

SISTEMA FAEP



BALANÇO E PERSPECTIVAS PARA A AGROPECUÁRIA

Efeitos pós-greve dos transportadores
e a política de tabelamento de fretes

DEPARTAMENTO TÉCNICO E ECONÔMICO DO SISTEMA FAEP - DETEC

SUMÁRIO

1. IMPACTOS ECONÔMICOS	3
2. FORMAÇÃO DE PREÇOS NA CADEIA PRODUTIVA DA SOJA E DO MILHO E O PESO DO FRETE.....	5
3. AVICULTURA	9
3.1. Crise Político-Sanitária – Carne Fraca e Embargo Europeu	9
3.2. Greve dos Transportadores	11
4. PECUÁRIA – SUINOCULTURA	14
4.1. Operação Carne Fraca	16
5. PECUÁRIA – BOVINOCULTURA DE LEITE.....	20
6. PECUÁRIA – BOVINOCULTURA DE CORTE	22
7. FINANCIAMENTOS	24

1. IMPACTOS ECONÔMICOS

A greve dos caminhoneiros deflagrada no dia 21 de maio iniciou uma intensa discussão sobre a formação do preço dos combustíveis, em especial do diesel, face aos seguidos aumentos dos valores cobrados nas bombas e a carga tributária incidente.

O que não se imaginava, inicialmente, era a proporção do impacto que a paralisação causaria nos demais setores da economia. A ausência de movimentação de cargas escasseou os postos de combustíveis, impedindo o deslocamento da população, suprimiu o abastecimento de alimentos nos mercados e restaurantes e represou os produtos em suas origens, seja nas indústrias e distribuidoras, seja no campo, início da produção agropecuária.

A situação foi se agravando com o transcorrer dos dias e com as indefinições nas negociações entre caminhoneiros e governo. A pauta de reivindicações nunca se limitou exclusivamente ao preço do diesel e envolvia entre outras coisas a definição de preços de frete mínimos, que remunerassem a atividade.

No final de maio, após inúmeras reuniões e negociações foi anunciada uma redução nos tributos do diesel, a diminuição do seu preço em R\$ 0,46 e a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT editou a Resolução 5.820/2018 em que foi definido o tabelamento de preços de frete por quilômetro rodado.

A tabela publicada foi duramente criticada por diversos setores contratantes de frete pelo país por ter impingido um aumento nos seus custos, por não contemplar adequadamente todos os tipos de cargas a serem transportadas e por possuir inconsistências grotescas em sua metodologia, atribuindo, por exemplo, valores menores ao frete de cargas perigosas em comparação às cargas a granel.

Tentando corrigir o erro, a ANTT republicou as tabelas através da Resolução nº 5.821/2018, que foi revogada após 5 horas, voltando a vigorar o estipulado pela Resolução nº 5.820/2018.

Para comparar os valores dos preços do frete no Paraná antes da paralisação e identificar os aumentos decorrentes da publicação da Resolução ANTT nº 5.280/2018, o Departamento Técnico Econômico do Sistema FAEP – Detec elaborou uma simulação para três fretamentos muito usuais no Paraná: o transporte de grãos dos municípios de Cascavel, Maringá e Ponta Grossa com destino a Paranaguá, para exportação.

Estes municípios distam respectivamente 590, 550 e 220 quilômetros do porto e estão sujeitos a pedágios à ordem de R\$ 627,20 (Cascavel) e R\$ 523,60 (Maringá) e R\$ 232,40 (Ponta Grossa).

Para os cálculos, foi considerado o uso de um caminhão bi-trem 7 eixos com capacidade de 38 toneladas e a obrigatoriedade de pagamento do frete de retorno, responsabilidade imputada pela ANTT. Neste estudo também foi levado em consideração o desconto nas tarifas de pedágio para os eixos suspensos, também previsto na resolução.

Segundo a tabela ANTT, o custo para Carga Granel em distâncias entre 501 km e 600 km é de R\$ 0,98 por quilômetro e por eixo, e para distâncias entre 201 km e 300 km o valor é de R\$ 1,11/km/eixo.

A tabela a seguir apresenta os resultados obtidos e evidencia o percentual de aumento imposto pelo tabelamento.

Tabela 1 – Comparativo de fretes com retorno (Res. ANTT nº 5.280/2018)

Trajetos	Distância (km)	Frete (R\$)	Pedágio (R\$)	Total (R\$)	Frete por tonelada (R\$)	Frete em 18/05 (R\$)	Diferença (%)
Cascavel – Paranaguá	590	6.360,20	1.254,40	7.614,60	218,98	106,64	105,3%
Maringá – Paranaguá	550	5.929,00	1.047,20	6.976,20	200,92	101,00	98,9%
Ponta Grossa - Paranaguá	220	2.686,20	464,80	3.151,00	90,78	60,00	51,3%

Fonte: ANTT e Esalq-Log. Elaboração: Detec|Sistema FAEP

2. FORMAÇÃO DE PREÇOS NA CADEIA PRODUTIVA DA SOJA E DO MILHO E O PESO DO FRETE

O Brasil produziu 117 milhões de toneladas de soja na safra 2017/18, das quais 59% serão destinadas ao mercado externo, fazendo do país o maior exportador mundial. No caso do milho, das 89 milhões de toneladas estimadas para a safra 2017/18, 66% deve ser consumido no mercado interno e o excedente exportável é suficiente para colocar o país na posição de segundo maior exportador mundial, atrás apenas dos Estados Unidos.

Todo este potencial produtivo depende de formas eficientes de escoamento que consigam transportar a produção até às indústrias processadoras e aos portos. A competitividade agrícola começa no campo, circula na carroceria dos caminhões e termina nas moegas e navios.

As cotações da soja e do milho na Bolsa de Chicago servem como referência para o cálculo da paridade de preços nas regiões produtoras. Isto significa que o produtor é um tomador de preço, que depende do balanço de oferta e demanda mundial e nacional, mas também dos custos envolvidos para escoar sua produção.

Quanto maior o custo de transporte, menor é o valor que o produtor recebe por tonelada produzida, pois o importador não assume o custo decorrente da ineficiência logística do país.

O produtor está sujeito às oscilações de mercado que o balanço entre oferta e demanda provoca nos preços das commodities, e por isso busca eficiência em seus processos produtivos. Este pressuposto de livre concorrência deve também valer para os demais agentes da cadeia, garantindo o equilíbrio e a estabilidade necessários ao desenvolvimento do agronegócio e, conseqüentemente, da economia nacional.

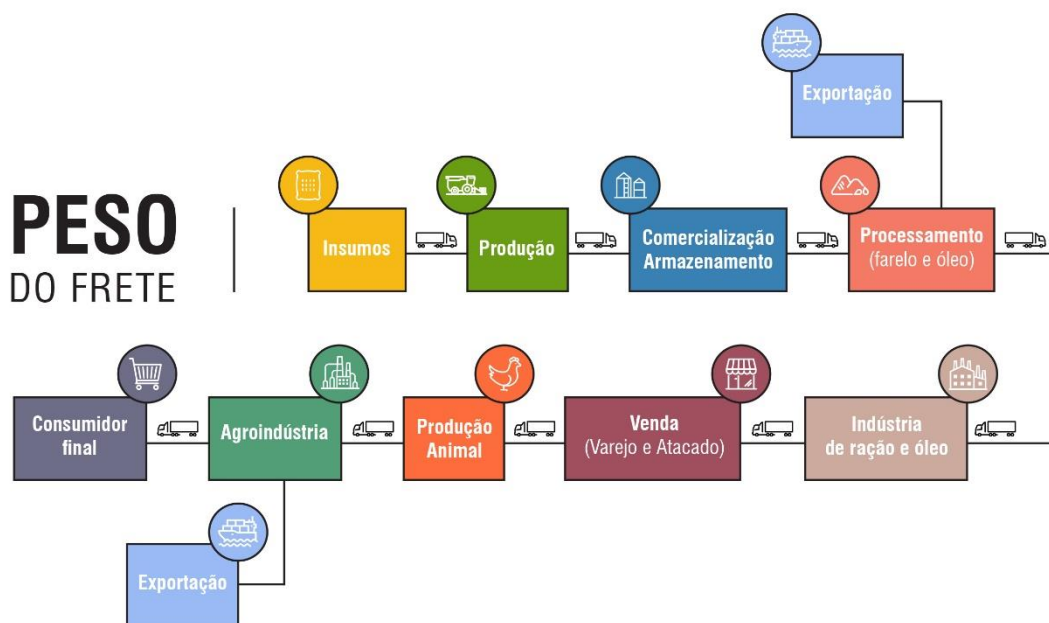
O aumento do custo do frete ocasionado pelo tabelamento (Resolução ANTT nº 5.820/2018) é cumulativo ao longo de todas as cadeias produtivas, o que faz com que seja sentido desde a ponta produtora até o consumidor final de produtos vegetais e animais in natura e industrializados. O tabelamento do frete fará com

que o produtor rural tenha de arcar com a maior parte do custo logístico adicional e o impacto sobre o fluxo de caixa será desastroso.

A safra 2017 de trigo e a temporada 2017/18 de feijão e milho 2ª safra registraram perdas expressivas decorrentes de problemas climáticos. O reflexo sobre a renda é imediato e compromete a capacidade de pagamento de financiamentos assumidos e a reserva de capital próprio para o custeio da próxima safra.

Para o consumidor final a conta não é muito diferente. A logística que leva a produção agropecuária do campo à cidade é extremamente dependente do transporte rodoviário e a agroindústria não conseguirá arcar sozinha com o aumento do custo de produção.

Figura 1 – Representação da cadeia agroindustrial da soja



Fonte: Adaptado de Canziani e Guimarães, 2003.

Em alguns casos, este aumento do custo do frete chega a mais de 100% dependendo do trajeto a ser percorrido, principalmente pela obrigatoriedade do pagamento do retorno.

O frete responde por 67% do custo de exportação da soja, desde a saída da região produtora até chegar ao porto, o que significa que qualquer alteração dos valores praticados impacta diretamente no valor pago ao produtor rural, comprometendo sua renda e sua capacidade de investimento na atividade.

Na composição do preço final da soja pago ao produtor, o frete representa cerca de 10% do valor. Este percentual poderá passar para aproximadamente 17% se considerarmos o preço de tabela e o pagamento em dobro do percurso nos casos em que não se prevê frete de retorno.

De acordo com dados da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais – ANEC, o custo médio do frete no Brasil em 2017 foi de US\$ 90/tonelada, enquanto que na Argentina o custo foi de US\$ 56/tonelada e nos Estados Unidos US\$ 26/tonelada. A série histórica da ANEC mostra também que após três anos consecutivos de queda dos preços do frete, o Brasil registrou um aumento de 61% em 2017, o segundo maior valor desde 2005.

Desde que a tabela entrou em vigor em 30 de maio último, houve imediata diminuição da contratação de fretes para evitar o risco decorrente do não cumprimento dos valores mínimos por quilômetro rodado.

Os contratantes continuam recebendo oferta de frete com base no preço de mercado que vinha sendo praticado e, ao aceitar o valor abaixo do tabelado, estas empresas podem ser acionadas judicialmente a indenizar o transportador.

Este cenário de insegurança jurídica originou mais de 50 ações judiciais, inclusive da Confederação da Agricultura e Pecuária – CNA, questionando a legalidade da tabela e das obrigatoriedades impostas pela Resolução, especialmente a que obriga o contratante a considerar a faixa do percurso em dobro nos casos em que não existe carga de retorno.

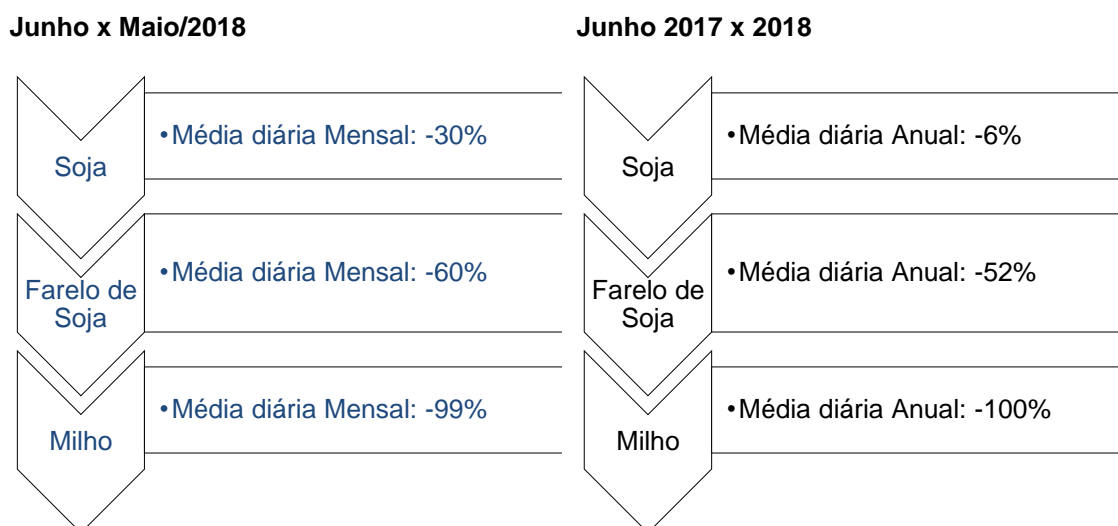
O escoamento da produção de soja e milho para processamento no mercado interno e para exportação está sendo afetado e está mais lento que o normal. O impacto só não é maior no Paraná porque a comercialização da maior parte da produção ocorre via *traders* e cooperativas, que possuem frota própria ou contratos de transporte de longo prazo já firmados.

A preocupação é crescente com o avanço da colheita da 2ª safra de milho, que precisa de espaço nos armazéns ainda ocupados com soja e milho remanescente da 1ª safra. Além disso, o período de safra aumenta a demanda por frete, o que certamente obrigará muitas empresas a recorrer aos transportadores sem o respaldo dos contratos.

Ainda assim, já houve reflexo nas exportações brasileiras neste início de junho, que estão menores em comparação com o mês de maio e também em comparação ao mesmo período do ano passado, de acordo com dados do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

O acumulado das exportações nos primeiros 6 dias úteis de junho foi de 2,47 milhões de toneladas contra 3,53 milhões de toneladas embarcadas no mesmo período de maio (considerando a média diária). Desta forma, a estimativa é que 1,06 milhão de toneladas de soja tenham deixado de ser embarcadas nos portos brasileiros.

Figura 2 – Redução mensal e anual das exportações de soja, farelo de soja e milho (2ª semana de junho).



Fonte: MDIC. Elaboração: DETEC|Sistema FAEP

3. AVICULTURA

A greve do setor de transportes, os desdobramentos da Operação Carne Fraca, o embargo da União Europeia à carne de frango brasileira e as recentes tarifas antidumping estabelecidas pela China culminaram em instabilidade na cadeia produtiva de frangos.

Em tempos de consecutivos acontecimentos negativos ao setor, o campo frustra a expectativa de aumento previsto em cerca de 3% no abate brasileiro de frangos em 2018. A greve dos caminhoneiros impediu o envio dos frangos prontos para o abate, causou mortalidade pela ração que não chegava aos silos dos aviários e atraso no alojamento de novos pintainhos.

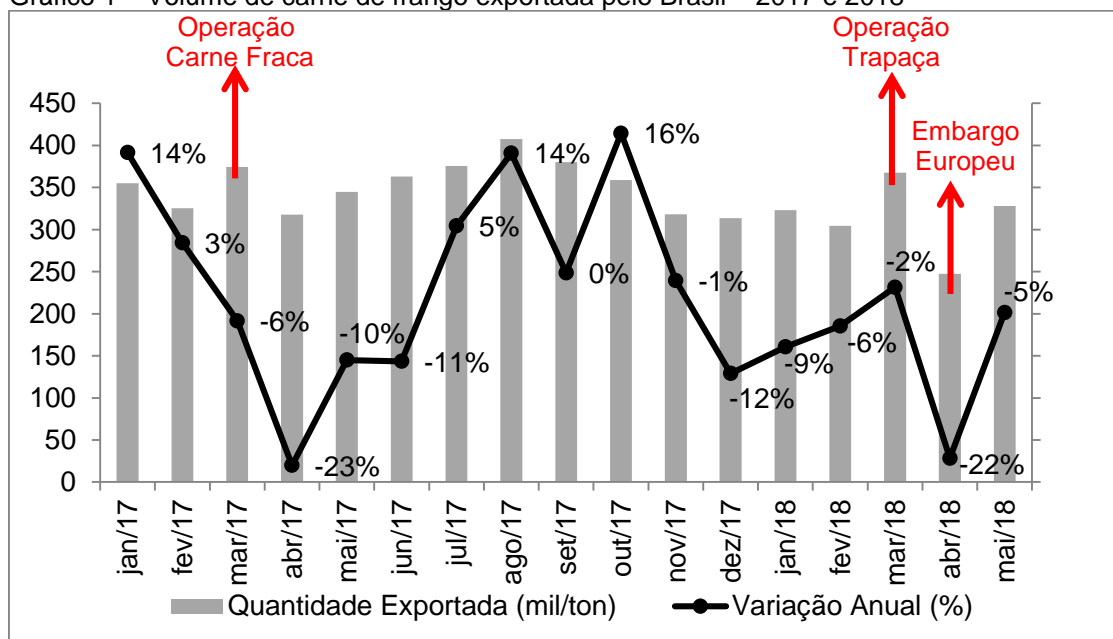
Frente a esse cenário, avicultores perderam a segurança quanto ao número de lotes que serão alojados em suas granjas nesse ano, fato que reflete automaticamente na queda de receita e dificuldades para quitar financiamentos e manter as granjas vazias, com os mesmos custos fixos de produção.

3.1. Crise Político-Sanitária – Carne Fraca e Embargo Europeu

O gráfico 1 mostra a oscilação da quantidade exportada de carne de frango brasileira, comparando os volumes do mesmo mês nos anos 2017 e 2018. A linha em destaque no gráfico mostra a variação anual em relação ao mesmo mês indicado do ano anterior.

Em abril de 2018, o país registrou redução de 22% nas exportações quando comparado ao mesmo mês do ano anterior, evidenciando o impacto negativo da operação Trapaça da Polícia Federal e do embargo europeu a 20 unidades industriais brasileiras, das quais 8 são paranaenses.

Gráfico 1 – Volume de carne de frango exportada pelo Brasil – 2017 e 2018



Fonte: Adaptado de MDIC. Elaboração: DETEC|Sistema FAEP

A tabela 2 faz um comparativo dos volumes, preços médios e receita dos cortes exportados de janeiro a maio de 2017 e 2018, mostrando uma expressiva redução em todos os produtos. A principal queda foi na carne de frango salgada, cujo produto foi alvo de questionamentos sanitários pela União Europeia e causador do embargo.

Tabela 2 – Volume, preço médio e receita das exportações de cortes de frango – comparativo janeiro a maio 2017/2018.

Item Exportado	Quantidade mil/t	Variação anual	Preço Médio (US\$/T)	Variação anual	Receita milhões US\$	Variação anual
Frango Inteiro	432,3	-16,43%	1.410,7	-6,75%	609,9	-22,24%
Cortes de Frango	1.062,4	-0,22%	1.651,5	-3,77%	1.754,7	-3,98%
Industrializados	42,1	-37,08%	2.754,1	7,90%	115,8	-32,11%
Carne Salgada	33,8	-50,67%	2.640,6	24,47%	89,1	-38,60%
Total	1.570,6	-8,54%	1.636,0	-4,03%	2.569,5	-12,23%

Fonte: Adaptado de MDIC. Elaboração: DETEC|Sistema FAEP

O cenário preocupa em especial o Paraná, maior produtor e exportador de frangos do Brasil, responsável por 34,17% do total produzido e 34,7% das exportações em 2017. A Tabela 3 retrata a evolução da produção e dos

embarques internacionais da carne de frango tanto do Paraná quanto do Brasil, onde os números mostram um crescimento constante. Porém, com os sucessivos acontecimentos que afetaram a cadeia avícola, a perspectiva para 2018 e 2019 é de cautela.

Tabela 3: Produção de frangos e Exportação de carne de frango

Ano	PRODUÇÃO Bilhões de cabeças			EXPORTAÇÃO Bilhões US\$		
	Brasil	Paraná	% PR/BR	Brasil	Paraná	% PR/BR
2017	5,24	1,79	34%	7,25	2,52	35%
2016	5,42	1,76	32%	6,86	2,32	34%
2015	5,26	1,68	32%	7,18	2,37	33%
2014	5,02	1,57	31%	7,93	2,36	30%
2013	5,04	1,46	29%	7,92	2,19	28%

Fonte: Sindiavipar e Mapa. Elaboração: DETEC|Sistema FAEP

3.2. Greve dos Transportadores

Os problemas decorrentes da greve vão além do preço do frete, exportação e dinâmica logística dos insumos e produtos acabados. A cadeia funciona como uma engrenagem perfeita, desde a produção de pintos de 1 dia, que são alojados, terminados, abatidos e processados, até a chegada dos produtos aos portos e centros de distribuição.

Quando qualquer etapa é interrompida, as consequências dentro da indústria fazem com que a retomada do ritmo seja mais lenta e as perdas para o produtor rural se acumulam.

A greve acarretou aumento do período de intervalo entre lotes e piora na conversão alimentar dos lotes afetados pela distribuição de ração. Isso impactou na redução do número de lotes alojados durante o ano e conseqüentemente queda na receita do produtor.

Além disso, unidades industriais tiveram as atividades suspensas temporariamente, mantendo suas estruturas ociosas e funcionários dispensados nesse período. No dia 29 de maio, 25 unidades paranaenses estavam com atividades suspensas, segundo a Ocepar.

A indústria, que ainda soma os prejuízos com a ociosidade, enfrenta outro desafio decorrente da impossibilidade de carregar lotes que já estavam prontos para o abate. A permanência por tempo além do previsto nas granjas incorre na entrega de frangos mais pesados, o que dificulta a evisceração na linha de abate. Essa etapa é automatizada e os equipamentos trabalham de forma eficiente, desde que as carcaças estejam dentro do padrão estabelecido pela indústria.

Com a suspensão da greve e regularização dos fretes, os caminhões estão transportando ração e animais para abate normalmente, mas as operações ainda não foram equalizadas em todas as unidades industriais. Analistas de mercado apontam que a retomada do ritmo de produção levará cerca de 60 dias, a partir do término da greve em 30 de maio.

Em meados de junho, após retomada das atividades, as unidades da BRF de Santa Catarina – Chapecó e Concórdia – e Rio Grande do Sul – Serafina Corrêa e Lajeado - anunciaram férias coletivas a serem cumpridas nos meses de julho e agosto. Ao todo, serão 5.600 funcionários com atividades suspensas e aproximadamente 3,3 milhões de aves não abatidas somente em Santa Catarina.

Tabela 4: Férias coletivas das unidades BRF Santa Catarina e Rio Grande do Sul

Unidade Industrial	Funcionários dispensados	Dias concedidos
Concórdia - SC	1.700	12
Chapecó - SC	1.400	30
Serafina Corrêa - RS	1.500	10
Lajeado - RS	1.000	10
TOTAL	5.600 funcionários dispensados	

Elaboração: DETEC|Sistema FAEP

Já a unidade BRF de Campo Verde-MT, em atividade desde 1989, deve encerrar suas atividades com abate de frango a partir de 15 de julho. Em nota divulgada, a empresa afirma que não haverá impacto nos volumes de produção e mercados atendidos pois trata-se de otimização da cadeia produtiva local. Os 130 funcionários serão realocados nas atividades de recebimento, beneficiamento, armazenagem e expedição de grãos, mas os 76 avicultores, que abrangem os 280 aviários que atendiam à demanda da unidade, ainda não têm perspectiva de aproveitamento de suas estruturas de produção.

O desabastecimento de produtos nas gôndolas dos supermercados contribuiu para aumento significativo dos preços. Distribuidoras consultadas pelo Detec informaram variações na cotação do frango congelado de R\$ 3,50/kg antes a até R\$ 5,50/kg após o período de paralisação dos transportes (semanas de 14 a 19 de maio e 4 a 9 de junho). Dentre os cortes, destaca-se o filé de peito que passou de R\$ 8,20/kg para R\$ 9,70/kg no atacado.

Os varejistas optaram por segurar os preços, repassando o mínimo possível em produtos como coxa e frango inteiro, cortes que tiveram as maiores altas. A expectativa é de que os preços voltem à normalidade e não afetem o consumo interno de carne de aves e suínos.

Enquanto a situação no campo não se regulariza, há produtores com dificuldades para quitar financiamentos ativos. Nesse contexto, a atuação das Comissões para Acompanhamento, Desenvolvimento e Conciliação da Integração – CADECs tem sido de extrema importância, sendo o principal canal de diálogo entre os produtores integrados e as agroindústrias.

Algumas CADECs conseguiram firmar acordos para pagamento dos produtores durante o período de ociosidade dos galpões, em decorrência do embargo europeu. Para amenizar a crise e os prejuízos decorrentes do menor número de aves alojadas, as CADECs negociaram o pagamento por lotes menores pela média dos animais entregues nos três últimos lotes.

As CADECs atuaram também nos bloqueios dos caminhões durante a greve, negociando a passagem de cargas de ração a fim de evitar mortalidade de animais ou canibalismo, comportamento anômalo em animais de produção quando submetidos a período prolongado sem ração.

Entretanto, no momento pós-greve, a maior demanda dos produtores é a divulgação de informações sobre as perspectivas futuras por parte das agroindústrias integradoras. Por isso, estão buscando agendar reuniões das CADECs para esclarecer o cenário atual e definir estratégias futuras.

Quanto aos impactos das novas tabelas de fretes divulgadas pelo Governo Federal, a maioria dos transportes do segmento industrial da avicultura é

realizada de forma terceirizada, mas existem também unidades com veículos próprios.

Grandes embarcadores aguardam definições do governo e adequação da tabela, cujos valores não são coerentes com os custos de cada tipo de operação de transporte.

Entretanto, não há fiscalização e enquanto houver oferta de frete abaixo da tabela, os transportadores não tem respaldo para pressionar o reajuste. De qualquer maneira, a aplicação dos novos valores de fretes incorrerá em aumento dos custos logísticos à indústria, que deverão ser invariavelmente repassados ao consumidor final.

4. PECUÁRIA – SUINOCULTURA

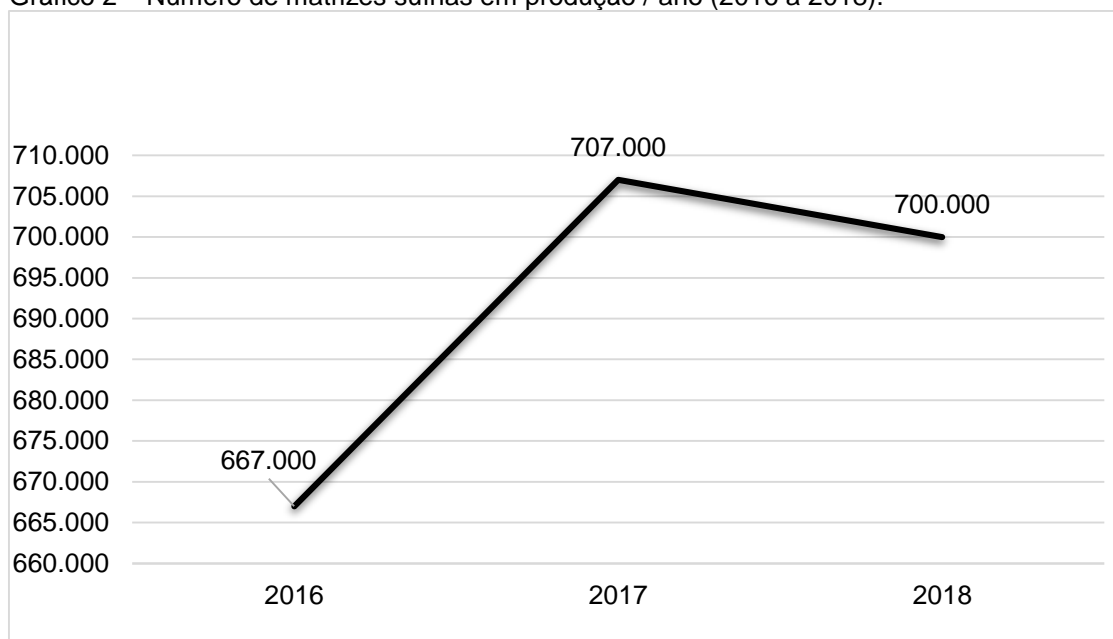
A greve dos caminhoneiros fez com que toneladas de ração ficassem represadas nas estradas do Paraná, reduzindo o fornecimento diário de alimento aos suínos em algumas regiões, principalmente oeste do estado.

A restrição alimentar gera quebra no rendimento dos lotes que estão prontos para o abate. O problema só não foi maior pelo fato da cadeia suinícola ser de ciclo longo, com animais de características rústicas, caso contrário a alta mortalidade teria agravado os prejuízos.

A falta animais para abate no período da greve desabasteceu o varejo. O levantamento do Detec junto à ABCS identificou aumento de cerca de 45% nas cotações do suíno vivo, saindo de R\$ 2,80 para R\$ 4,00 o quilo nos últimos quinze dias do mês de junho.

Outro fator agravante é o menor número de matrizes produtivas (gráfico 2) no início do ano de 2018 em função das altas nas cotações dos grãos, principalmente o milho.

Gráfico 2 – Número de matrizes suínas em produção / ano (2016 a 2018).



Fonte: DERAL, 2018. Elaboração: DETEC|Sistema FAEP.

A situação nas principais cooperativas e integradoras do estado é de represamento de animais para abate e acúmulo de leitões para alojamento nas granjas, os quais deverão ser alojados em lotes maiores na terminação e com peso acima da média normalmente praticada, prejudicando a produtividade.

Os principais prejuízos financeiros são em função de índices zootécnicos aquém do potencial, como a conversão alimentar aumentada e baixo ganho de peso diário, todos decorrentes do menor fornecimento de alimento ou atraso na saída do lote pelo trânsito impedido nas estradas.

Não houve mortalidade significativa para essa cadeia produtiva. Alguns produtores conseguiram soluções incomuns para alimentação dos animais adquirindo grãos em lojas agropecuárias locais. Houve abastecimento de ração por caminhões que percorrem rotas alternativas, porém nem todas as granjas se beneficiaram e a falta de ração resultou em casos de canibalismo.

Não foram relatadas dificuldades de alojamento de novos lotes ou aumento nas cotações de insumos ou produtos *in natura*. Todavia, o maior tempo de dias de alojamento resultou na entrega de animais mais pesados para abate, fora de padrão dos cortes de mercado e exportação. Projeta-se que serão necessários cinco meses, ou seja, um ciclo de produção para estabilizar os prejuízos e

contrapontos remanescentes desse evento, a exemplo do alojamento adensado e falta de abastecimento de ração nas granjas.

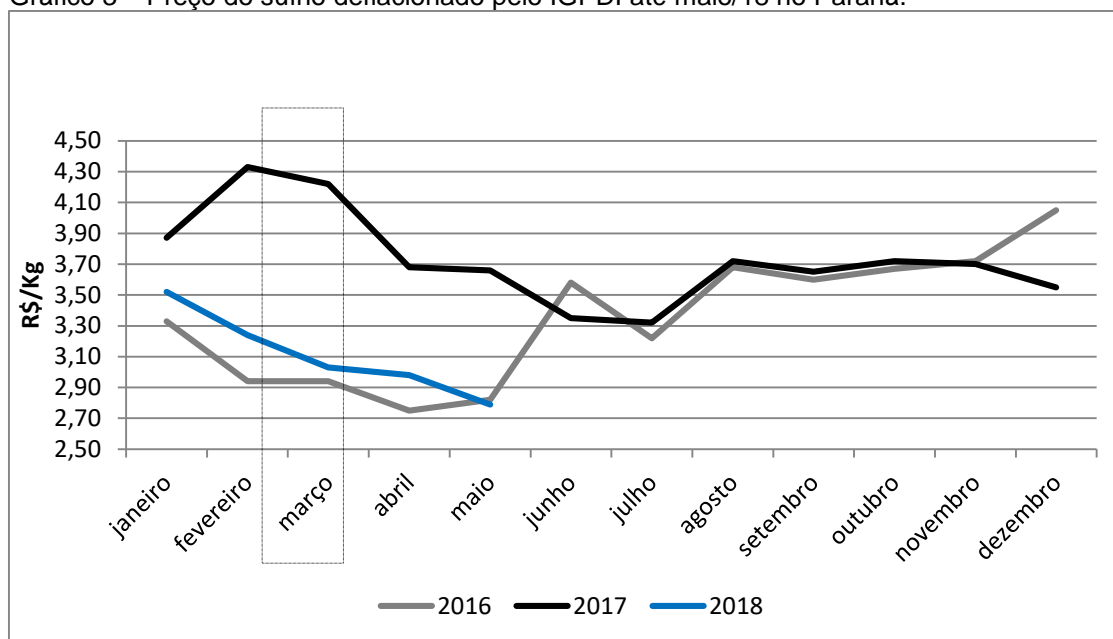
Já para os transportes, os novos tabelamentos propostos para os fretes ainda não têm sido aplicados nessa cadeia produtiva. A grande maioria das agroindústrias trabalha com o estabelecimento de contratos, os quais permanecem válidos até 2019. Entretanto, são esperadas renegociações nos valores de quilômetro rodado por transportadores autônomos, entre 7% e 15%. Estima-se que os maiores custos logísticos serão repassados ao consumidor futuramente.

4.1. Operação Carne Fraca

O setor suinícola vem passando por dificuldades antes mesmo da greve dos caminhoneiros. A Operação Carne Fraca fez com que a credibilidade das indústrias e a qualidade dos produtos brasileiros fossem questionados por alguns de nossos importadores.

Os resultados da suinocultura em 2017 foram positivos mesmo após os abalos sofridos com a Operação Carne Fraca, em razão da competência do setor produtivo. Na média anual em 2017, os preços recebidos pelos produtores paranaenses ficaram 8,8% maiores (em valores nominais) na comparação com o ano anterior.

Gráfico 3 – Preço do suíno deflacionado pelo IGPDÍ até maio/18 no Paraná.



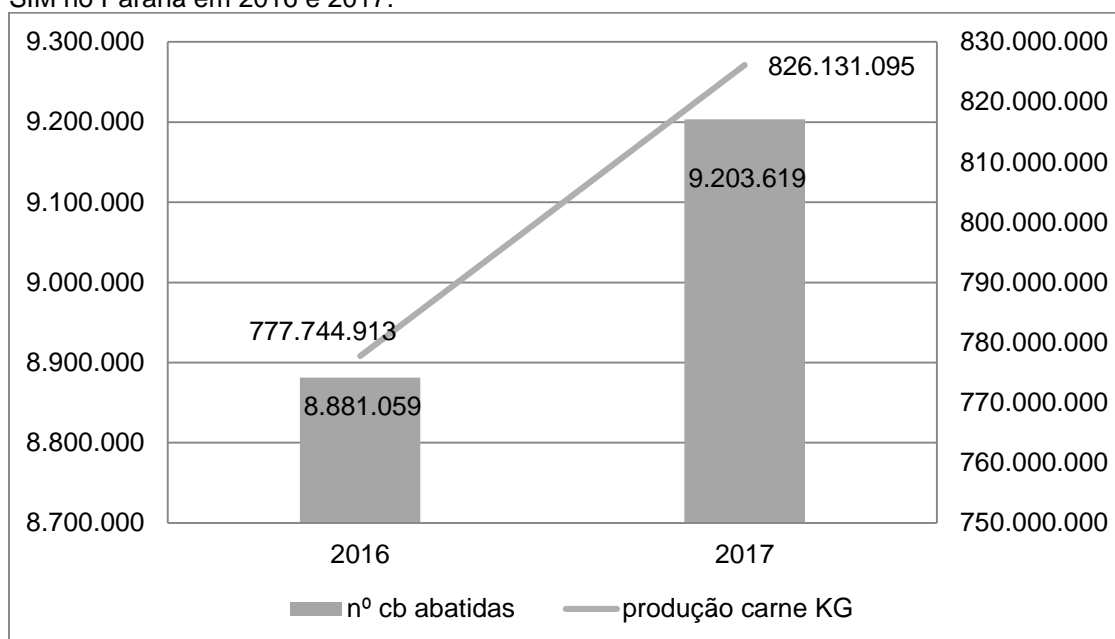
Fonte: CEPEA, 2018. Elaboração: DETEC|Sistema FAEP.

Somado aos melhores preços dos suínos, o custo de produção que foi o grande vilão em 2016, deu trégua em 2017, com a redução no preço do milho, principal insumo utilizado na alimentação dos suínos. Com isso, o poder de compra melhorou. Na média do ano, o produtor adquiriu 3,06 quilos a mais de milho com um quilo de suíno, na comparação com 2016 (gráfico 2).

O ano de 2018 começou com aumento de 4,7% do milho e 5% do farelo de soja. Muitos produtores independentes pararam ou diminuíram a produção, o que repercute em um decréscimo de 7 mil matrizes produtivas (de janeiro a junho de 2018), comparado a 2017, segundo informações do Departamento de Economia Rural – DERAL (gráfico 1).

Esse cenário positivo de 2017 refletiu na produção, com incremento de 3,6% nos abates frente a 2016, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. No atacado, o movimento de alta foi semelhante e o preço médio da carcaça foi de R\$ 6,19/kg em 2017, uma alta de 8,2% em relação a 2016.

Gráfico 4 – Abate de suínos com Serviço de Inspeção Federal, Estadual e Municipal – SIF, SIP, SIM no Paraná em 2016 e 2017.



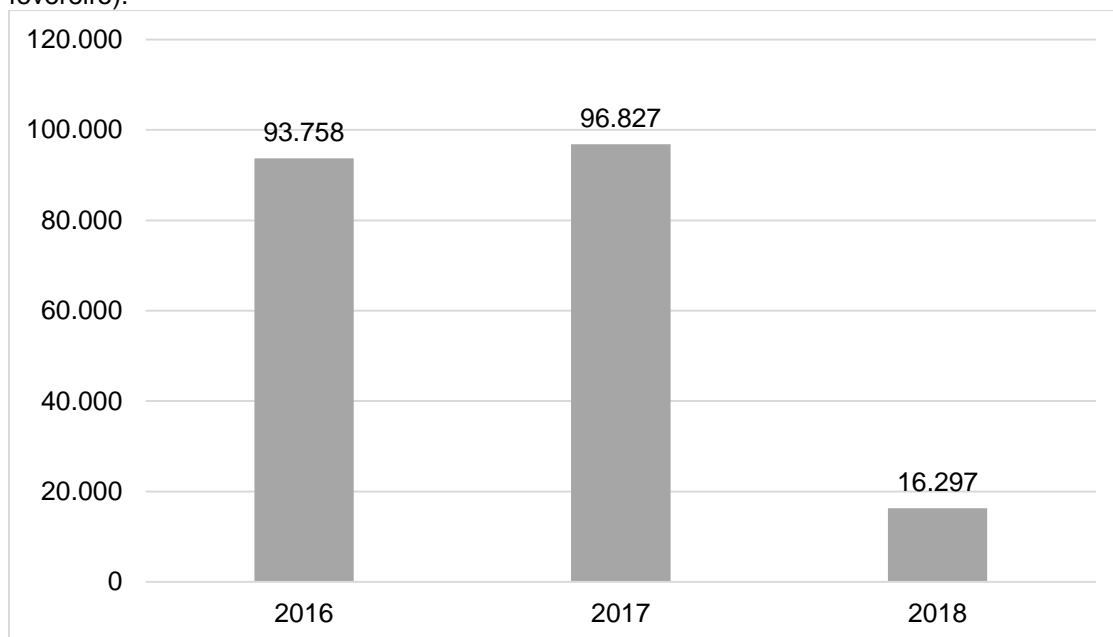
Fonte: IBGE, 2018. Elaboração: DETEC|Sistema FAEP.

Para 2018, a retomada do crescimento da economia brasileira é favorável para o consumo interno. É esperado entendimento com o mercado russo e a realização da Copa do Mundo deverá influenciar positivamente a demanda por carne suína brasileira. Analisando as exportações do Paraná nos dois primeiros meses de 2018 a expectativa também é positiva.

A conjuntura do mercado indica para valorização dos preços do milho em função da menor colheita na 2ª safra e estabilidade nos preços do quilo do suíno, oscilando entre R\$ 2,50 a R\$ 3,00 em média até o final deste ano, segundo informações do DERAL.

Essa combinação de estabilidade do preço do suíno e da valorização do milho e da soja, principais insumos na alimentação da cadeia suinícola, pode desestimular ainda mais a continuidade da produção no ano corrente.

Gráfico 5 – Exportações de carne suína do Paraná, em toneladas, de 2016 a 2018* (*janeiro e fevereiro).



Fonte: IBGE, 2018. Elaboração: DETEC|Sistema FAEP.

Quanto ao transporte, informações coletadas junto às Cooperativas envolvidas em operações de exportação mostraram que a grande maioria dos transportes é realizado de forma terceirizada. Em função das indefinições do governo, a prática mais comum tem sido a manutenção dos valores prévios à greve, mas foi sinalizado que as renegociações ocorrerão assim que as autoridades apresentarem um posicionamento mais claro.

O levantamento identificou também desafios das agroindústrias no embarque de *containers* nos portos paranaenses, pois o represamento de cargas em função da paralisação prejudicou a logística portuária. As cargas aguardam a abertura de “janelas” na fila de embarques, além da disponibilidade de espaços nos navios com destino ao exterior.

Nesse contexto, uma das empresas que embarca entre 25 e 30 *containers* por semana relatou que durante a greve deixou de embarcar entre 15 e 20 *containers*. Isso impactou na reestruturação da logística de embarque por conta dos armadores, pois as cargas dependem de espaços pré-estabelecidos para alocação de *containers*. Nesse aspecto, foi relatado que os armadores têm apresentado bastante disposição para realocar as cargas conforme as

demandas da indústria, evitando assim a perda de prazos de entrega junto aos importadores.

5. PECUÁRIA – BOVINOCULTURA DE LEITE

O leite foi um dos setores produtivos que mais sofreu com a paralisação dos transportes. Como deixar de ordenhar os animais não é uma opção, por incorrer no aumento de problemas de úbere, de bem estar animal, entre outros, estima-se que cerca de 64 milhões de litros tenham sido descartados em todo o estado.

Isso representa um prejuízo de cerca de R\$ 75 milhões durante oito dias de paralisação, somente ao setor produtivo, que teve sua fonte de renda literalmente escoada pelo ralo. As indústrias computam ainda os prejuízos com a ociosidade das unidades, logística de distribuição e perda de mercados.

Na impossibilidade de coleta ou abastecimento, diversas propriedades reduziram a oferta de alimentos aos animais em produção, visando reduzir o volume. Estimativas apontam que decorrerão meses até a normalização da produção, pois ao serem expostos à restrição alimentar, animais em curva ascendente ao pico de lactação terão sua produção anual reduzida por todo o período.

O levantamento do Detec verificou que a maioria dos laticínios terceiriza a coleta de leite, remunerando os transportadores pelo volume de leite transportado ou quilometro rodado. O mesmo ocorre para o produto acabado, mas também é comum a utilização de veículos próprios.

De maneira geral, foi relatado que os valores praticados pela indústria leiteira são em sua maioria superiores ao proposto pelo Governo Federal no tabelamento dos fretes, com a tabela não impactando diretamente sobre os valores no curto prazo.

Grande parte das empresas trabalha com contratos pré-estabelecidos e muitos deles ainda estão vigentes. Entretanto, há também relatos de reajustes na ordem de 7% para o frete do leite da propriedade ao laticínio, ajuste negociado

previamente à paralisação e consolidado durante a mesma. Vale lembrar que nesse caso específico o novo valor está atrelado ao cumprimento da promessa do governo em reduzir em R\$ 0,46 o valor do diesel na bomba. Caso contrário, o reajuste passa a ser de 12%.

Para o escoamento do produto acabado, as indústrias que terceirizam o transporte estimam reajustes entre 10 e 20% sobre os valores atuais. O levantamento identificou valores médios para a tonelada de lácteos transportados por volta de R\$ 350 reais. Importante lembrar que o acordo sobre o frete envolve somente a viagem de ida, sem considerar despesas de retorno, ficando essas a cargo da transportadora, que se vê livre para articular a logística própria.

Algumas empresas consultadas, que não dispõem de contratos ou veículos próprios, não estão aplicando a tabela divulgada pela ANTT até segunda ordem, pois estão aguardando um posicionamento mais claro do governo para iniciar as negociações de reajuste. Todavia, as indústrias têm buscando adotar medidas jurídicas para evitar sanções pelo poder público pelo eventual não cumprimento dos novos valores do frete.

Acompanhando a trajetória de alta nos preços ao produtor, verificada desde o começo do ano, de abril para maio as cotações evoluíram em cerca de 8% conforme levantamento do CEPEA. Na reunião do CONSELEITE Paraná realizada em junho foram verificados aumentos significativos para o leite no estado, com o valor de referência variando positivamente em 16,34% e atingindo R\$ 1,2534/L.

Já eram previstos ajustes positivos para o leite paranaense em função de redução na oferta dado o período de entressafra. Entretanto, os atrasos na colheita da soja acabaram por atrasar também o pastejo na aveia no início do inverno, que associado às altas cotações do milho, agravou a redução na oferta de leite às indústrias.

Nesse contexto, a greve potencializou o desequilíbrio de mercado tanto na produção quanto na industrialização de leite. O CONSELEITE identificou reajustes de R\$ 0,50/L para o leite UHT no atacado no primeiro decêndio de

junho, o que reflete no incremento de preços ao consumidor final e retroalimenta o valor de referência para a matéria prima.

Já no mercado *spot*, as valorizações foram por volta dos 8,5% entre abril e maio, fechando em R\$ 1,53/L, conforme dados do Milkpoint radar. Na primeira semana de junho, as cotações atingiram R\$ 1,66/L, mas existem relatos de indústrias em São Paulo que chegaram a adquirir leite de outras empresas a R\$ 3,50/L, buscando evitar a ociosidade.

Contraopondo as valorizações expostas, relatos do campo apontam que os poucos produtores que puderam entregar sua matéria prima a laticínios de pequeno porte, que mesmo com a paralisação puderam captar o produto, receberam entre R\$ 0,30 e R\$ 0,50 pelo litro.

Atualmente, estimativas da Associação Brasileira de Lácteos Longa Vida apontam que a captação do campo está a 80% da capacidade normal da indústria, o que trará reflexos nos preços aos consumidores.

A expectativa do setor é que a captação ainda demore 30 dias para retornar a normalidade. Entretanto, mesmo com a regularização da captação, são esperadas reduções generalizadas no volume total de leite entregue, uma vez que os reflexos da redução no fornecimento de ração trazem impactos na produção total das propriedades.

6. PECUÁRIA – BOVINOCULTURA DE CORTE

Pode-se dizer que o setor de carne bovina sofreu menos impactos que os demais pelas paralisações. Por não depender direta e exclusivamente de insumos externos para alimentação em sua grande maioria, os prejuízos a essa cadeia produtiva estão mais correlacionados à logística industrial do que em mortalidade de animais no campo. Mesmo assim, a estimativa é de que deixaram de ser abatidos cerca de 40 mil animais, atrasando a circulação de R\$ 85 milhões somente da indústria ao produtor.

A grande maioria dos abatedouros terceiriza a coleta de animais vivos e realiza a entrega de carne com veículos próprios. De maneira geral verifica-se que a essas empresas estão aguardando um posicionamento mais claro do governo para renegociar os valores do frete de animais vivos junto à seus transportadores.

Entretanto, os responsáveis pela logística da indústria preveem reajustes entre 5 e 15%, mas cada um deles negocia os fretes de maneira própria. Algumas indústrias custeiam os valores do pedágio em separado, outras o incluem no valor do frete. Os valores médios verificados para o transporte de animais vivos são calculados em função do quilômetro rodado, variando entre R\$ 1,75 e R\$ 2,20.

O mercado sinaliza que haverá renegociação dos valores, e que esses serão repassados aos demais elos da cadeia. Resta saber quais serão os impactos desse repasse ao consumidor final e aos produtores.

É certo que o aumento de custos com frete desencadeia uma série de efeitos em todos os setores, impactando especialmente nos pequenos produtores, que além de contarem com margens estreitas, ainda não dispõem de escalas de produção capaz de absorver esses incrementos de custos sem impactar de forma significativa em sua rentabilidade.

Para a bovinocultura de corte, o cenário é de certa especulação, pois a atividade atravessa um momento em que as pastagens vão perdendo qualidade com a chegada do inverno e é necessário diminuir a quantidade de animais por área.

O confinamento por sua vez esteve pouco atrativo nesse primeiro semestre, em função das altas cotações do milho e farelo de soja. A Scot Consultoria relata que o pecuarista enfrenta a pior relação de troca desde maio de 2016, com uma arroba custeando 3,26 sacas de milho em São Paulo (livre de frete).

Em um primeiro momento, a greve acabou por gerar o represamento da oferta de animais, o que levou os frigoríficos a ofertarem valores maiores pela arroba. Com a retomada dos fretes e alongamento das escalas, a indústria se encontra

em uma posição mais confortável e saiu das compras, fazendo o mercado andar de lado na tentativa de exercer pressão baixista.

O mercado de reposição segue travado em função dos impactos da paralisação na atividade industrial. A instabilidade de preços decorrente do movimento grevista dificulta a avaliação do mercado pelos pecuaristas terminadores, que acabam reduzindo a entrega de animais e conseqüentemente o impulso para negócios de reposição. O produtor de bezerro não tem cedido às propostas abaixo da referência e, portanto as negociações são pontuais, conforme informações da Scot Consultoria.

A intervenção governamental no livre mercado traz conseqüências no longo prazo, como já verificado na política de preços sobre o barril de petróleo ou energia elétrica em governos anteriores. O tabelamento dos fretes contribui para o estabelecimento de um mercado paralelo, se este estiver acima da capacidade de pagamento normal.

Nesse contexto, é favorecida uma situação de informalidade, na qual a demanda acaba por gerar oferta de serviços abaixo do tabelamento. Com a indefinição do governo, grande parte das agroindústrias do estado está praticando os mesmos valores anteriores à paralisação.

7. FINANCIAMENTOS

Neste momento de absorção dos impactos causados pelas paralisações dos caminhoneiros, os produtores estão calculando suas perdas e prejuízos. As perdas afetam diretamente a circulação de dinheiro no setor, reduzindo a capacidade dos produtores em liquidar seus compromissos financeiros com os bancos, cooperativas e fornecedores, seja por prejuízos absolutos ou pela falta de comercialização da produção.

Para as dívidas contraídas em bancos, as renegociações de financiamentos de custeio e investimento são previstas no Manual do Crédito Rural – MCR e requerem a manifestação do produtor rural junto às instituições financeiras, que analisam a situação do mutuário e realizam a prorrogação. As dívidas com

fornecedores e/ou cooperativas devem ser renegociadas diretamente com as empresas e são regidas pela “livre negociação”.

O alerta para esta situação é o fato de as prorrogações comprometerem o futuro do produtor. Não tendo recursos agora, haverá necessidade de aumento de renda para os próximos meses ou anos para fazer frente a este custo que está sendo postergado. Além disso, as prorrogações impactam nos limites de crédito do produtor, criando impedimentos para novas contratações, o que pode comprometer a continuidade da atividade.

A prorrogação pode resolver um problema imediato, no entanto, adia o compromisso de pagar, podendo virar um problema depois. Por isto deve ser analisada e decidida com muito critério.