



USP ESALQ – ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO

Veículo: Brasil Econômico

Data: 29/01/2015

Caderno/Link: <http://brasileconomico.ig.com.br/brasil/economia/2015-01-29/sem-hidrovia-custo-para-escoar-a-soja-chega-a-us-46-milhoes.html>

Assunto: Sem hidrovia, custo para escoar a soja chega a US\$ 46 milhões

Sem hidrovia, custo para escoar a soja chega a US\$ 46 milhões

Com o cancelamento da abertura da Tietê-Paraná, por causa da seca, 2,5 milhões de toneladas de grãos de Mato Grosso e Goiás terão de ser escoados via ferrovias e rodovias. Produtores preveem ganhos ainda menores

Rio - Pelo segundo ano seguido, os produtores de grãos do Mato Grosso e de Goiás terão de amargar a redução da rentabilidade de suas produções por causa do aumento dos custos com o frete. O cancelamento da abertura da Hidrovia Tietê-Paraná prevista para janeiro, por causa da seca, vai gerar uma expansão de gastos com logística calculados em US\$ 46 milhões, cerca de R\$ 118,2 milhões. Com a mudança, os 2,5 milhões de toneladas de soja, farelo e milho, a serem colhidos este ano, terão de ser escoados via ferrovias e rodovias até o Porto de Santos.

Desde maio de 2014, a Tietê-Paraná está fechada, por causa da estiagem no Sudeste. No ano passado, cerca de 20 milhões de toneladas deixaram de ser transportados via fluvial. O diferencial de custo de frete levou a um prejuízo de US\$ 37 milhões, segundo cálculos do diretor executivo do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso, presidido pela Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja), Edeon Vaz Ferreira.

De acordo com o executivo, o aumento de custos atinge diretamente os produtores, que com margens de lucro já reduzidas em função da queda do preço internacional da soja, vêm abrindo mão de investimentos em tecnologia e na ampliação de área de cultivo. Há quatro anos, com mercado mais favorável, a soja estava sendo cotada a US\$ 15 o bushel. Hoje, o preço gira em US\$ 10.

“O produtor já vêm perdendo sua capacidade de investimento e, com o aumento do custo do frete, sua rentabilidade cai ainda mais”, afirma Ferreira, explicando que a definição do preço de venda da produção às tradings é determinado pelo produto no porto.

“Paga-se menos pela produção quando se gasta mais com frete”, acrescenta Ferreira, afastando o risco de inadimplência por parte dos produtores neste ano. “A menos que os preços da soja continuem em queda. Algo que não deve acontecer agora”.

Do Departamento de Logística da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz da Universidade de São Paulo (Esalq/Log/USP), o economista Samuel Neto calcula que, para garantir todo o escoamento de grãos que a Tietê-Paraná realizava por ano, seriam necessários mais de 40 mil caminhões, transportando cerca de 45 toneladas cada. O aumento da demanda na área de logística que a ausência da hidrovia deixou não deve, no entanto, provocar um boom nos preços dos fretes, segundo o especialista.

“Observamos que não houve um reajuste de forma tão intensa nos fretes no ano passado. Não só o modal rodoviário, como o ferroviário, tiveram que absorver esse aumento de demanda que se abriu com a indisponibilidade de uso da hidrovia”, afirma Neto.

Segundo dados do Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária (IME), a cotação do frete de grãos em Sorriso (MT) para o Porto de Santos estava a R\$ 230, no dia 19, data mais recente. Mas a tendência é que com o avanço da colheita de soja no Mato Grosso, maior estado produtor, a partir da segunda quinzena de fevereiro, os preços comecem a subir.

“Como há a necessidade imediata de escoamento, a janela de exportação acaba se concentrando entre fevereiro a agosto, com pico previsto para abril. Neste mês, poderemos ter uma pressão no preço dos fretes”, diz.

Para o diretor-geral do Instituto de Logística e Supply Chain, Paulo Fleury, sem investimentos em hidrovias, o produtor brasileiro de grãos continuará tendo que lidar com a redução de suas margens de lucro. “ O fechamento da Tietê-Paraná vai estacionar os projetos de investimento em eficiência da hidrovia, ocasionando um prejuízo a mais para os produtores de grãos do país no futuro. É um banho de água fria”, critica.

“Sempre se percebeu os problemas da Tietê-Paraná, mas dava para, mesmo com menor eficiência e em menos tempo, usar a rota. O fechamento em função da seca pode levar a um desestímulo de investimentos total dos empresários por lá”, avalia.