

# Revolução silenciosa na exportação de grãos

## Expansão sinaliza soluções alternativas e melhores combinações de frete e tempo de deslocamento

Por Claudio Frischtak

19/08/2021 05h01 Atualizado há 6 horas



Foto: Ricardo Botelho/Minfra

O Brasil é o maior produtor e exportador de soja no mundo - grão que está na base das principais cadeias proteicas de alimentos. Na safra 2020-21, o país produziu 135,4 milhões de toneladas (37,3% da produção mundial) e exportou 91,8 milhões (grãos, farelo e óleo), equivalente a 48,6% do total transacionado. Junto com os EUA, o país é responsável por 86% das exportações mundiais, reflexo dos elevados níveis de produtividade - 3,52 toneladas por hectare - acima dos EUA (3,38 t/ha) e da média mundial (2,84 t/ha).

Se a história da transformação do cerrado num celeiro global - com apoio essencial da Embrapa - é conhecida, a revolução silenciosa no âmbito da logística de exportação de grãos na última década ainda está sendo contada. Neste período, as exportações do complexo de soja e milho cresceram a uma média de 9,2% ao ano em volume, enquanto os fretes terrestres contraíram de forma acentuada (no caso rodoviário em cerca de 7% ao ano em dólar desde 2014), possibilitando o escoamento de enormes volumes a custos competitivos, apesar dos fretes marítimos nos últimos 5 anos terem feito o caminho inverso, crescendo 16-18% ao ano (tanto para Europa quanto China).

### Custos de transporte por rotas alternativas (Xangai)

1º Trimestre 2021 - em US\$/T

Origem-Porto	Modais	Pré-marítimo	1º Tri21 x 1º Tri20	Marítimo	1º Tri21 x 1º Tri20	Total
■ Norte MT - Santos	Rodo	60,9	-10,8%	37,0	4,2%	97,9
	Rodo	22,2	-10,5%			90,1
	Ferro	30,9	-18,0%			
■ Norte MT - Paranaguá	Rodo	58,6	-13,2%	38,7	4,0%	97,3
■ Norte MT - Santarém	Rodo	40,0	-9,3%	50,5	38,5%	90,6
■ Norte MT - Barcarena	Rodo	34,9	-6,1%	42,0	9,1%	93,2
	Hidro	16,4	-0,3%			

Fonte: Salin, Delmy. Brazil Soybean Transportation, Maio 2021. U.S. Department of Agriculture, Agriculture Marketing Service.

Como se explica essa transformação? O país tem hoje dois grandes sistemas descentralizados de exportação de grãos para a Ásia, Oriente Médio e Europa: o sistema Sul, que deságua nos portos de Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande, acessado por meios rodoferroviários; e o chamado Arco Norte, cujas principais saídas são pela BR-364 e rio Madeira; BR-163 e rio Tapajós; e conexões ferroviária e rodoviárias que conectam Tocantins, sul do Maranhão e Noroeste do Piauí ao porto de Itaqui, além do porto de Santana no Amapá. E há um segundo conjunto de menor participação que drena o oeste da Bahia e Minas Gerais, basicamente, para os portos de Salvador e Vitória.

Esses sistemas competem e se complementam, e sua impulsão nos próximos anos se dará pela melhoria das hidrovias do Madeira, Tapajós e Amazonas, além das conexões portuárias na região; novas rotas (a exemplo da extensão da Estradas de Ferro Vitória-Minas até ao menos o porto do Açú); e expansão dos principais portos graneleiros do país (Santos e Paranaguá) e seus acessos. São movimentos que irão oferecer soluções logísticas alternativas e melhores combinações de frete e tempos de deslocamento.

A rápida expansão do Sistema Norte na última década respondeu a uma demanda crescente por novas rotas, e a participação na exportação do complexo soja-milho praticamente duplicou de 16,6% para 31,9%<sup>1</sup>. Contudo, esse sistema encontra limitações, na medida em que seus portos - se mais próximos da Europa e Mediterrâneo - são mais distantes da Ásia, em particular da China, cuja participação nas exportações de grãos de soja do país chegou a 86,8% em 2020 (75,4% em 2013).

### Expansão sinaliza soluções alternativas e melhores combinações de frete e tempo de deslocamento

Isso não seria o caso se houvesse sentido econômico dos navios graneleiros saindo do Arco Norte utilizarem o Canal do Panamá; na realidade não o fazem, não apenas pelo custo elevado da travessia, mas pelo risco de perderem o slot assignado à embarcação, por força das chuvas frequentes na região amazônica, e que dificulta o embarque do grão e a aderência a cronogramas rígidos associados à travessia do Canal. Assim, os portos de Itacoatiara, Santarém, Vila do Conde e Itaqui, que teriam ganhos de distância entre 11% e 6% numa rota para Xangai, comparando as alternativas Canal do Panamá vs. Cabo da Boa Esperança, na realidade via Cabo da Boa Esperança são penalizados pelas maiores distâncias náuticas, o que explica em forte medida as diferenças de frete marítimo no transporte de grãos para a China.

O quadro compara os custos de transporte do norte do Mato Grosso para os portos de Santos, Paranaguá, Santarém e Barcarena, assim como sua dinâmica recente (1º trimestre 2021 em relação ao 1º trimestre de 2020). Primeiro, o prêmio ou spread de frete marítimo entre as rotas Norte e Sul para Xangai é considerável, e varia de US\$ 5 por tonelada entre Barcarena e Santos (US\$ 4/t entre Itaqui e Santos) a US\$ 13,54/t entre Santarém e Santos<sup>2</sup>.

Segundo, enquanto os custos marítimos em dólar se elevaram de forma particularmente acentuada nos portos do Arco Norte (no caso de Itaqui em 11,6%), os fretes hidrovieiros se mantiveram relativamente estáveis, enquanto os fretes rodoviários contraíram entre 6,1% e 13,2%, e ferroviários em 18%, indicação da intensidade de competição entre esses dois últimos modais.

A crescente diferenciação e expansão dos sistemas de exportação de grãos tem sido resultado de investimentos privados alicerçados em "bens públicos" (melhorias no âmbito legal e regulatório) e alguns investimentos tópicos de governo com elevadas externalidades. "Mega projetos" - como Ferrogrão e outros - com taxas sociais de retorno possivelmente negativas, ao fim são apenas sorvedouros de recursos públicos. Prioritário para o Sistema Norte seria a remoção de gargalos e modernização de vias de escoamento e seus acessos, com a utilização do regime de concessão ou autorização, sob modelagens que promovam a competição pelo ativo ou serviço.

Igualmente importante, o país no médio e longo prazo se beneficiaria por reforçar sua "saída Leste" no eixo Vitória-Rio. Da mesma forma, há forte potencial no Sul centrado na expansão dos portos de Santos e Paranaguá, e melhoria de suas conexões com o hinterland. Essa agenda - impulsionada pelo setor privado - dará continuidade à "revolução silenciosa" capaz de responder à contínua expansão das exportações de grãos do país<sup>3</sup>.