

MERCADO DE FRETE PARA O MILHO¹

O milho representa quase que metade da produção anual nacional de grãos. O mercado de frete varia sazonalmente, sendo a região Centro-Oeste uma das principais regiões produtoras. O transporte é dominado pelos motoristas autônomos, com custo equiparado para a movimentação de soja em grão, farelo de soja e açúcar.

Marcelo Gimenes Soares
Paula Regina Ceron Galvani
José Vicente Caixeta Filho

O Brasil, de acordo com a CONAB, estará produzindo na safra 96/97 cerca de 37,1 milhões de toneladas de milho, ocupando a terceira colocação no ranking mundial de produção, superado apenas pelos E.U.A. e China. A cultura de milho no país espalha-se por praticamente todos os estados, estando mais presente no Sul e no Sudeste, e no Estado de Goiás.

É a lavoura que produz a maior quantidade de grãos e que ocupa a maior área de plantio no país. O milho é cultivado em grande parte por pequenos agricultores para o consumo local, com técnicas rudimentares, o que justifica os baixos rendimentos obtidos pelo produto em algumas regiões do País.

Em São Paulo, nos últimos anos, o milho foi perdendo área para a cana-de-açúcar e, no Centro-Oeste, sua expansão foi contida pela introdução do plantio de soja.

O milho tem utilização variada, predominando o seu uso como ingrediente de rações para animais, principalmente aves e suínos. Uma parcela é destinada à moagem para a produção de óleos e outros produtos industriais. Uma porção razoável é retida no próprio meio rural, onde é utilizada para alimentação animal e humana. Esporadicamente, o milho é exportado ou, eventualmente, importado para complementar o consumo interno.

Com relação aos destinos da produção brasileira de milho em grãos, a maior parte do consumo total (em torno de 60%) é classificada como sendo para fins comerciais (indústria de ração, moagem e sementes), ficando o restante retido no meio rural.

Em algumas circunstâncias, o caminho do milho se assemelha com o da soja, com a diferença que ele não vai para o porto, mas vem do porto. O Brasil importa quantidades consideráveis de milho para cobrir quebras nas produções e déficit nas entressafras. O pico da safra de milho coincide com o da soja, sendo que na

entressafra a oferta do milho fica restrita ao milho safrinha.

Existe uma infra-estrutura precária para armazenamento de milho, o que faz com que empresas privadas comprem grandes volumes durante a safra, armazenando o excedente.

Caracterização do transporte e mercado de frete

Diferentemente do açúcar, não existe um padrão dos negócios com milho em grãos, no que se diz respeito ao elemento responsável pelo transporte. É comum a situação em que o produtor negocia seu milho posto-indústria. Por outro lado, milho em grãos pode ser adquirido pela empresa em seu local de origem. Neste caso, a empresa é responsável pelo transporte, desenvolvendo o gerenciamento logístico necessário. O serviço e os ativos para o transporte são terceirizados para grandes transportadoras, sendo a modalidade rodoviária praticamente a única utilizada para a movimentação do milho em sacas soltas de 60 kg.

O mercado de fretes varia sazonalmente. A região Centro-Oeste é uma importante origem para este produtos, sobretudo na época da safra. Na entressafra, as agroindústrias do Sudeste se abastecem através dos armazéns situados nesta mesma região, sendo que os picos de escoamento de milho não chegam a causar um impacto na oferta global de transporte.

O mercado de frete para o transporte de milho é o padrão para o transporte de grãos. É um transporte sem especificidade, dominado pelos motoristas autônomos que são contratados no mercado *spot*. Esse motorista é exatamente o mesmo procurado para o transporte de soja, açúcar, farelo de soja e outros ensacados. Supondo-se que um carregamento de soja e um carregamento de milho tivessem a mesma origem e destino, numa mesma época, e com o mesmo demandante, o valor do frete é praticamente o mesmo.

A peculiaridade desse mercado em re-

lação aos de outros grãos diz respeito aos fluxos de escoamento. A produção de milho é bastante pulverizada, havendo muitos pontos de origem. Por outro lado, o milho é um importante insumo para a pecuária, que também é pulverizada, em termos geográficos, fazendo com que os destinos também sejam muitos. Tal fato pode dificultar a contratação de um carreteiro para realizar o serviço em determinadas épocas do ano, pois estes não querem sair do fluxo estabelecido pelo principais eixos de escoamento de produtos, tais como a soja, onde existe uma maior possibilidade de se obter cargas nos dois sentidos.

O transporte de milho, assim como de outras *commodities*, a partir das unidades agrícolas, implica redução da produtividade dos veículos, pois as operações de carregamento do caminhão sofrem uma série de entraves, o que repercute no valor do frete.

Para se ter uma referência sobre o comportamento dos valores de frete observados para o milho, a Figura 1 mostra a evolução do frete unitário do transporte de milho para a distância de 700 a 749 km, e a Figura 2 traz a evolução do impacto do frete no preço do milho colocado no comprador. As Figuras 3 e 4 mostram o comportamento da tarifa unitária em função da distância e a variação do impacto do frete em função da distância, respectivamente.

△△△

NOTA

1. Texto baseado em seção do relatório final da pesquisa "Características do transporte de produtos agrícolas e valores de fretes", de autoria de Marcelo Gimenes Soares e José Vicente Caixeta Filho, apoiada pela FAPESP - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, durante o primeiro semestre de 1996.

FIGURA 1

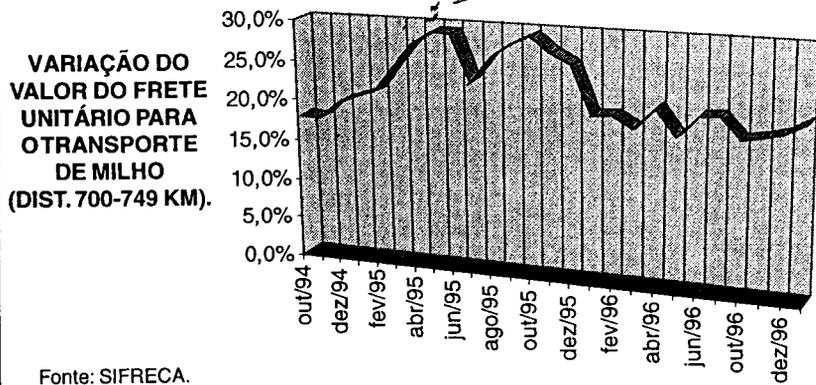


FIGURA 2

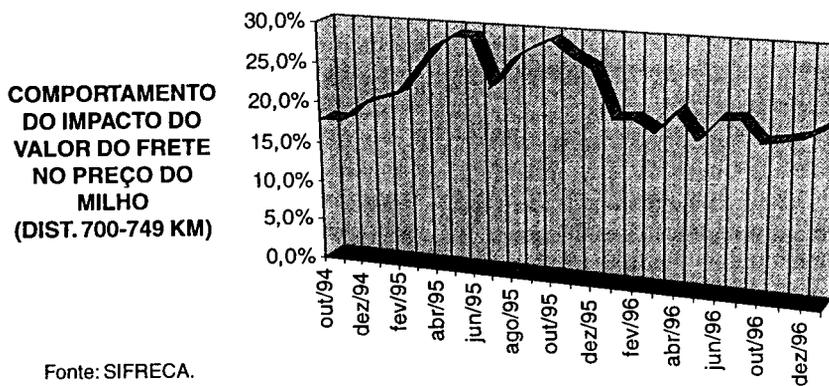


FIGURA 3

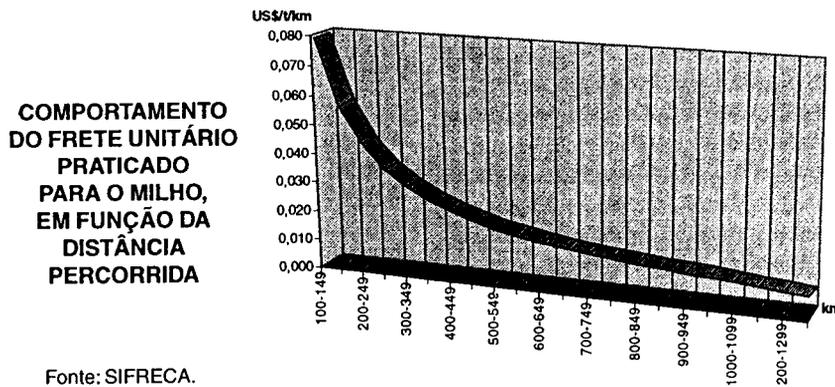
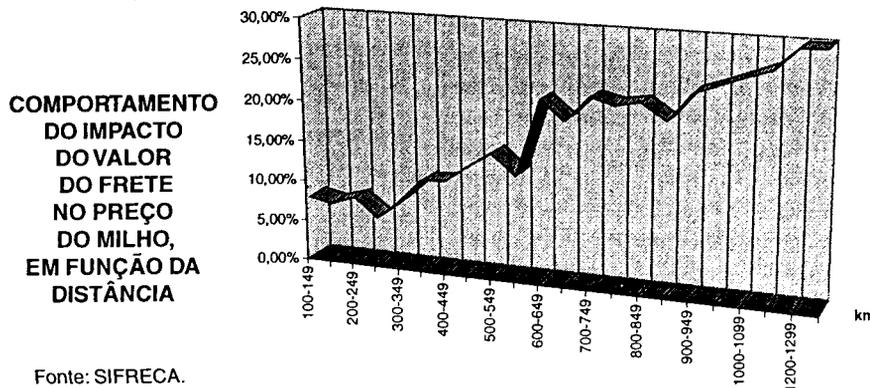


FIGURA 4



Marcelo Gimenes Soares

Marcelo é Eng. Agr. pela ESALQ/USP, formado em 1996, no mesmo ano em que realizou Residência Agrônômica no Royal Agricultural College, em Cirencester, Inglaterra



Paula Regina Ceron Galvani

Paula é acadêmica em Engenharia Agrônômica pela ESALQ/USP e trabalha ativamente no projeto SIFRECA, no monitoramento dos fretes agrícolas.



José Vicente Caixeta Filho

O Professor Caixeta tem desenvolvido intensa atividade de pesquisa na área de logística e transporte, sendo um dos respeitados especialistas brasileiros nessa área. É Professor-Associado do Departamento de Economia e Sociologia Rural da ESALQ.