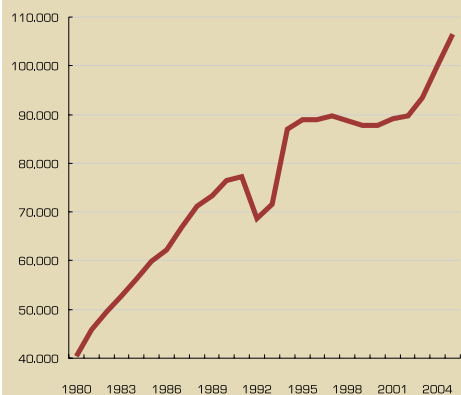


## Infra-estrutura

## Safr nos trilhos

Evolução da capacidade estática de armazenagem de grãos



Fonte: Conab/Scot Consultoria

superior à de uma fazenda de mesma área em Mato Grosso.

Uma unidade rural produtora de milho tende a ter um custo de armazenagem superior ao de uma empresa em regiões tradicionalmente produtoras de soja, como em Mato Grosso, por exemplo.

A produção de grãos no Maranhão, por exemplo, exige um dimensionamento superior em capacidade de armazenagem. Isso se deve à maior dificuldade de comercialização e escoamento da produção. É preciso investir, para que não haja surpresas.

A própria estratégia de comercialização define a necessidade de investimento. Dependendo da época de vendas, o produtor dimensiona a sua necessidade de estocagem.

## Investimentos e custos

Ter condições de armazenar parte da produção é uma necessidade incontestável. No mercado de *commodities*, evitar a comercialização em época de oferta abundante é melhor para o produtor. Não se fica refém dos preços.

Existem várias empresas prestadoras de serviços de armazenagem. Uma son-

dagem no mercado quanto a preços da armazenagem por períodos de seis meses em milho e soja identificou valores médios entre R\$1,95 a 2,15 por saca, ou seja, o custo de secagem dos grãos varia em torno de R\$10,00 a R\$10,50 por tonelada.

Para investir em estrutura própria, como em todas as outras atividades, é preciso ter escala. A partir dos valores de investimentos e das despesas operacionais de silos de armazenagem, são apurados os custos de acordo com a capacidade de armazenagem.

Para uma área, com 100 hectares para soja e 40 hectares para milho, o custo por saca armazenada na própria empresa ficará acima de R\$2,63. Neste caso, a decisão correta é entregar para terceiros a operação.

No entanto, a partir de 300 hectares de soja e 100 hectares de milho, se o produtor planejar armazenar 30% de sua produção, compensa realizar investimentos em sistemas próprios de armazenamento. Um produtor com 430 hectares de soja ou 160 hectares de milho. Terá o custo de armazenagem em torno de R\$1,50/saca para períodos de seis meses.

O produtor com 6,7 mil hectares de soja, ou 2,4 mil de milho, pode baixar seu custo de armazenagem em seis meses para R\$0,65/saca. O investimento em armazenagem compensa. Evidentemente, no cenário do primeiro semestre de 2006, a pequena oferta e o custo de capital não estimula a intenção de investir.

Quanto maior a escala de produção, mais viável é o investimento e maior é a capacidade de se obter resultados com a estratégia. ■

A crise de renda na área de grãos muda o desenho da crescente movimentação de cargas agrícolas nos principais portos do País. Nos corredores de exportações do agronegócio brasileiro, há uma maior participação do modal ferroviário em relação ao transporte rodoviário, devido ao aporte de inversões e a menores despesas com o sistema. Para trajetos superiores a 500 km, o frete rodoviário fica 30% superior, em média, em relação ao ferroviário.

Com as restrições locais quanto à soja transgênica, a movimentação do complexo da soja em Paranaguá (PR) subiu menos de 1,5% de 2004 para 2005. Nesse período, para chegar ao porto paranaense, foi ampliado em 20% o transporte de soja em grãos por vagões, enquanto o modal rodoviário foi reduzido em 12,5%. No farelo de soja, o uso dos trilhos subiu 14%, enquanto o transporte por rodovias cresceu 6%.

No Porto de Santos (SP), a movimentação agrícola total teve expansão. Três quartos desse volume correspondem a açúcar e soja, que tiveram crescimento de quase 20%. No caso do complexo da soja, o primeiro lugar no ranking agrícola do porto, na frente do açúcar, 55% do volume total por ferrovias em 2004. Em 2005, a fatia chegou a 56%.

Da movimentação total em Paranaguá, a menor participação do farelo em 2005 é explicada pela queda na demanda externa. A receita cambial total (incluindo cargas não agrícolas) ficou registrada em R\$9 bilhões. Para 2006, a estimativa é alcançar R\$10 bilhões.

\* Engenheiros agrônomos e consultores da Scot Consultoria



As exportações com madeiras crescem. Os operadores portuários e o próprio porto investem para elevar a capacidade de embarque e reduzir gargalos. Entre as obras planejadas, estão um armazém para 33 mil toneladas em Ponta Grossa (PR) e um terminal de álcool para atender à demanda do Japão. Nos últimos dois anos, foram investidos R\$150 milhões.

Em Rio Grande (RS), a quebra da produção gaúcha na safra 2004/05, devido à estiagem, enfraqueceu o ritmo dos embarques. O movimento agrícola atingiu 3,29 milhões de toneladas em 2005, ante os 6,2 milhões no ano anterior. Houve uma brutal queda no desempenho da soja. Porém, também em Rio Grande, a importância das ferrovias cresceu de 23%, em 2004, para 40% em 2005. Já a das rodovias recuou de 66% para 46%.

Para o porto de São Francisco do Sul (SC), a previsão é de uma maior impor-

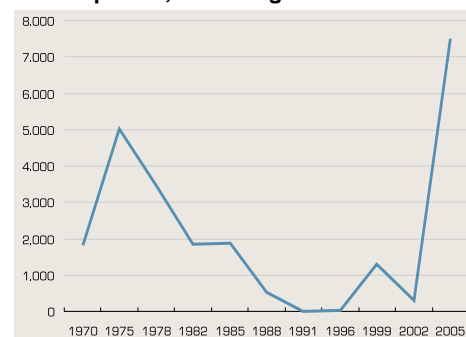
tância do modal ferroviário nas próximas colheitas. As empresas estão fabricando vagões maiores e aumentando as composições de uma média de 70 para 100 vagões. Em 2005, como o terminal passou por amplas reformas, muitas atividades foram interrompidas.

### Recorde de vagões

Com isso, a indústria ferroviária comemorou em 2005 recordes na fabricação de vagões e voltou a se dedicar à produção de locomotivas. O maior volume ocorreu em 1975, segundo dados da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária. Com mais de 400 milhões de cargas transportadas por ferrovias, houve um aquecimento na demanda de vagões tanto pelas empresas concessionárias, como as dependentes dos trilhos para levar as mercadorias até os grandes portos.

Com a valorização do câmbio e a crise na soja, principalmente nos estados

### Brasil: produção de vagões



Fonte: Abifer

da região central do País, o cenário previsto para 2010 pode mudar. A perspectiva até então era de um aumento na produção de 10% ao ano no horizonte de 2010. Para o triênio de 2006 a 2008, a indústria esperava produzir 21 mil vagões.

As empresas reativaram unidades antigas, como a Santa Matilde, da Cooperativa Mineira de Equipamentos Ferroviários (Coomefer) e da Cobrasma, e a FNV, ambas da Amsted Maxion, do Grupo Iochpe Maxion. Novas empresas também entram no negócio. A Randon, que além dos vagões graneleiros vai fabricar também tanques ferroviários para o transporte de óleos graneleiros. A Santa Fé, da América Latina Logística (ALL), em parceria com o grupo Besco, e a Usiminas Mecânicas. As empresas MRC e Ferrolese trazem novidade para o setor, com operações de *leasing* e aluguel de vagões, práticas muito empregadas nos mercados desenvolvidos. ■

### Exportação por portos

Portos	Soja em grãos (mil toneladas)		Café - saca de 60 kg		Açúcar - mil toneladas	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Paranaguá	5.135	5.208	3.367	236	1.591	2.197
Santos	5.629	7.343	13.885	13.669	11.013	12.621
Rio Grande	2.312	487	-	-	-	-
Vitória	2.203	2.845	3.871	3.663	213	261
São Luis	1.163	1.676	-	-	-	-
Manaus	959	1.400	-	-	-	-
São Francisco do Sul	1.135	2.481	-	-	2.886	205
Outros	701	988	3.129	5.176	61	2.862
<b>Total</b>	<b>19.237</b>	<b>22.429</b>	<b>23.252</b>	<b>22.774</b>	<b>15.764</b>	<b>18.146</b>

Fonte: Elaboração BM&F