estratégia de produção mais açucareira em relação aos ciclos anteriores. O desenvolvimento da safra de cana-de-açúcar, que se iniciou em abril, deve chegar ao seu pico em meados deste mês e de setembro próximo, período que coincide com a colheita de milho.

Diante desse cenário, é esperada uma grande demanda por transporte neste segundo semestre, o que deve impactar de maneira representativa os preços dos fretes negociados. A expectativa é de preços de 10% a 15% maiores em relação à primeira safra deste ano. Não obstante, gargalos logísticos devem ser evidenciados na cadeia de produtos agrícolas, com uma grande competição por espaço em terminais intermodais e zonas portuárias do País. ■

1 Pesquisador do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial da Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz" da Universidade de São Paulo (ESALQ-LOG/Esalq/USP)

2 Pesquisadora do ESALQ-LOG/Esalq/USP

3 Coordenador do ESALQ-LOG/Esalq/USP

SHUTTERSTOCK

