

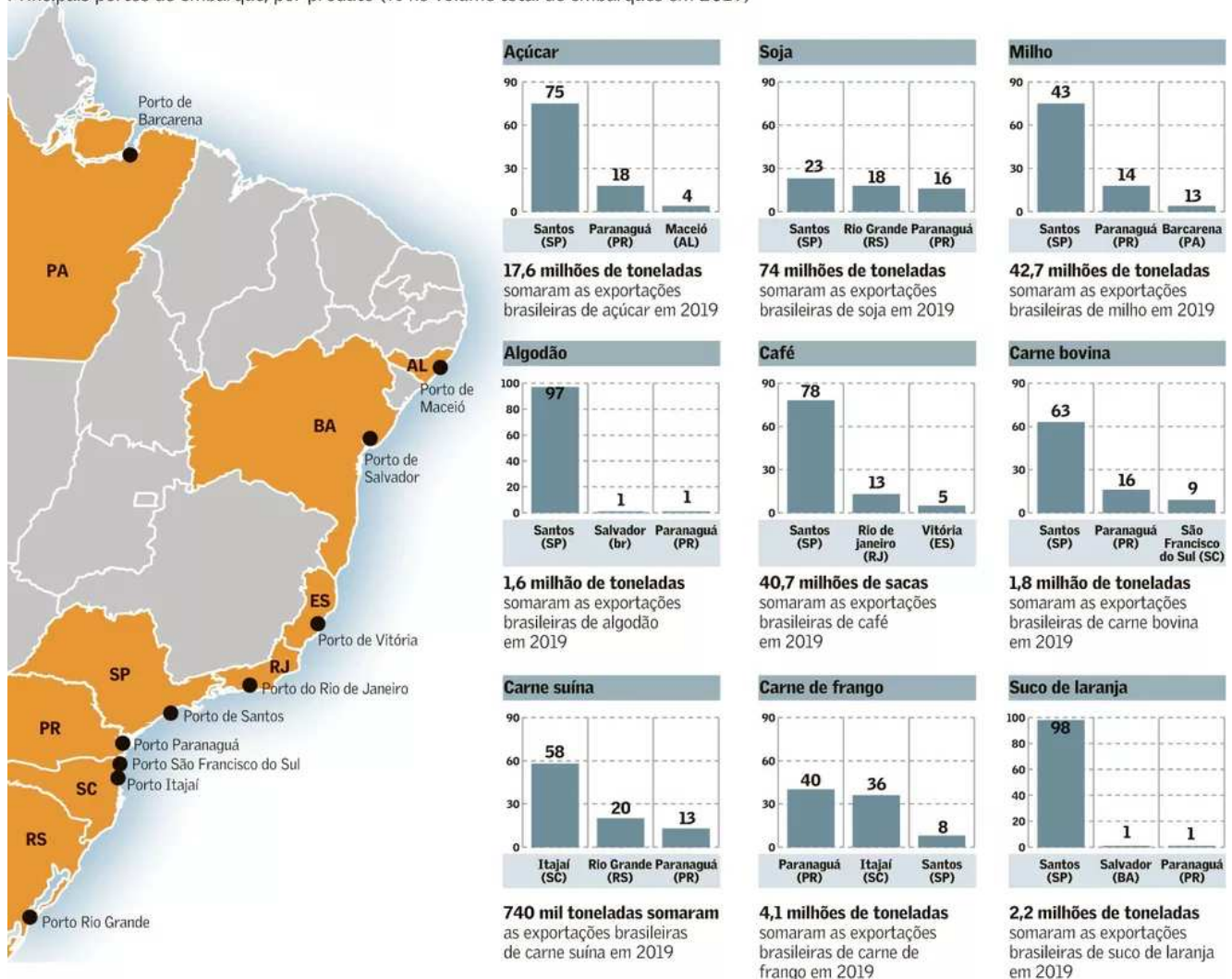
Risco de entraves em portos no radar dos exportadores

Eventual problema em Santos, por exemplo, prejudicaria as principais cadeias do agronegócio

Por Fernando Lopes — De São Paulo

Exportações do agronegócio

Principais portos de embarque, por produto (% no volume total de embarques em 2019)



Embora ainda não tenha provocado interrupções no escoamento de produtos do agronegócio brasileiro destinados à exportação, o risco de que as operações nos portos do país sejam prejudicadas por medidas de combate à covid-19 preocupa diversos segmentos e está no radar de importantes importadores, como destaca estudo recém-concluído pelo Rabobank.

Como já informou o Valor, esse risco tem ajudado a inflar, por exemplo, os embarques de soja para a China. Em razão da forte demanda do país asiático, ampliada por uma estratégia de recomposição de estoques que leva em conta eventuais problemas logísticos em portos como Santos (SP) e Paranaguá (PR) - e também nos EUA e na Argentina -, as vendas do grão do Brasil ao exterior superaram 16 milhões de toneladas e bateram recorde mensal em abril, segundo a Secretaria de Comércio Exterior (Secex) - novas máximas ainda poderão ser alcançadas neste mês.

“No caso da soja, vale ressaltar que o Brasil está no período sazonal de maior volume de exportações (2º trimestre). Um fator que, para o grão, mitiga riscos no comparativo com outras commodities agrícolas é que suas exportações são diluídas em mais terminais. Apesar de o porto de Santos ser o principal (23% do total exportado em 2019), se considerado 95% do total exportado no

último ano observam-se outros nove terminais que também são usados em grande escala”, diz o estudo.

Se essa diversificação também sopra a favor das exportações de milho, que só deverão começar a ganhar força no segundo semestre, com a colheita da safrinha desta temporada 2019/20, o mesmo já não se pode dizer sobre o comércio de açúcar, altamente concentrado nos portos de Santos e Paranaguá. Daí as recentes ameaças de greve no porto paulista, em virtude do risco de contaminação dos trabalhadores, tirarem o sono das usinas do Centro-Sul, que no momento têm um horizonte mais positivo para os embarques de açúcar do que para as vendas domésticas de etanol.

“Em março, após a queda dos preços internacionais de petróleo e do enxugamento da demanda brasileira por combustíveis, o consenso no setor de cana passou a ser a ideia de maximizar a produção de açúcar na safra 2020/21. Em função dessa mudança, usinas e tradings se viram atrasadas na reserva de capacidade logística para lidar com o fluxo de açúcar para os portos no primeiro semestre. Além disso, em razão da safra recorde de soja, havia pouca capacidade das estruturas ainda disponível”, observa o Rabobank.

Por isso, afirmam os analistas do banco de origem holandesa, “apesar da demanda atual robusta por açúcar brasileiro, o ritmo de exportação não deverá acompanhar o ritmo da produção. Dessa forma, muitas usinas terão que estocar uma quantidade maior de açúcar por alguns meses até a liberação de mais capacidade logística”. Essa concentração, atentam, também poderá afetar os embarques de algodão caso ocorra problemas em Santos no segundo semestre, quando o escoamento da pluma ganha tração. Também em Santos estão concentrados os embarques de café e suco de laranja, embora as vendas sejam bem distribuídas ao longo do ano.

Na área de carne bovina, afirma o Rabobank, no momento é mais preocupante a redução da produção por causa da contaminação de funcionários em frigoríficos do que eventuais entraves em portos, ainda que a disponibilidade de contêineres esteja no radar do segmento. O mesmo raciocínio vale para as carnes de frango e suína, que também estão com a demanda externa relativamente firme.