

http://www.aviculturaindustrial.com.br/noticia/levar-soja-a-china-esta-mais-barato-do-que-o-transporte-interno-ate-os-portos/20150218172907_Y_367

Levar soja à China está mais barato do que o transporte interno até os portos

Preço do frete marítimo é o menor dos últimos 20 anos; baixa é creditada ao aumento da oferta dos navios de longo curso

Quarta-feira, 18 de Fevereiro de 2015, 17:27:14

O preço do frete marítimo despencou no país e hoje está mais baixo do que o transporte terrestre. De acordo com o operador de mercado de commodities agrícolas, Liones Severo, o trajeto Brasil-China no final de 2014 custava aproximadamente U\$ 42 dólares por tonelada, enquanto hoje custa U\$ 22 dólares. Segundo ele, o preço é o menor dos últimos 20 anos e a baixa é creditada ao aumento da oferta dos navios de longo curso. "Há uma superoferta de navios e também uma diminuição na exportação de minérios. O movimento mundial se reduziu um pouco nos últimos anos e isso naturalmente derrubou o frete", explica.

Seguindo a tendência, o valor da demurrage, multa paga pelo atraso no carregamento, recuou 50% de acordo com as estimativas do operador. Calculado em U\$ 30 mil dólares por dia no ano passado, hoje o valor está em cerca de U\$ 15 mil. "O demurrage diminuiu bastante e era uma conta bem pesada." O preço do frete é resultado de um cálculo pautado no tempo. "Se o navio demora pra carregar, ele fica mais tempo parado, mais dias contam, mais custo, e esse adicional é a demurrage". Assim como no atraso, caso o navio antecipe o carregamento ele recebe um prêmio cujo valor é metade da diária da embarcação.

A diminuição do frete marítimo não tem reflexos sobre o produtor brasileiro, mas beneficia o comprador, que é quem arca com o preço do produto a partir da chegada deste ao porto. "Isso resulta em um preço melhor para o grão e as empresas multinacionais se beneficiam disso", diz Severo.

O resultado da queda mostra a discrepância entre o frete terrestre e marítimo no Brasil. É mais caro transportar a soja, por exemplo, dentro do território do país, do que levá-la até a China. Segundo dados do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial da Esalq-USP, o trajeto Cascavel- Paranaguá, que tem cerca de 600 quilômetros, teve um valor médio de U\$ 29 dólares por tonelada entre dezembro de 2014 até fevereiro de 2015. Os dados da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) apontam para uma média no frete no Brasil de 92 dólares por tonelada.

Parada obrigatória

Diferentemente do marítimo, as conseqüências do frete terrestre caem sobre o agricultor. Para Sergio Mendes, diretor executivo da Anec, a maior debilidade da produção brasileira está no transporte terrestre. "O marítimo não causa preocupação, porque quando falamos em soja e grãos no mercado internacional, o Brasil é parada obrigatória de linhas de navios. O grande problema é o frete de terra. É nossa maior debilidade, na frente de qualquer outra circunstância."

Os dados da Anec também apontam que a desvantagem do frete do país em relação aos Estados Unidos e Argentina, os maiores concorrentes, é de U\$ 70 dólares por tonelada. "Para compensar esse número, nossos produtores tem que ser U\$ 70 dólares por tonelada mais eficientes e não é fácil," diz Mendes.

Competitividade

Mendes afirma que para trazer competitividade ao frete brasileiro é necessário investir em hidrovias. Segundo o executivo, 60% do transporte realizado nos Estados Unidos é feito por meio de rios, enquanto no Brasil esse número é referente ao transporte por caminhões. Ele explica que a hidrovia tem capacidade de levar até 10 mil toneladas aos portos: com seis comboios o navio fica lotado, enquanto é preciso dois mil caminhões nas estradas para chegar à mesma quantidade. "Fazer o transporte por hidrovia otimiza o tempo e quantidade, polui muito menos, não destrói estradas, não tem invasão de território. Temos muito potencial, mas poucas opções e que também são pouco utilizadas."

Para Sérgio Mendes, o uso de caminhões é ideal apenas para distâncias curtas. "O transporte terrestre tem inúmeras desvantagens, mas ainda assim é o mais utilizado. E é ele o nosso tendão de aquiles", conclui.

Fonte: Globo Rural