ONTL
Observatório Nacional de Transporte e Logística

EPL
Empresa de Planejamento e Logística S.A.

O NOVO PERFIL DO TRANSPORTE DE GRÃOS BRASILEIROS

ARTIGO TÉCNICO Nº 01

NOVEMBRO/2020

ontl@epl.gov.br

www.ontl.epl.gov.br

www.epl.gov.br

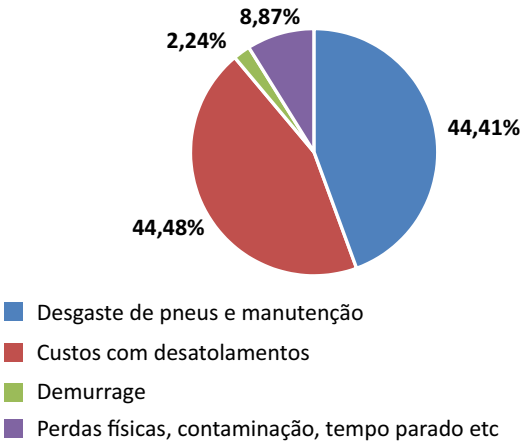
Metade da produção brasileira de soja está concentrada na região Centro-Oeste. A tendência de crescimento da safra na região para os próximos anos demandará uma infraestrutura que atenda a demanda interna e externa pela commodity.

A produtividade média da soja brasileira "porteira adentro", é relativamente superior à dos Estados Unidos, que é o segundo maior produtor mundial dessa oleaginosa. No entanto, a infraestrutura de transportes sempre onerou o produtor, e reduziu a competitividade do produto brasileiro.

Os investimentos em infraestrutura têm o potencial de destravar as vantagens comparativas do Brasil. Um exemplo é a pavimentação da rodovia BR-163, que demonstrou os ganhos de competitividade que o país pode auferir com esta agenda.

Estudos realizados pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística da Empresa de Planejamento e Logística mostram que falta de pavimentação no trecho da BR-163 entre Sinop (MT) e Miritituba (PA) resultava em um custo extra de US$ 11,70/t, o que implicava em um frete total de US$ 103,8/t entre o estado do Mato Grosso e a China, maior comprador mundial da soja brasileira. A pavimentação da BR-163 fez com que este custo fosse reduzido para US$ 84,48/t, uma redução de aproximadamente 20%.

Dentre os custos que oneravam os transportadores, a maior economia foi com os de desatolamentos e desgastes de veículos, seguida por perdas físicas das cargas e contaminação da soja na viagem e, por fim, com demurrage (custo da espera dos navios nos portos, causados pelo atraso da carga). Mais detalhes serão divulgados no Boletim de Logística do ONTL do mês de dezembro.



O investimento de R$ 150 milhões na finalização da pavimentação da BR-163 foi compensada com redução de custos. A EPL estima que esta economia pode alcançar R$ 3,2 bilhões até 2025, quando passarão, aproximadamente, 17 milhões de toneladas de grãos por ano na BR-163.

Os benefícios destes esforços chegam aos exportadores brasileiros através do aumento da competitividade comercial, e enriquecem o país, com a atração de novos projetos. O fluxo de investimentos que o arco norte recebeu nos últimos anos já atingiu o montante de R$ 1,9 bilhão, e contempla a construção e modernização de mais de 20 Terminais de Uso Privado (TUP´s) e Estações de Transbordo de Cargas (ETC's). Tudo isso gerou mais de 10 mil empregos diretos, indiretos e efeito renda, durante os últimos cinco anos.

A melhoria no escoamento da produção pelo arco norte impactou de forma positiva os custos de exportação: o custo de transporte da soja do Mato Grosso até a China é mais barato que o da produzida nos Estados Unidos, enviada para o país asiático. Essa comparação favorece o Brasil pela primeira vez na história.

Em comparação com a soja que sai de Illinois e Minnesota, por exemplo, o frete brasileiro ficou em média 12% menor, cerca de US$ 84,48/t, enquanto o americano ficou em torno de US$ 96,58/t.

A expectativa é que os investimentos na construção da Ferrogrão reduzam ainda mais esses custos, com a perspectiva de alcançar US$ 66,70/t. Esta mudança trará retornos relevantes para a economia nacional, com aumento da produtividade e da competitividade do Brasil frente a outros países.

REFERÊNCIAS

Agricultural Transportation Open Data Platform
https://agtransport.usda.gov/

USDA
https://www.fas.usda.gov/soybeans-2019-export-highlights

https://www.ams.usda.gov/sites/default/files/media/Soybean%20Transportation%20Profile.pdf

Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL)
https://ontl.epl.gov.br/