

Logística de grãos

Impactos do tabelamento de fretes

Daniel Furlan Amaral

Gerente de Economia

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

Câmara Temática de Logística

Brasília – DF

15 de junho de 2018

Movimentação física dos produtos



Soja: 217 mil +
Milho: 2,03 milhões



12 mil silos e armazéns



Corredores de
exportação



Terminais portuários

2,22 milhões de produtores
que trabalham com:

- Entrega na fazenda
- Venda em reais (R\$)
- Recebe insumos
- Preço à vista ou futuro

Prestam serviços de:

- Limpeza e secagem
- Armazenagem
- Formação de lotes para venda no mercado interno e exportação

Entrega dos produtos de forma:

- Direta nos terminais portuários
- Indireta nas Estações de Transbordo

Embarque internacional:

- Beneficiamento
- Inspeção
- Carregamento nos navios

- Logística rodoviária
- Hedge cambial
- Insumos
- Financiamento

- Logística rodoviária
- Limpeza e beneficiamento
- Mercados à vista (spot)

- Logística rodoviária
- Multimodalidade por ferrovias e hidrovias
- Documentação

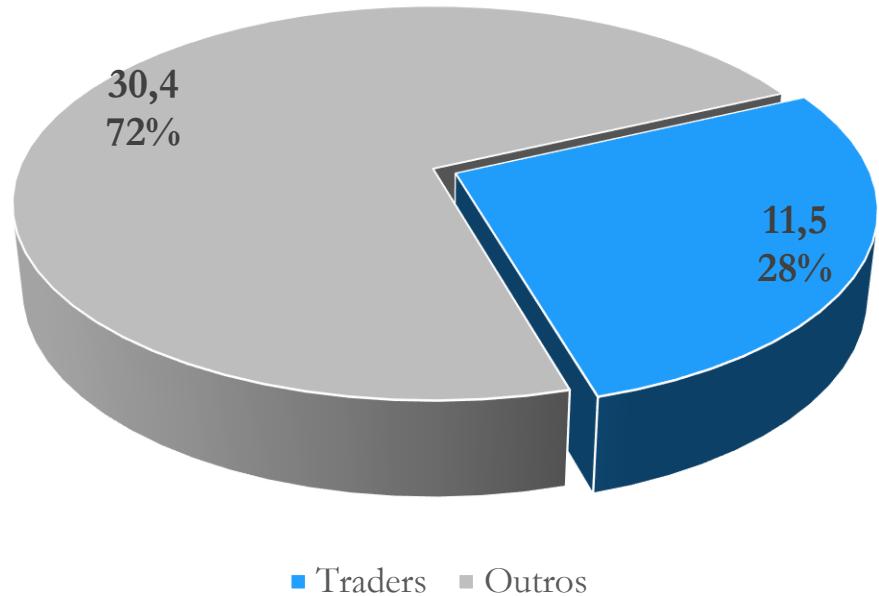
Tradings

- Armazéns portuários
- Adequação sanitária
- Fretes marítimos

Importância dos fretes rodoviários e das indústrias



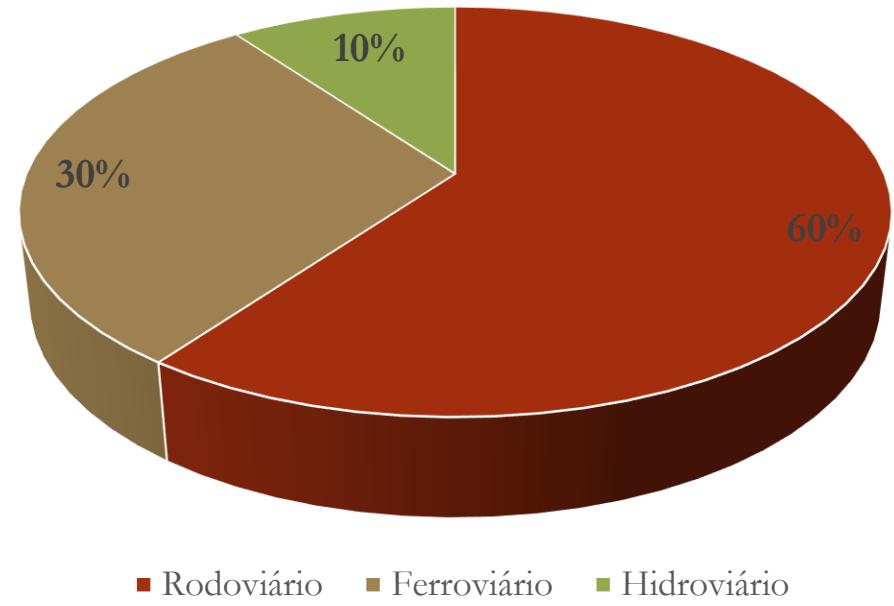
Fontes de financiamento (R\$ bilhões e %)



- **Produtor rural financia 100% do seu custo variável:** fertilizantes, sementes, defensivos, diesel etc.
- **Indústrias e tradings representam 28%**

- **Modal rodoviário** é ligação entre todas as etapas da cadeia produtiva, mesmo quando há transporte por ferrovias e hidrovias
- **Preço do frete** é variável chave

Modais de transporte de grãos



Fretes mínimos: prejudiciais à economia



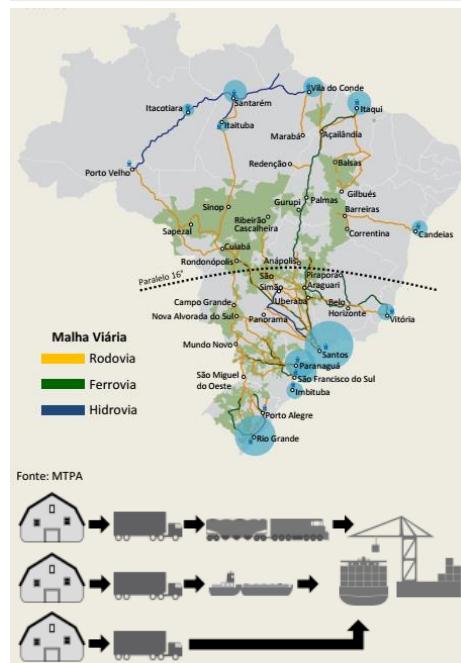
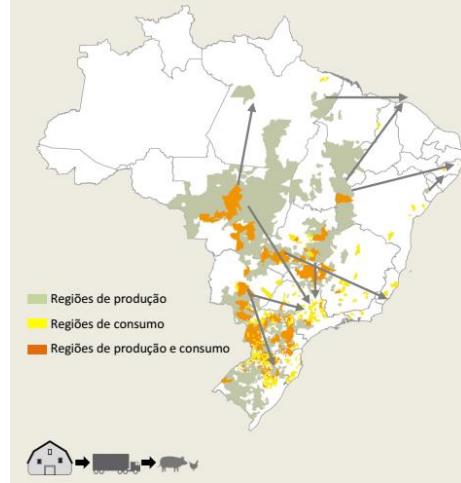
- ▶ O setor de transporte de cargas **não apresenta condições que justifiquem intervenções ativas** no seu funcionamento;
- ▶ O setor tem características de **mercado concorrencial**, em que o preço é determinado em função da oferta e demanda;
- ▶ Além disso, **cria distorções**, pois:
 - ▶ **Estimula a ineficiência econômica;**
 - ▶ **Interfere em um setor vital a quase todas as atividades econômicas** e faz com que os efeitos se propaguem para o restante da economia, com aumentos de custos e perda de competitividade sistêmica para a economia brasileira.

Fretes mínimos: resumo



- Em síntese, é uma **intervenção economicamente desnecessária**:
 - Interfere na livre formação de preços do setor
 - Cria distorções e ineficiências para o setor que, pela sua relevância, se propagam e têm amplo impacto negativo em toda a economia;
- Do ponto de vista legal, é claramente **inconstitucional**:
 - Viola a livre iniciativa
 - Viola a livre concorrência
 - Faz com que o Estado atue de forma desnecessária e indevida em um setor caracterizado pelo livre funcionamento das forças de mercado (oferta e demanda).

Formação de preços e mercado de grãos



1. Preços no mercado interno (ao produtor rural) são definidos por:

Preço no porto (US\$) * Taxa de Câmbio (R\$/US\$) – **Custos de escoamento (R\$)**

2. Custos de escoamento dependem essencialmente do modal rodoviário:

- 48% nas exportações
- 100% no mercado interno

3. Safra colhida em 2018 e a colher em 2019 já foram compradas:

- Foi utilizado um **preço de frete estimado** com base nos **preços históricos**
- Preços ao produtor e de venda já foram realizados
- Variação de preços de forma exógena ao mercado (**tabelamento oficial**) e acima do estimado resultam em **margem negativa** de comercialização
- **Margens negativas** impedem a contratação de fretes rodoviários
- Sem a contratação dos fretes, **embarques** internos e para exportação **são paralisados**

Fonte: Ministério dos Transportes.

Exemplos do impacto da tabela na soja



Cascavel-Paranaguá (597 km) – 7 eixos

1. Preços de mercado (29/5/2018):

- Preço em Cascavel: R\$ 1.331,33/t
- Preço em Paranaguá: R\$ 1.435,50/t
- Frete de mercado: R\$ 87,15/t

2. Preços pela Res. ANTT 5820 (30/5/2018):

- Preço em Cascavel: R\$ 1.331,33/t
- Preço em Paranaguá: R\$ 1.435,50/t
- Frete tabelado: R\$ 125,07/t

3. Impacto de frete: R\$ 37,92/t (+43%)

Lucas do Rio Verde-Santos (2.037 km) – 9 eixos

1. Preços de mercado (29/5/2018):

- Preço em Cascavel: R\$ 1.127,50/t
- Preço em Paranaguá: R\$ 1.437,50/t
- Frete de mercado: R\$ 274,08/t

2. Preços pela Res. ANTT 5820 (30/5/2018):

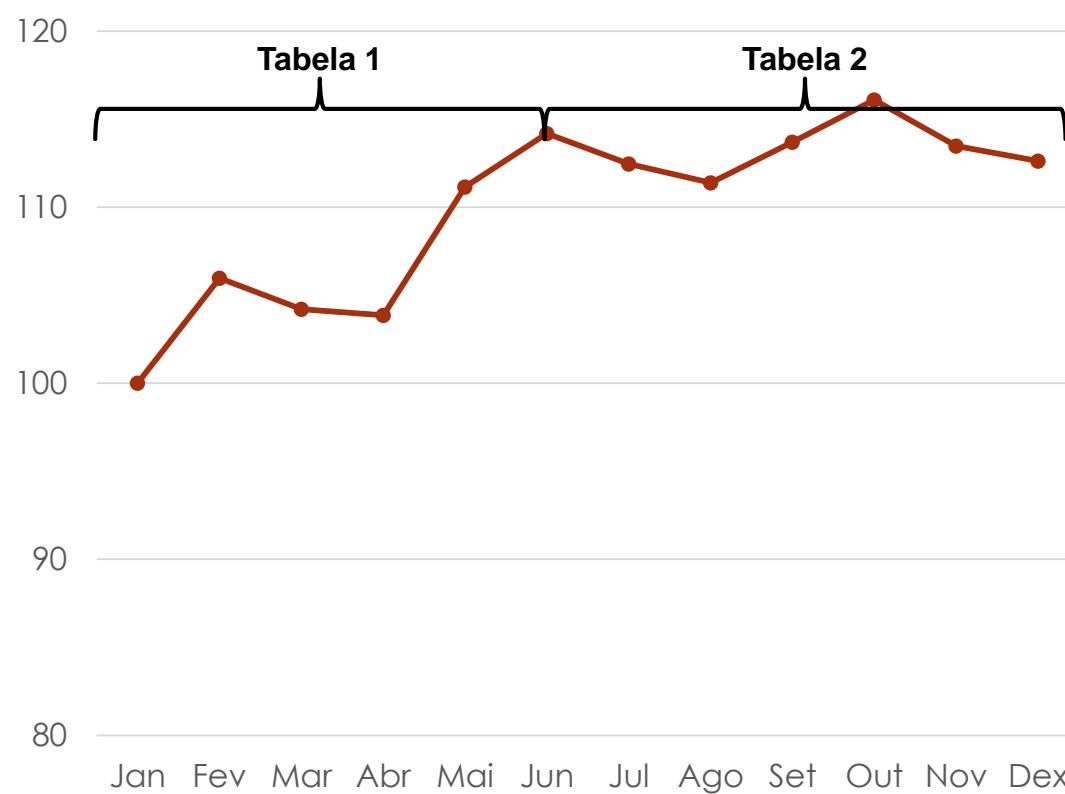
- Preço em Cascavel: R\$ 1.331,33/t
- Preço em Paranaguá: R\$ 1.435,50/t
- Frete tabelado: R\$ 368,76/t

3. Impacto de frete: R\$ 94,68/t (+35%)

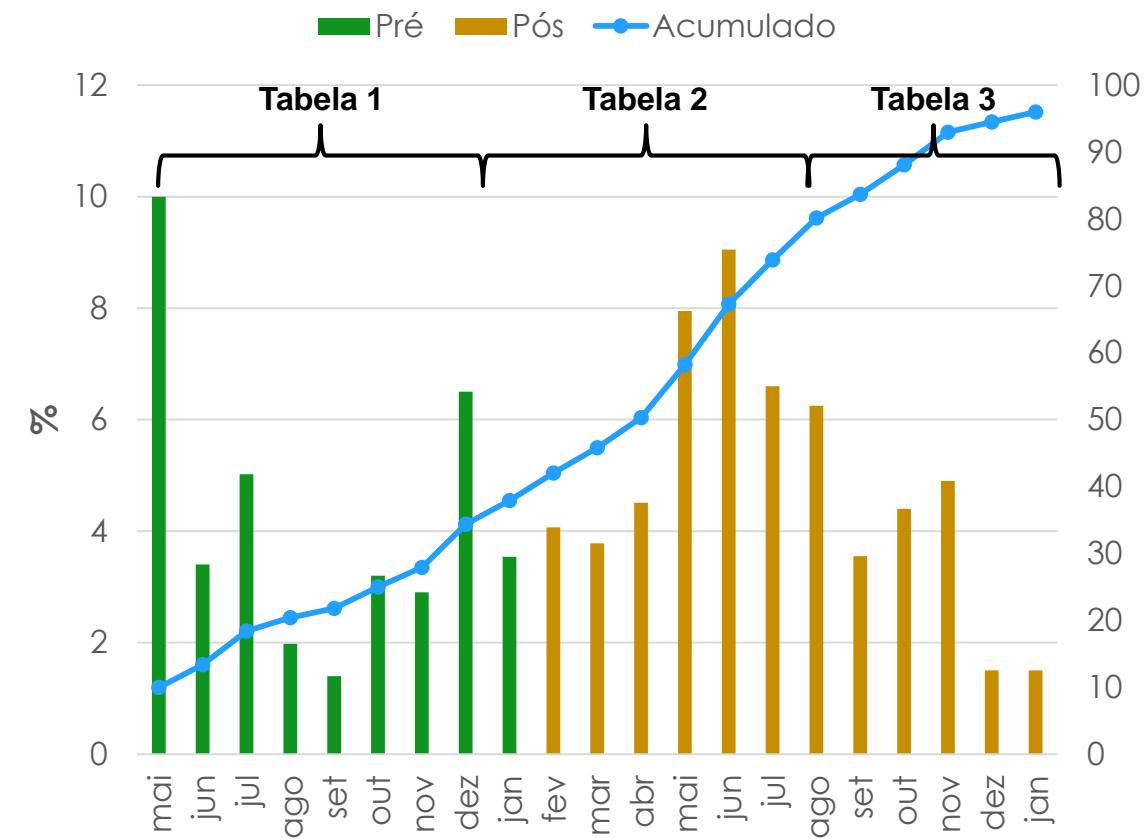
Interferências durante a comercialização



Preço da soja em Rondonópolis –
média de 5 anos (jan = 100)



% de aquisição da safra

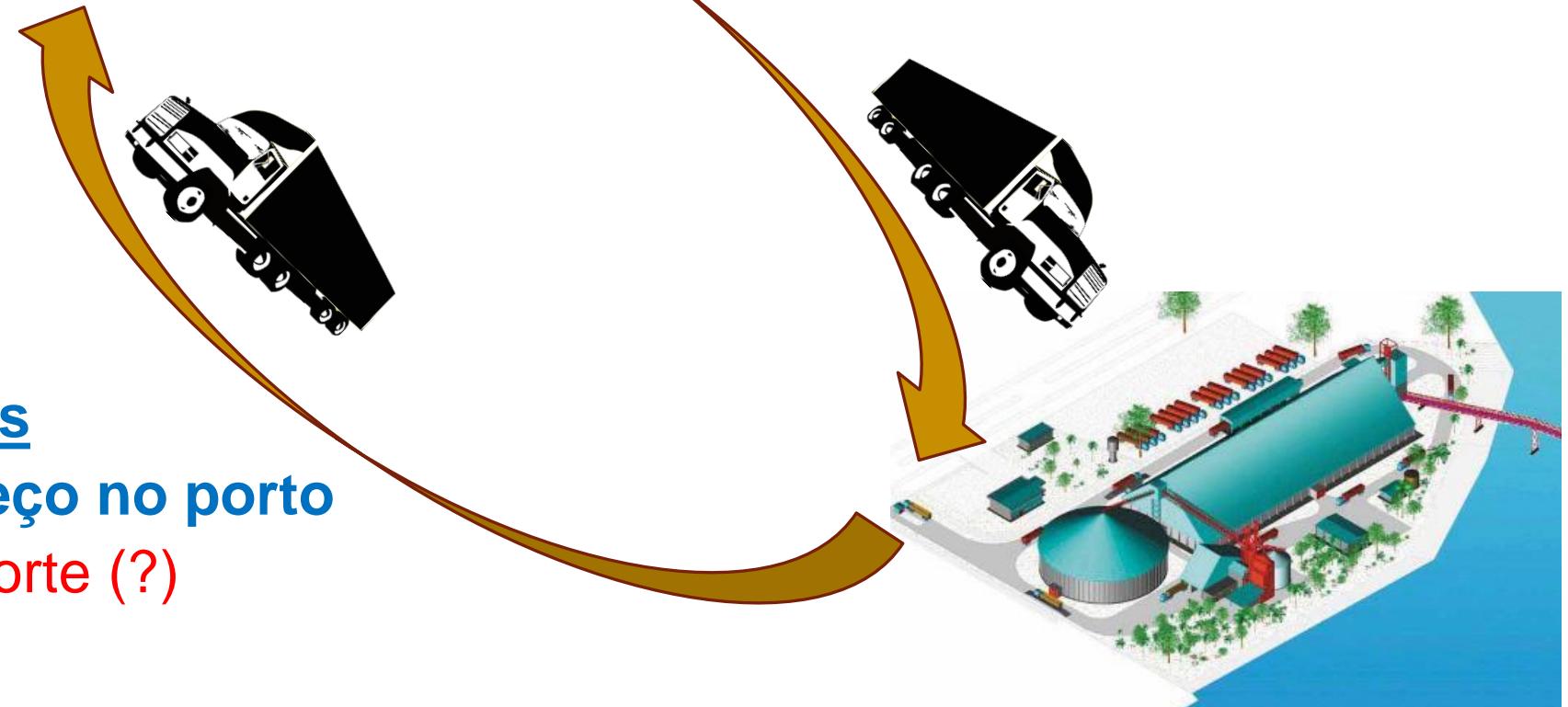


Safra nova: tabelamento **suspendeu** as compras



Soja e milho

Preço no interior = preço no porto
– custo de escoamento (?)



Safra nova: tabelamento **suspendeu** as compras



1. Preços no porto são conhecidos, mas as **compras de produtores dependem do custo do transporte**, pois estes determinam os preços no interior.
2. Os **preços de fretes não dependem mais somente do mercado**: ANTT arbitra o preço mínimo.
3. **Empresas compradoras perdem a referência de mercado**: governo interfere no funcionamento do setor de Transporte Rodoviário de Cargas.
4. **Tabelas têm validade por 6 meses**: são atualizadas em janeiro e junho. Aplica-se o IPCA enquanto não houver atualização.

Safra nova: tabelamento **suspendeu** as compras



Fretes não seguirão mais somente o mercado. Consequentemente, as empresas:

1. Não farão novas compras: produto não tem referência de fretes e, portanto, o risco de margens negativas é alto.

- a) Produtor deverá entregar produto na fábrica ou porto → custos de logística aumentarão.
- b) Empresas compradoras não irão oferecer pacotes de serviços (insumos, logística etc.)
- c) Produtor perderá oportunidades de fixação de preços → redução da renda.

2. Aceitarão comprar o produto com preços fixos, porém:

- a) Margens agrícolas serão menores: será descontado valor suficiente para cobrir o “**risco ANTT**”.
- b) Preços ao produtor cairão e custo dos insumos será maior.
- c) Desconto inviabilizará os custos de produção agrícolas.

Impactos agregados



1. Nessa operação de compra, que é **fundamental para financiar e reduzir os riscos do produtor rural**, as empresas estimam um valor de frete com base na experiência delas do mercado.
2. **O valor efetivo do frete será conhecido apenas no carregamento físico.** Esse risco as empresas sempre correram. Com a **tabela** e o aumento de custo de frete, **perdeu-se a referência das compras antecipadas**.
3. Os primeiros cálculos apontam que **o tabelamento acarreta alta de custos da ordem de R\$ 73,9 bilhões** sobre o conjunto da economia, valor superior ao investimento anual do País em infraestrutura.
4. O tabelamento do frete vai provocar ainda **elevação na inflação (cerca de 0,92 ponto porcentual)** para o ano e reduzir a massa salarial real em R\$ 20,7 bilhões, impactando o PIB e as exportações.
5. A cadeia produtiva tem de direcionar recursos para **aquisição de caminhões e verticalizar a logística**, o que resulta em menos recursos para construção de armazéns, fábricas, terminais portuários etc.

Ações em andamento



- A ABIOVE trabalha as seguintes ações judiciais para defesa dos direitos de suas empresas associadas:
 - **Protocolada, junto à ANTT, Impugnação administrativa das Resoluções 5820 e 5821**, com pedido de suspensão liminar das tabelas constantes dos Anexos e suspensão da aplicação de qualquer penalidade decorrente do suposto descumprimento do tabelamento proposto. A ANTT entendeu que não pode decidir sobre a questão tendo em vista decisão do STF de suspender quaisquer ações ordinárias versando sobre a (in)constitucionalidade do tabelamento. Há Mandado de Segurança da ABIOVE/ANEC contra esse posicionamento da ANTT, pendente de decisão liminar;

Ações em andamento



- **Protocolada Ação Civil Pública contra a ANTT e a União questionando a legalidade e a constitucionalidade das disposições constantes da MP 832**, com pedido “liminar” de suspensão de quaisquer aplicações de penalidade decorrente de suposto descumprimento do tabelamento proposto. A decisão judicial está suspensa em decorrência da ordem do STF mencionada. Nova ACP deverá ser proposta tendo em vista a impraticabilidade das disposições constantes da Lei n. 13.703/2018;
- **Somos Amici Curiae nas ADI 5956 (ATR), 5959 (CNA) e 5964 (CNI)** que questionam a (in) constitucionalidade do tabelamento de frete. Inicialmente o pedido era baseado na MP 832, ora aditados para questionar a Lei n. 13.703/2018. O Min Relator Luiz Fux agendou audiência pública para o próximo dia 27 de agosto.
- Estudamos, em parceria com entidades representativas, **ações de esclarecimento na imprensa e para a sociedade sobre os efeitos do tabelamento.**



Empresas Associadas

