

FAMASUL

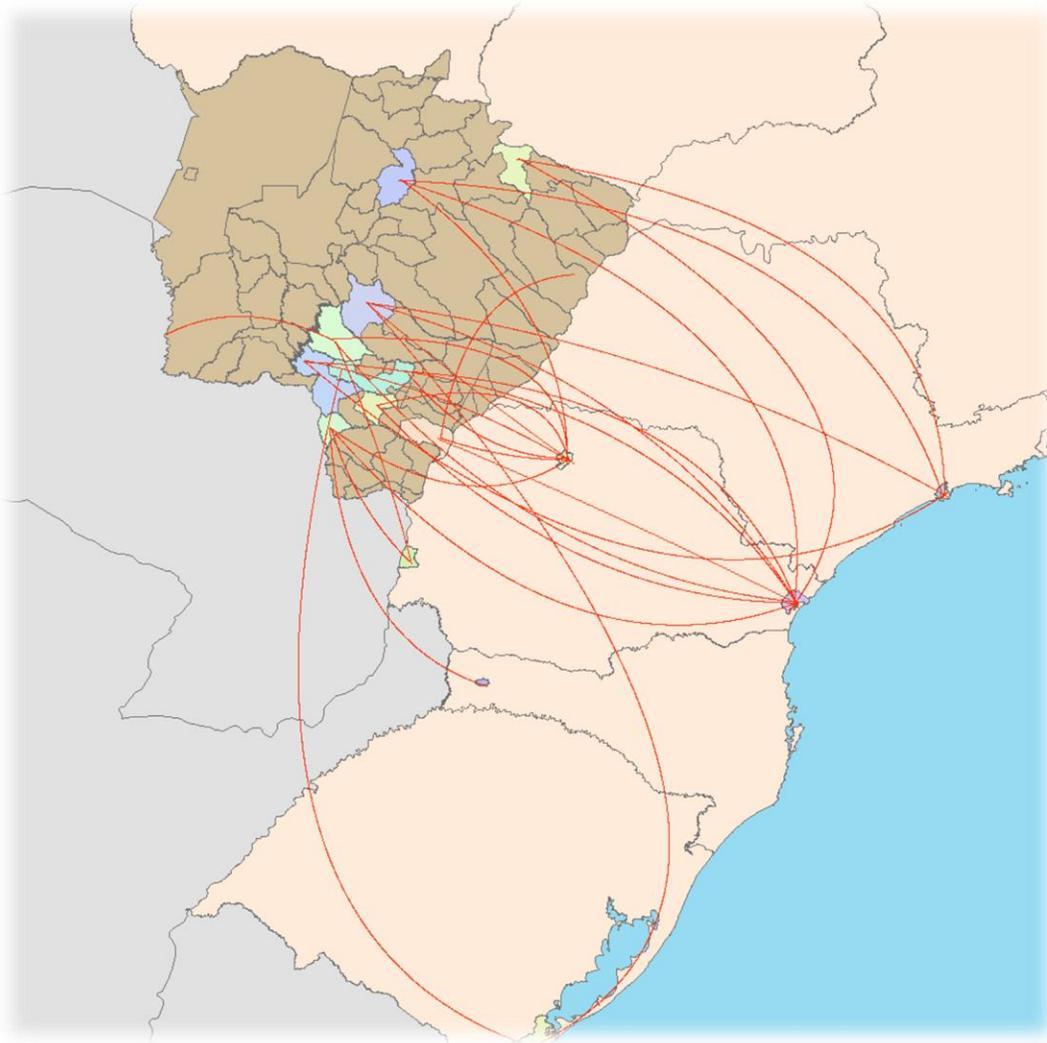
LOG

O boletim logístico de
Mato Grosso do Sul

SUMÁRIO

1. A logística em Mato Grosso do Sul
2. Modal rodoviário – Fretes de grãos
3. Valores combustíveis – Mato Grosso do Sul
4. Relação frete e combustíveis
5. Modal fluvial - Movimentação dos portos
6. Modal ferroviário - Movimentação das ferrovias
7. Curiosidades – Processo de Relicitação da Malha Oeste
8. Editorial – Representatividade e atualidades

Rotas de escoamento



Os principais destinos de escoamento do agronegócio do estado, independente do modal, são os portos de:

- Santos/SP;
- Paranaguá/PR;
- Rio Grande/RS e,
- Porto Murtinho/MS.

Bem como, os entrepostos dos municípios:

- Maringá/PR;
- Santa Helena/PR, e
- Maravilha/SC.

O escoamento da produção agropecuária é realizada majoritariamente pelas rodovias. Porém, é crescente a demanda pela maior participação das ferrovias e hidrovias como alternativas econômica e ambientalmente mais viáveis.



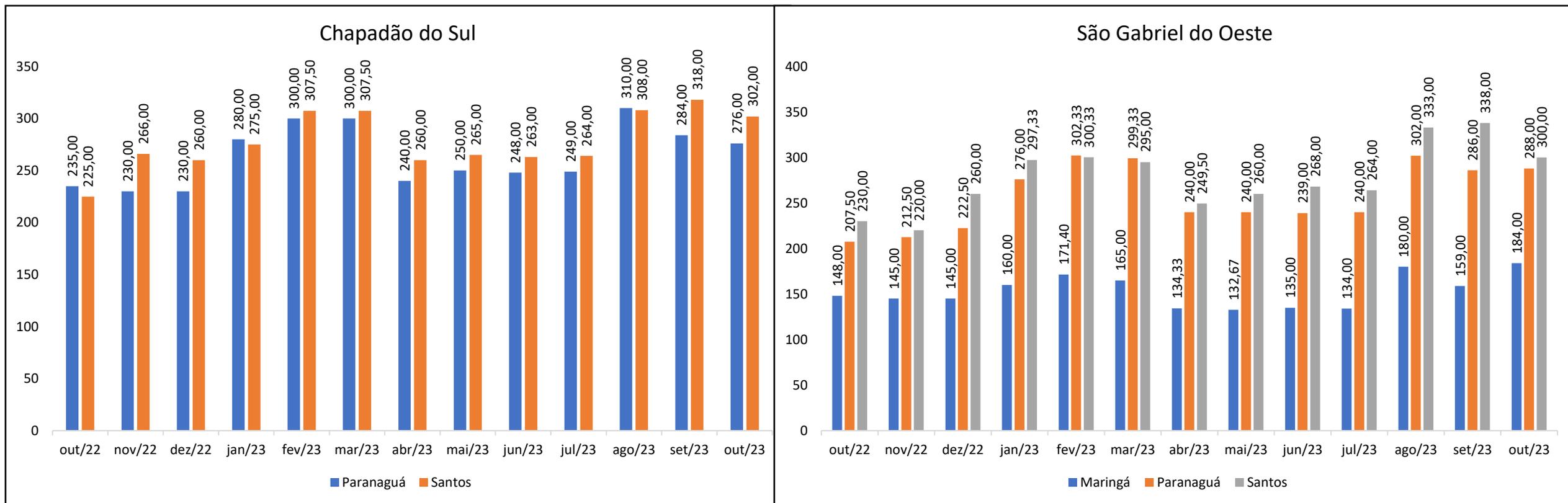
Modal rodoviário

É o principal modal de escoamento do agronegócio nacional e não diferente em Mato Grosso do Sul. O escoamento por rodovias foi o modal mais estimulado ao longo dos anos no país, é o mais flexível, ágil e tem boa oferta, porém é também o mais caro, devido ao pequeno volume transportado por caminhão e altos custos de combustíveis e pedágios. Acrescenta-se a esses fatores os altos índices de acidente, furto de cargas e perdas de produtos ao longo do trecho percorrido.

As principais vias de acesso em Mato Grosso do Sul, são: BR 262, BR 267, BR 163, BR 158, BR 040, BR 060 e BR 376.

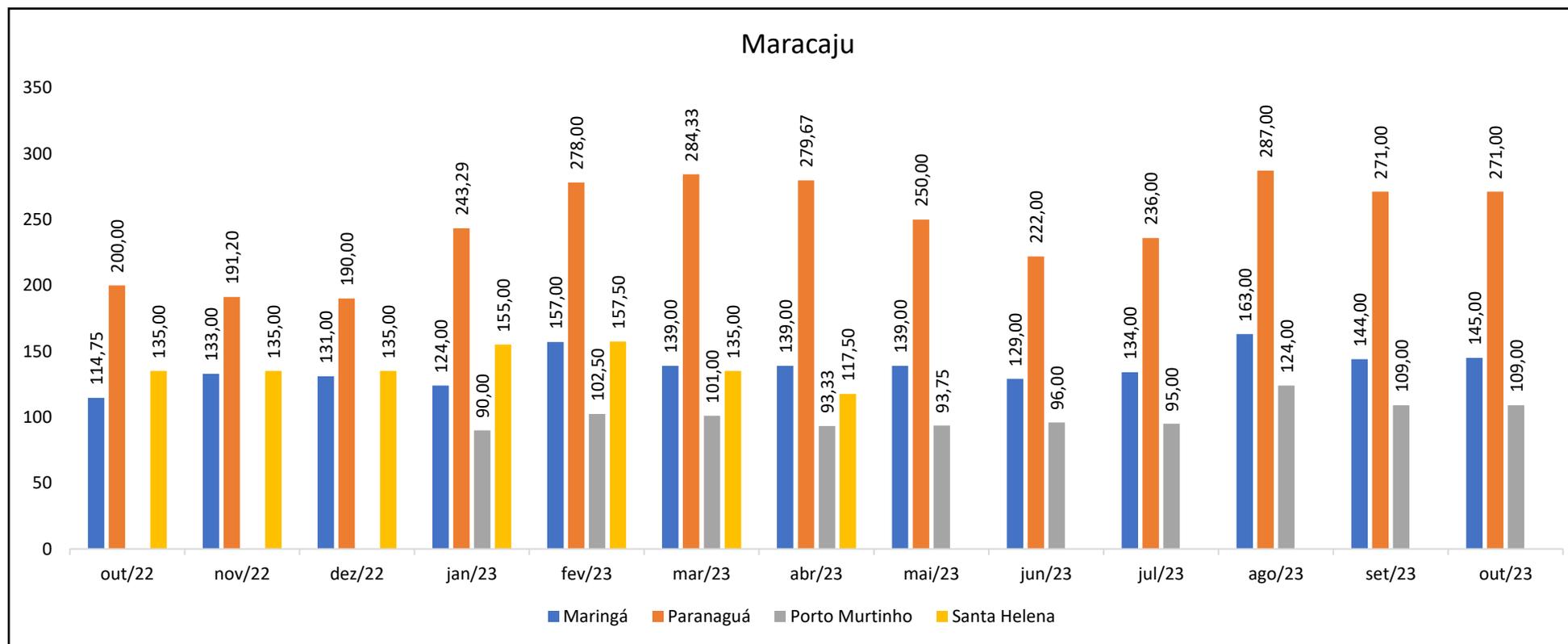
De acordo com a Fretebras – maior plataforma de transporte rodoviário de cargas no Brasil – no ano de 2022, **55%** de todos os fretes registrados no estado foram de produtos do agronegócio. Desse total, **60% foram cargas de milho e 15% de soja**. No somatório de 2022, os fretes do agro representaram 36,3%, sendo 26% de cargas de fertilizantes, 13,6% de cargas de milho e 10,8% com soja. Além destes, seguiram o transporte de trigo e açúcar. Os dados de 2023 ainda não foram consolidados.

FRETE - Evolução dos valores – R\$/ton.



Os meses de alta nos valores dos fretes das praças de Chapadão do Sul e São Gabriel do Oeste coincidem com período de comercialização da soja que objetiva disponibilizar espaço de armazenamento para o recebimento do milho segunda safra, bem como nos períodos de escoamento do milho segunda safra para recebimento da safra de soja 23/24.

FRETE - Evolução dos valores – R\$/ton.

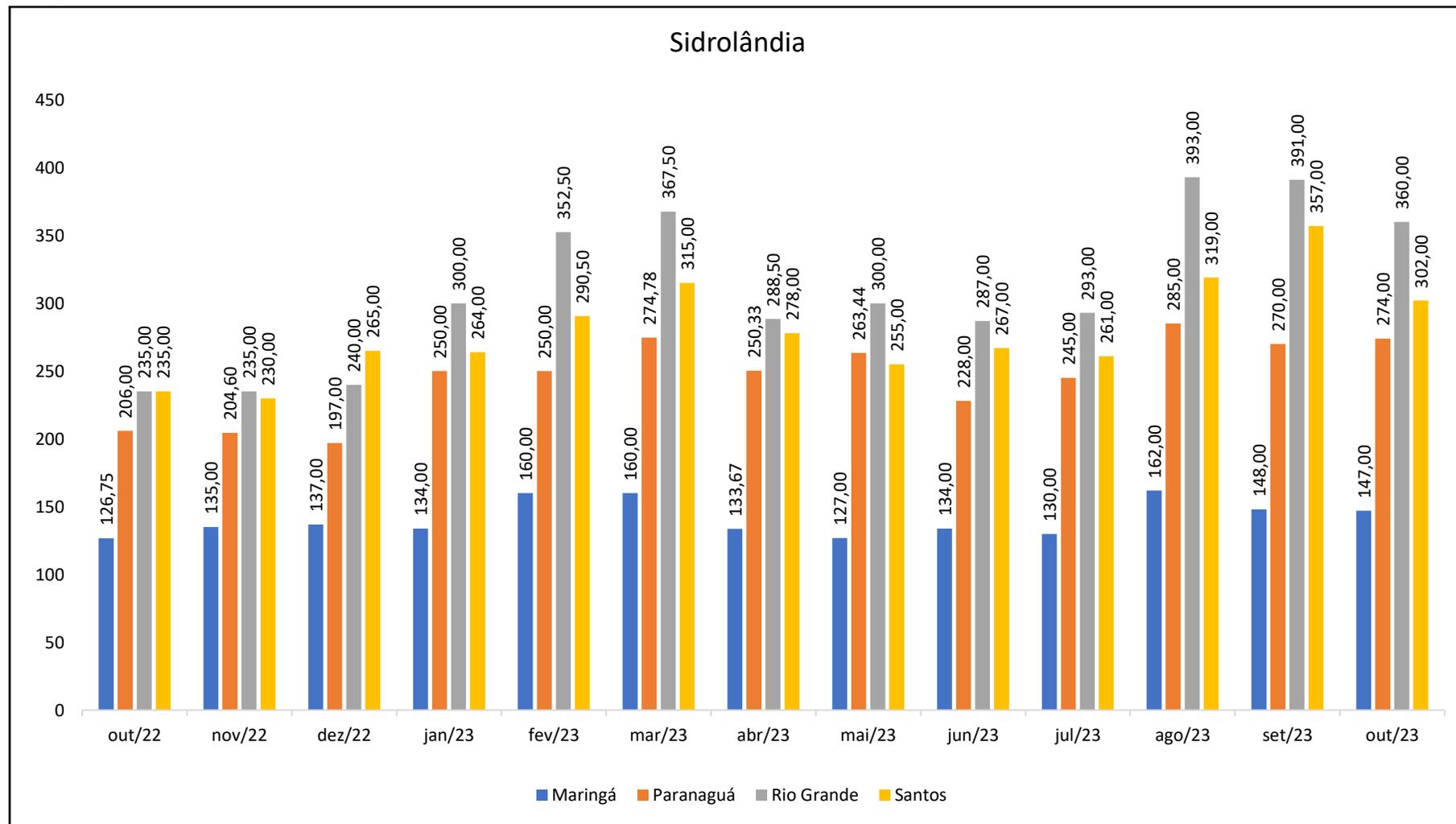


É notório o mesmo movimento de subida nos valores de fretes na época de colheita e comercialização da soja e do milho.

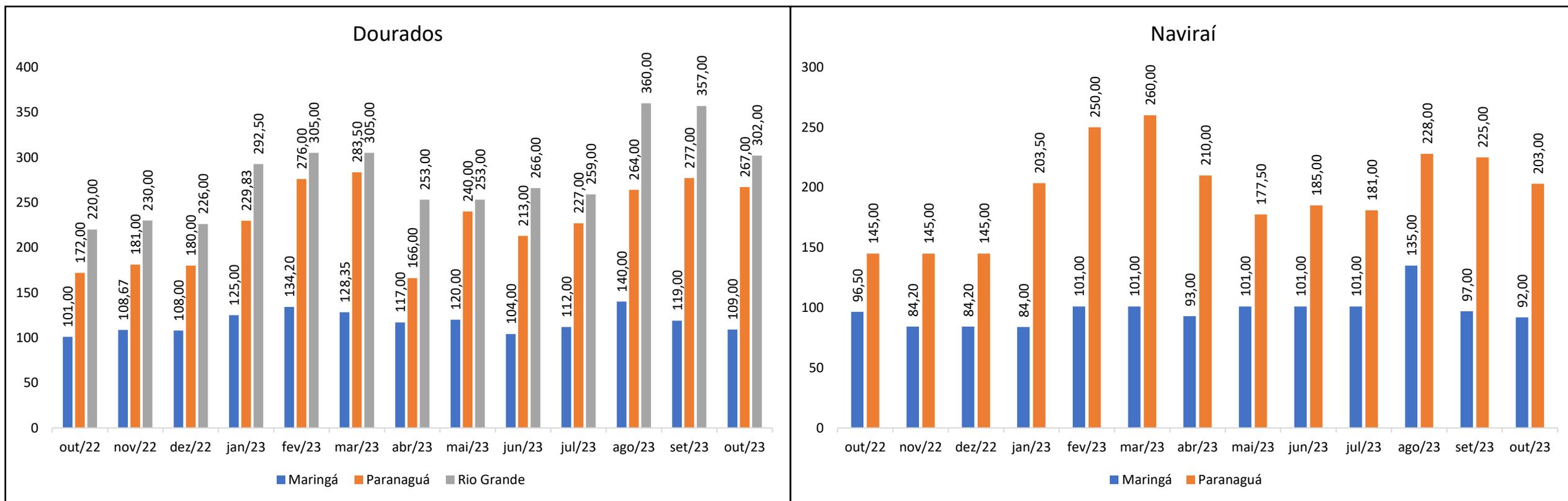
O destaque da praça de Maracaju fica com o registro no valor dos fretes para a praça de Porto Murtinho, que vem se destacando no cenário de escoamento estadual através do porto fluvial operado pela FV Cereais.

FRETE - Evolução dos valores – R\$/ton.

As quedas generalizadas e acentuadas para o mês de abril nas diferentes praças de Mato Grosso do Sul, são reflexos de um somatório de fatores, entre eles, a retração no valor do combustível, desvalorização do preço das commodities e dos prêmios nos portos, além do movimento natural de redução de demanda com o fim do período de colheita da soja. Já o movimento de subida a partir de agosto, retrata justamente a forte demanda de comercialização do milho, que abre espaço para a futura colheita da soja safra 23/24.



FRETE - Evolução dos valores – R\$/ton.



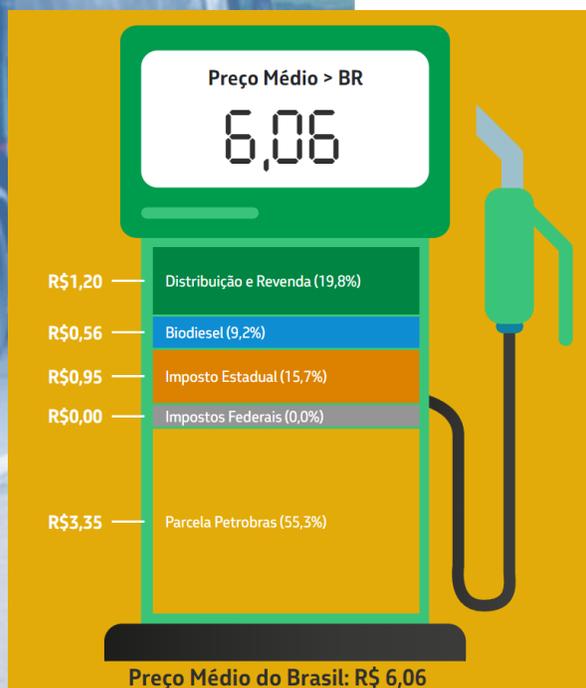
Para entender o valor real do frete, é necessário multiplicar o valor aqui exposto, que está em R\$/ton, pela capacidade operacional do caminhão que irá realizar o transporte da origem ao destino. Assim, os maiores valores estão atribuídos aos destinos mais distantes e que possuem pedágios em sua rota.

Cenário atual dos combustíveis

O diesel é o principal componente de custo de operação do modal rodoviário, e seu valor impacta diretamente no valor de transporte dos produtos, pressiona os preços ao consumidor e conseqüentemente tem sua parcela de significância na inflação. Os impostos federais sobre vários combustíveis estavam zerados desde o segundo semestre de 2022 (vide explicação no boletim 02/2023). Na decisão sobre a volta dos tributos, o Ministério da Fazenda estabeleceu que o diesel continuaria com impostos federais zerados até o fim de 2023, e que o etanol seria menos onerado do que a gasolina. O diesel, porque tem um grande impacto na vida da população de renda mais baixa (logística em geral e transporte público) e o etanol, por ser um combustível renovável, produzido sobretudo a partir da cana-de-açúcar.

Em maio, a Petrobras mudou sua política de formação de preços, deixando para trás o alinhamento ao PPI (preço de paridade internacional), ou seja, a variação do dólar e do barril de petróleo deixam de ser o principal fator de influência direta no cálculo do valor dos combustíveis no país. Agora, a petroleira considera também o “custo alternativo do cliente” e o “valor marginal” - que é o custo de oportunidade somado à alternativas de comercialização (produção, importação e exportação).

No entanto, o valor efetivamente cobrado ao consumidor final, ainda tem outros fatores a serem considerados, como os impostos estaduais, a mistura com biocombustíveis e margens de lucro das revendedoras.



Fonte: Petrobrás

Valor médio do Diesel no Brasil no período de coleta de 10/12/2023 a 16/12/2023.

Cenário atual dos combustíveis

O diesel estava em um movimento de queda de preço desde o final de 2022 até meados de 2023, passou, após a mudança de política de preços da Petrobrás a ter uma subida em seus valores. Isso porque, a perspectiva para o suprimento de diesel/gasóleo na Europa estava apertada, logo, as dificuldades para aquisição de diesel refletem as elevadas defasagens no preço interno do combustível em relação às cotações internacionais do petróleo, que reduzem o apetite por importações e levam distribuidoras a priorizar o fornecimento às suas próprias redes de postos. Esse movimento acabou causando aumento nos preços de venda das distribuidoras de combustíveis, pois como parte do mercado é abastecido por importações e importadores privados, consumidores de determinadas regiões foram impactadas (como o Centro-Oeste) com aumentos de preços.

Além disso, a partir de setembro, voltou a ser cobrado uma parte da alíquota do PIS/Cofins sobre os preços do diesel. O imposto estava zerado desde 2021, e o atual governo que havia decidido prorrogar a desoneração até 31 de dezembro de 2023, precisou antecipar a cobrança para compensar o programa de descontos para carros novos.

Em novembro, o preço praticado pela estatal foi superior à referência internacional. A Petrobras, informou o Observatório Social do Petróleo (OSP), fechou o mês de novembro com o diesel ultrapassando R\$ 0,22 o PPI na média. Este foi o primeiro mês, desde a mudança da política de preço dos combustíveis, que o diesel fornecido pelas refinarias da companhia superou o parâmetro internacional. Em relação à gasolina, o litro ficou R\$ 0,01 acima do PPI, mantendo o valor médio de importação.

Cenário atual dos combustíveis

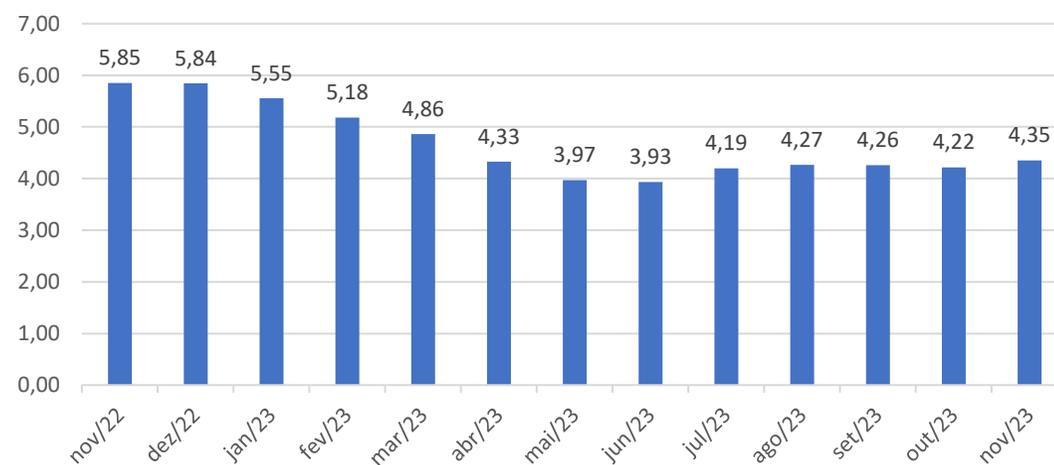
Foi publicado em março, a Resolução nº16 do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), que elenca as novas diretrizes do Governo Federal sobre a evolução da adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final. A partir de abril, a mistura passou de 10% para 12%. A publicação previa que em 2024 o percentual passaria para 13%, em 2025 para 14% e em 2026 chegaria a 15%. No entanto, em reunião no dia 19 de dezembro de 2023, o Conselho Nacional de Política Energética, decidiu antecipar o aumento da mistura de biodiesel no diesel fóssil vendido no país dos atuais 12% para 14% em março de 2024. Em março de 2025, o percentual deverá subir para 15%.

O ministro de Minas e Energia ressaltou que essa medida reforça o Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel. Segundo a Associação dos produtores de biocombustíveis (Aprobio), atualmente, o consumo está em 7,2 bilhões de litros, mas a capacidade de produção autorizada das 59 usinas em operação no país, de acordo com o Mapa Dinâmico de Produtores de Biodiesel, da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), é de 13,9 bilhões de litros.

O biodiesel é produzido pela transesterificação ou esterificação de óleos vegetais (soja, algodão, girassol, palma, etc), de gorduras animais ou de óleos de cozinha reciclados.

Segundo a Aprobio, o óleo de soja responde atualmente por 70% da matéria-prima da produção de biodiesel no Brasil.

Média de preços biodiesel (B-100) - Região Centro-Oeste

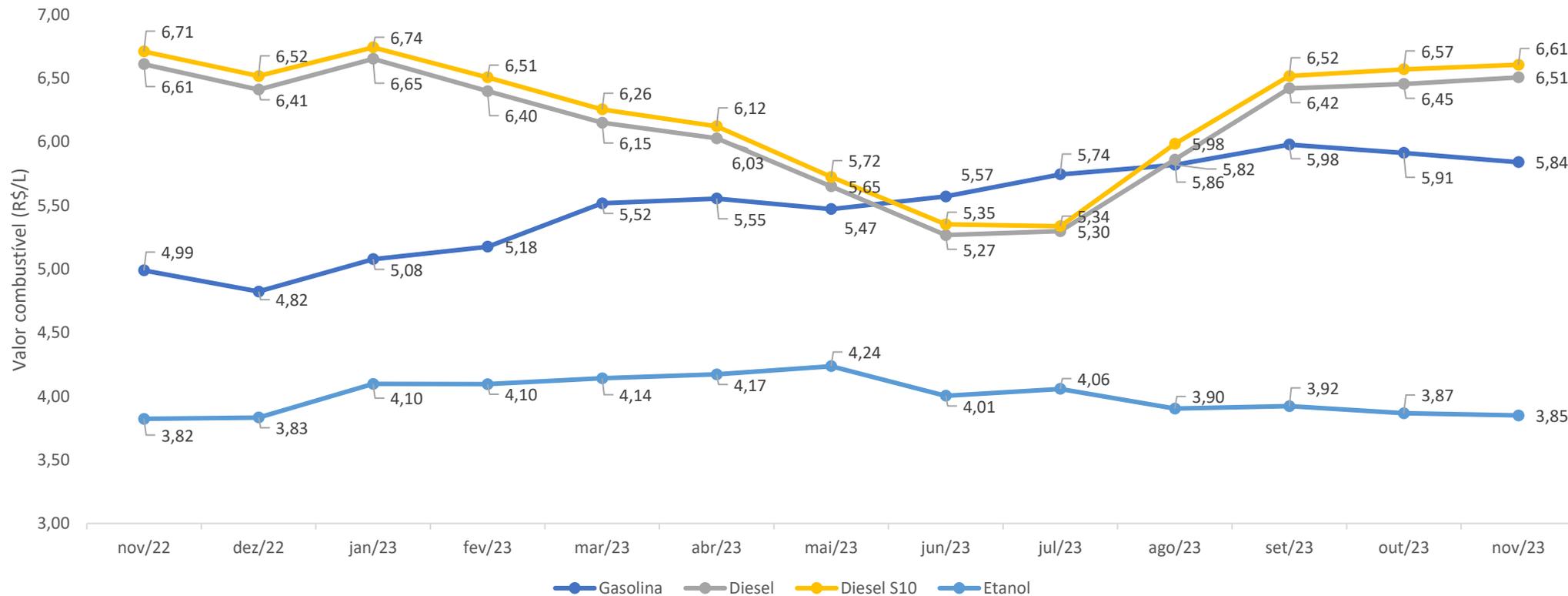


Fonte: ANP

Valores combustíveis – Mato Grosso do Sul



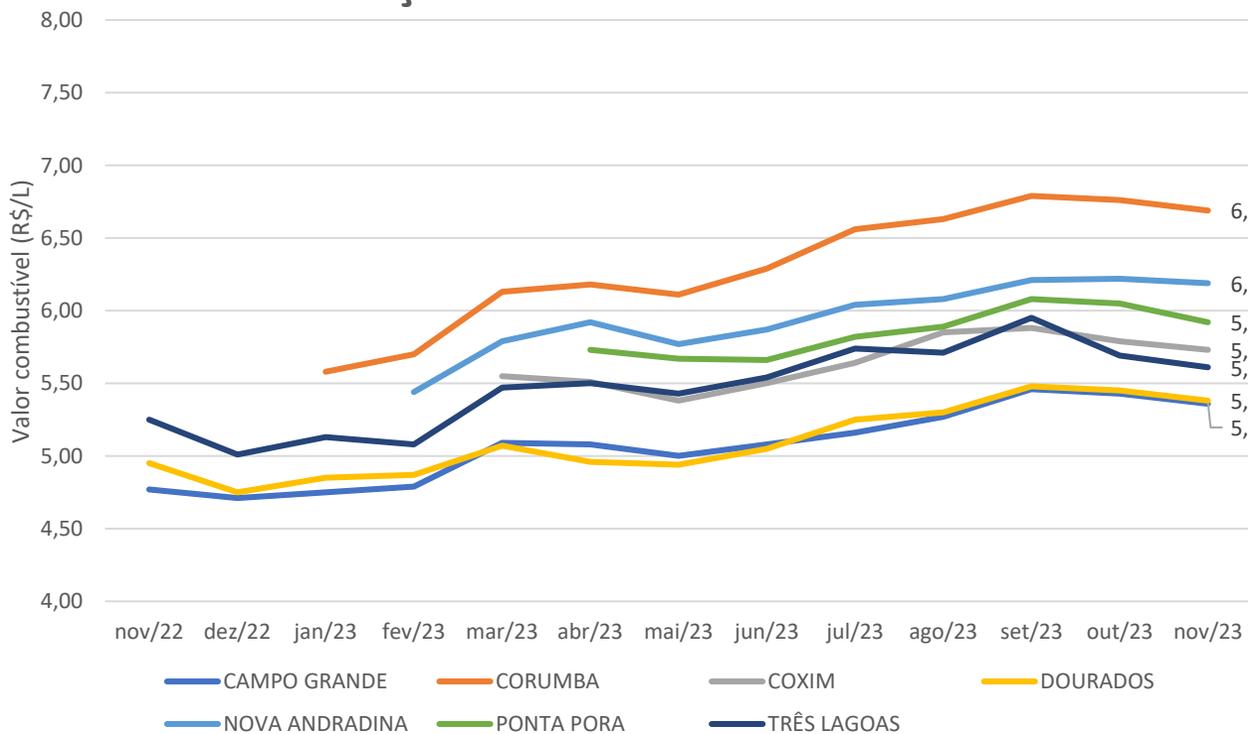
Valor médio dos combustíveis em Mato Grosso do Sul



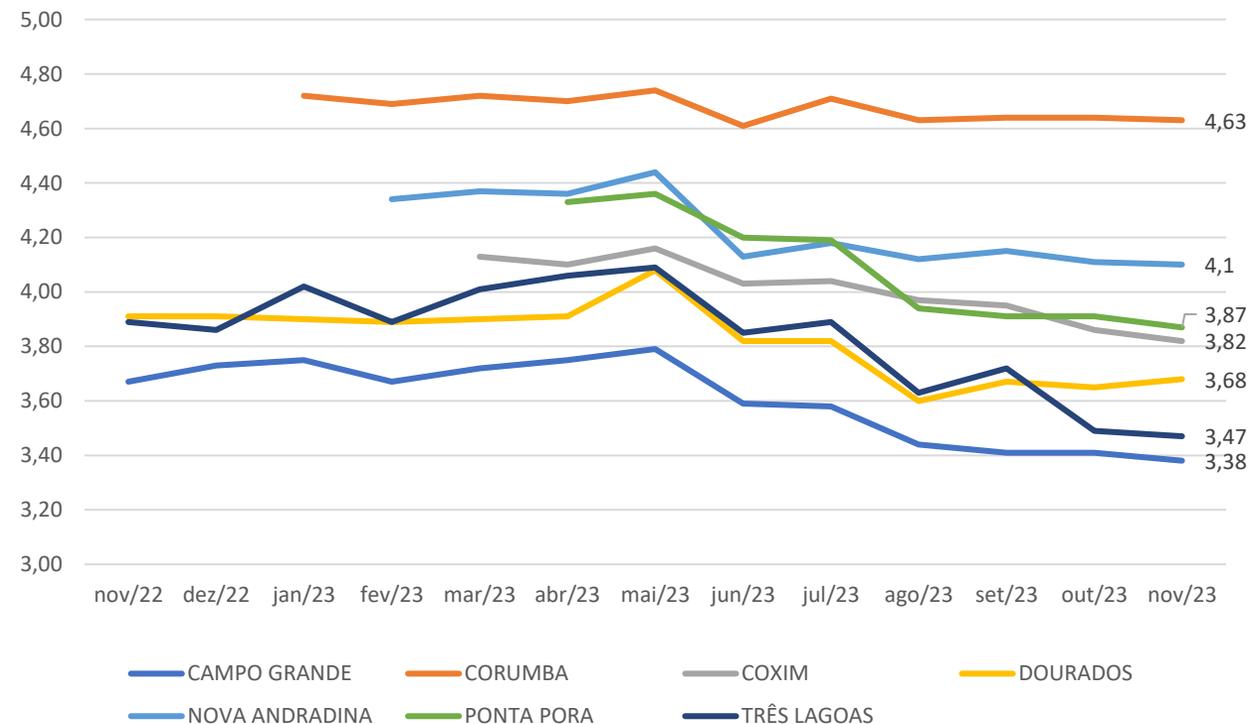
Fonte: ANP

Valores combustíveis - Mato Grosso do Sul

Preço médio - Gasolina Comum



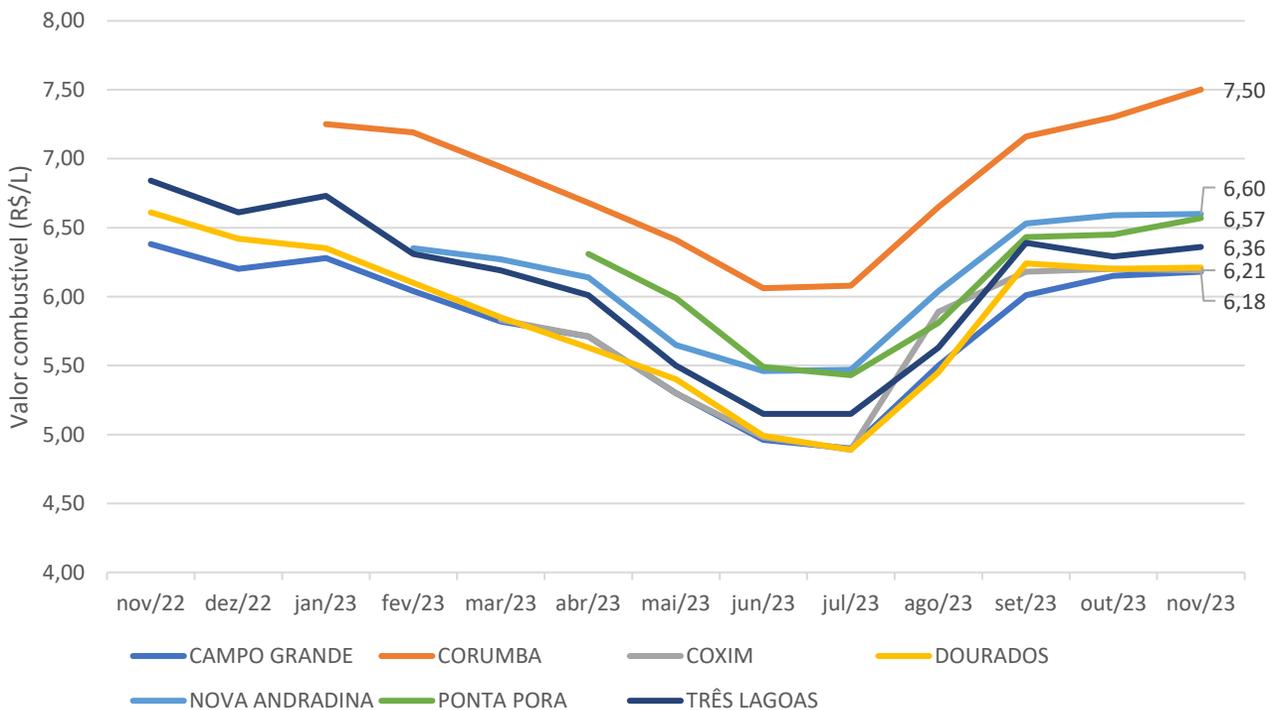
Preço médio - Etanol



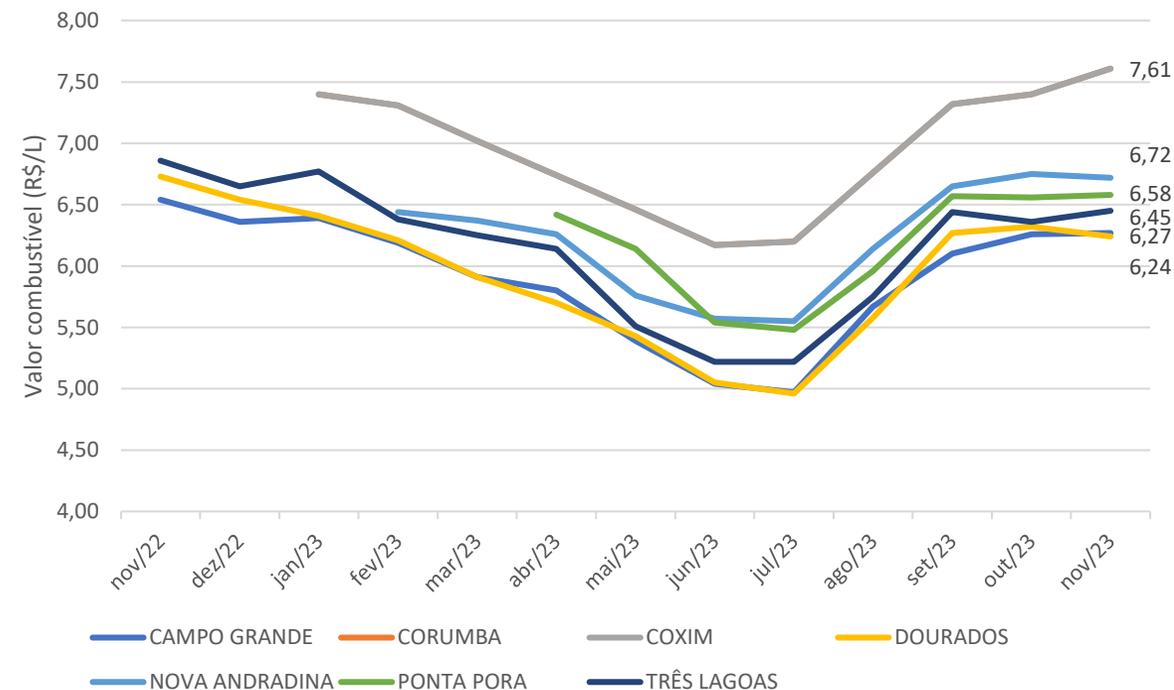
No Mato Grosso do Sul, o valor final mais baixo alcançado para a gasolina, foi no município de Campo Grande. E para o etanol, Nova Andradina. O maior valor final, identificado no estado, tanto para a gasolina como para o etanol, foi em Corumbá.

Valores combustíveis – Mato Grosso do Sul

Preço médio - Diesel



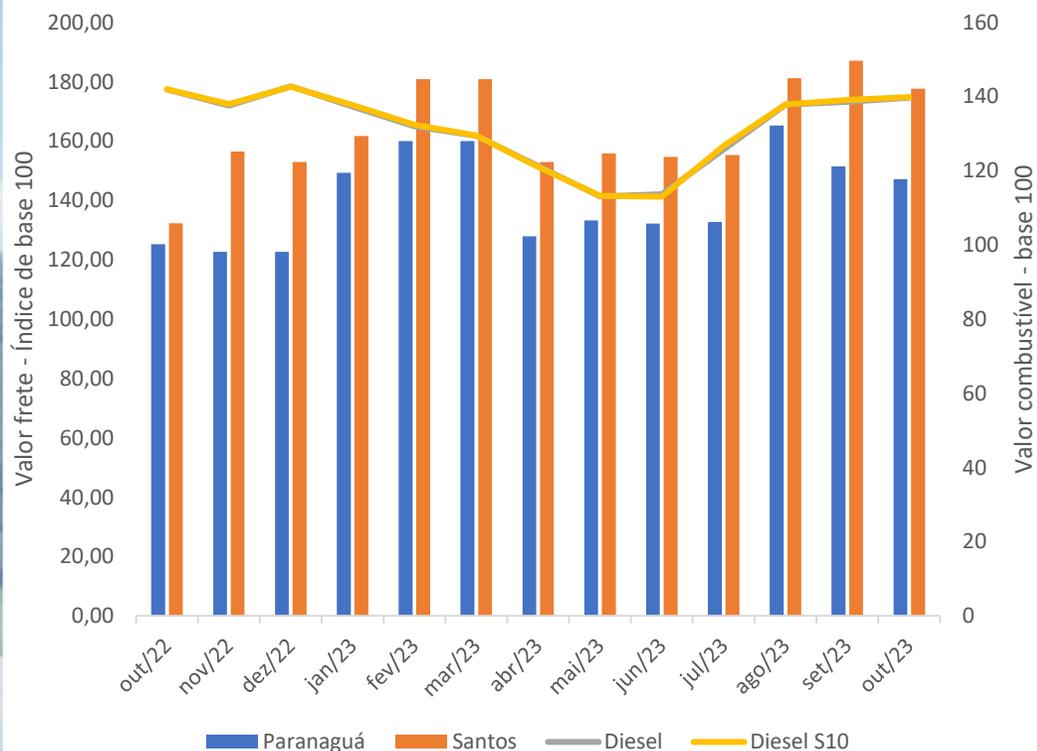
Preço médio - Diesel S10



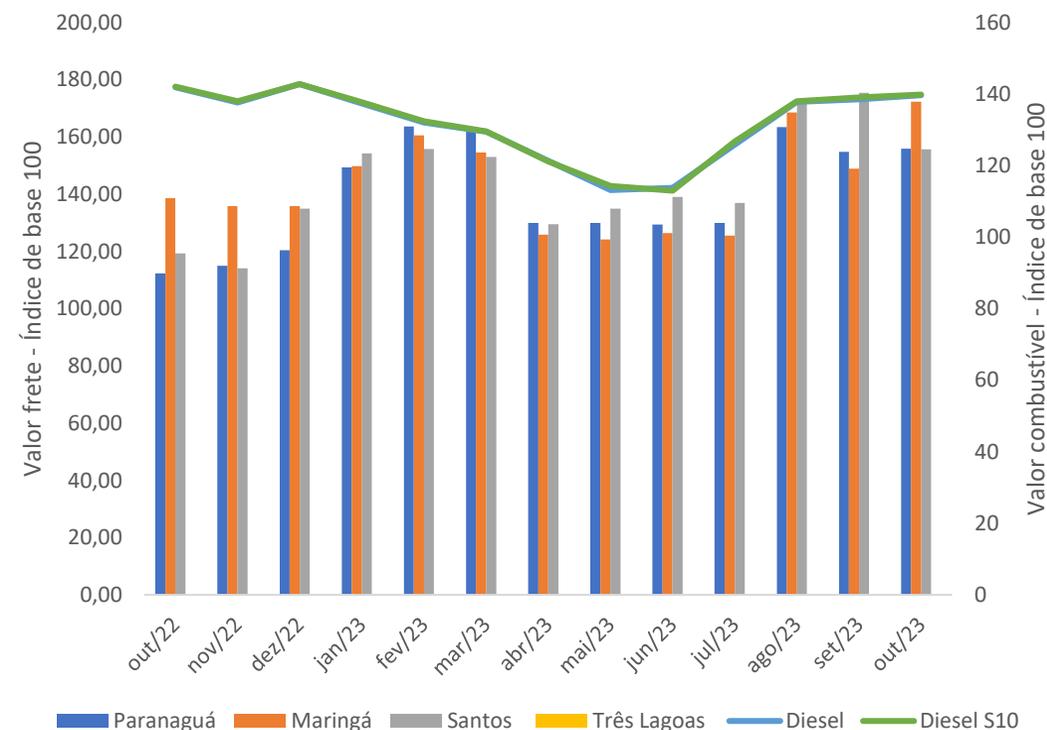
Os valores médios do diesel e diesel S10 seguem subindo no Mato Grosso do Sul. Corumbá e Coxim seguem com os maiores valores médios ao consumidor final e Campo Grande e Dourados, com os menores valores.

Relação frete de grãos e combustíveis

Valor de frete x Valor combustível - Chapadão do Sul

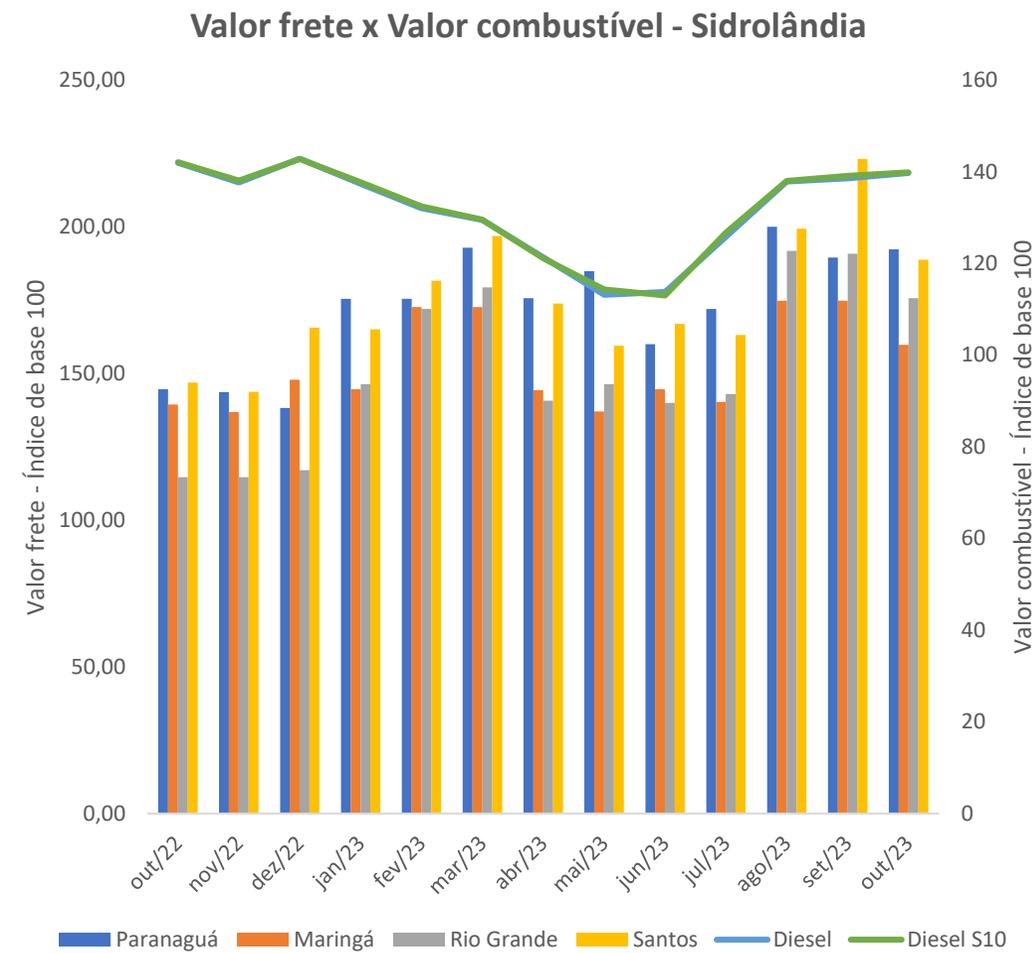
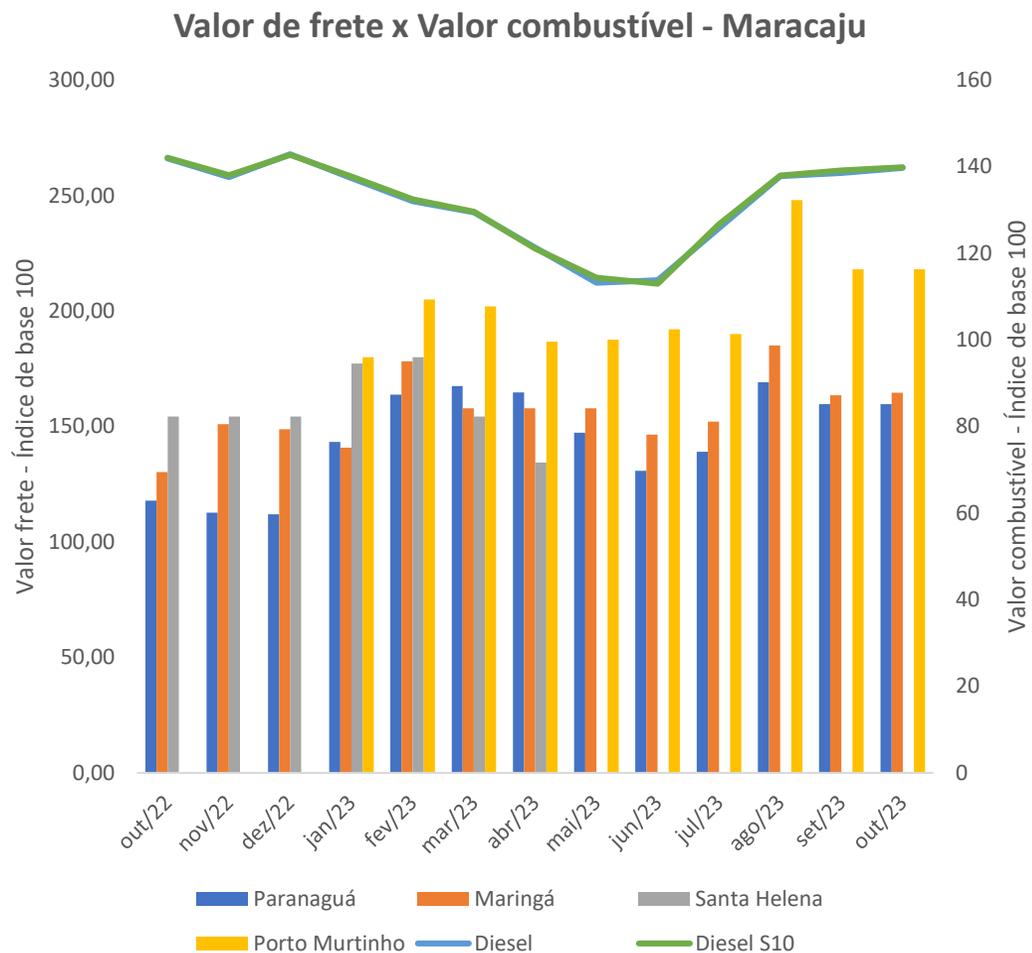


Valor frete x Valor combustível - São Gabriel do Oeste



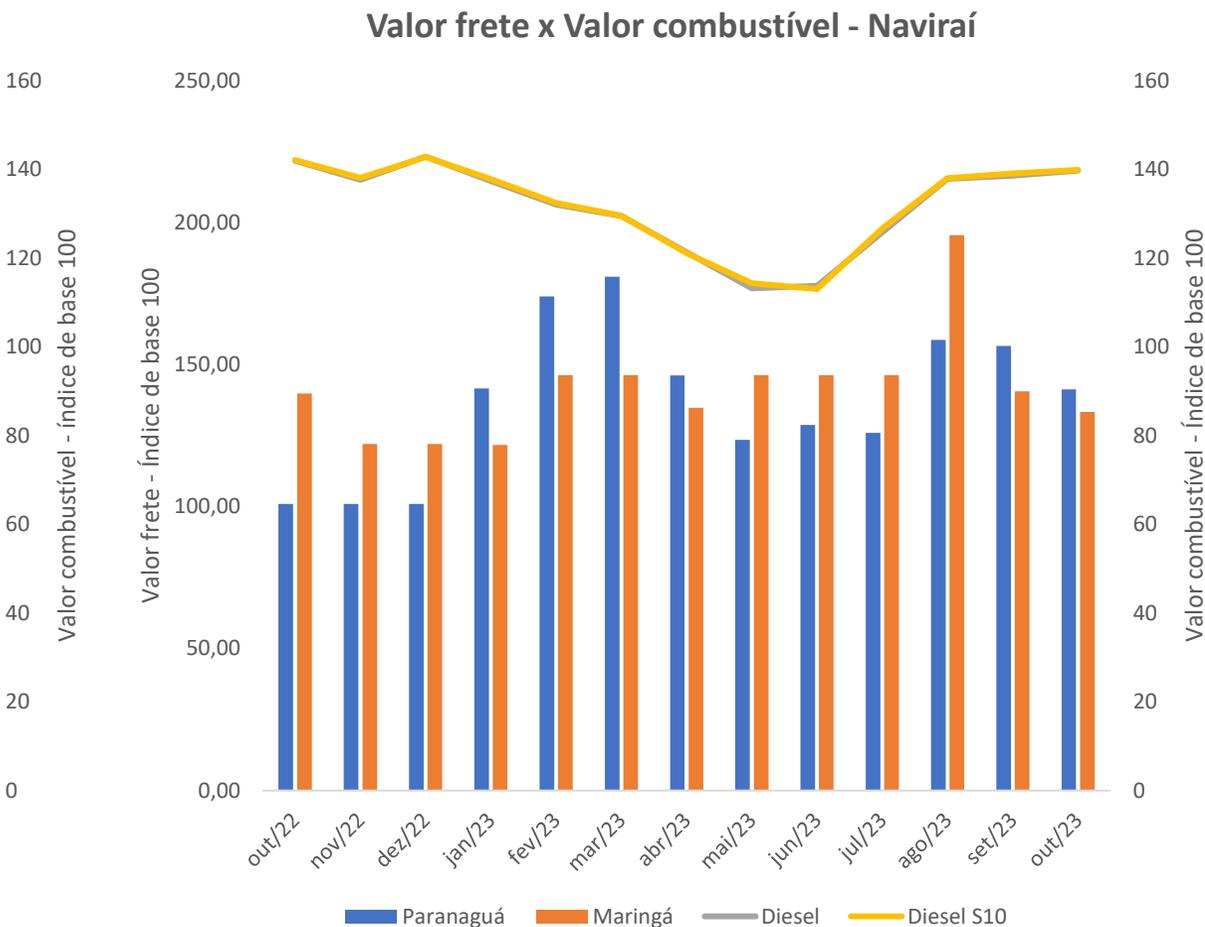
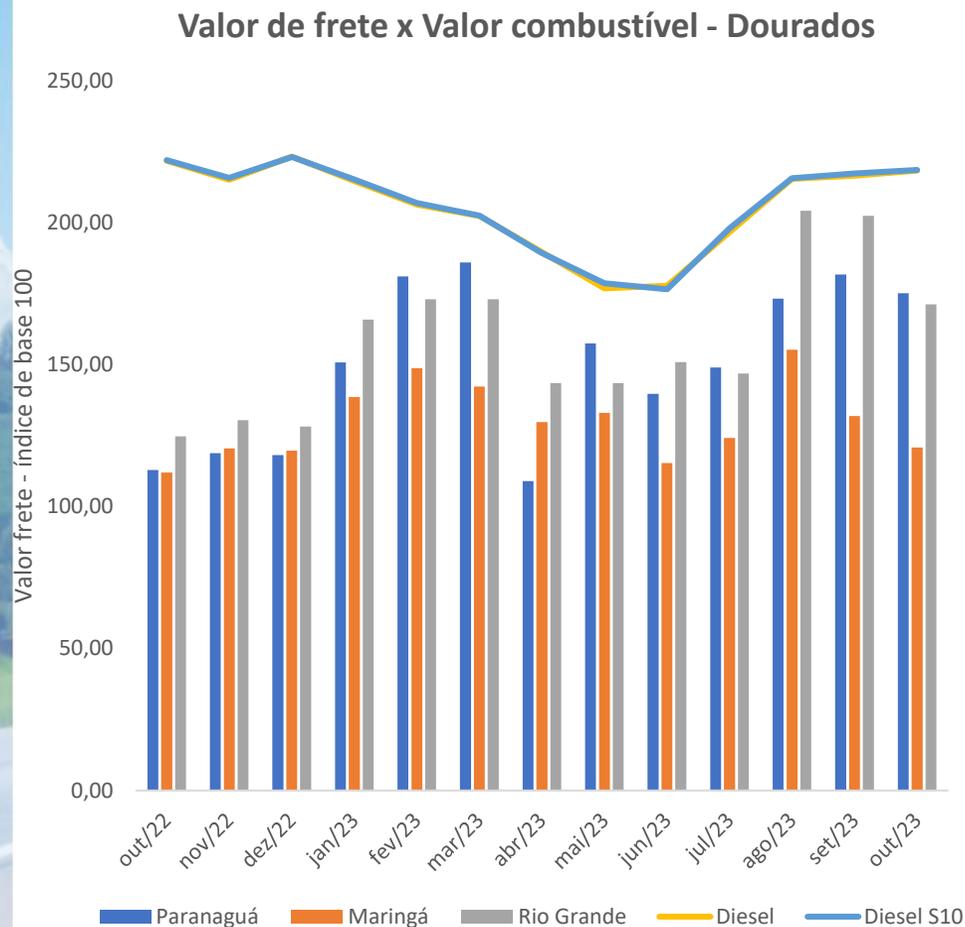
Ao observar os valores cruzados de fretes e combustível, nota-se um curioso movimento de mercado. Apesar do combustível ser o principal insumo na composição do custo de produção da atividade, nem sempre o valor do frete sobe na mesma proporção, sendo que em alguns casos, o diesel teve aumento de preço e o frete, diminuição. Esse movimento é observado, por exemplo, na praça de Chapadão do Sul e São Gabriel do Oeste, que teve uma subida no valor do frete para Santos e Paranaguá de abril a maio, mesmo com a queda no valor do diesel. Essa análise demonstra que o fator oferta/demanda, é tão importante quanto o controle dos custos de produção do serviço.

Relação frete de grãos e combustíveis



Nas praças Maracaju e Sidrolândia, pode-se observar aumento no valor do frete de janeiro a março, reflexo da demanda através da colheita da safra de soja, mesmo com a queda no valor do combustível. De março a maio, há um desaquecimento na demanda e conseqüentemente no valor dos fretes de modo geral. De agosto a setembro, os valores de frete tiveram uma alta significativa devido ao aumento da demanda de escoamento do milho e a subida no valor do diesel.

Relação frete de grãos e combustíveis



Para as praças de Dourados e Naviraí, o movimento segue o mesmo fluxo. Grande aquecimento na demanda de fretes, leva ao aumento no valor de agosto e setembro.



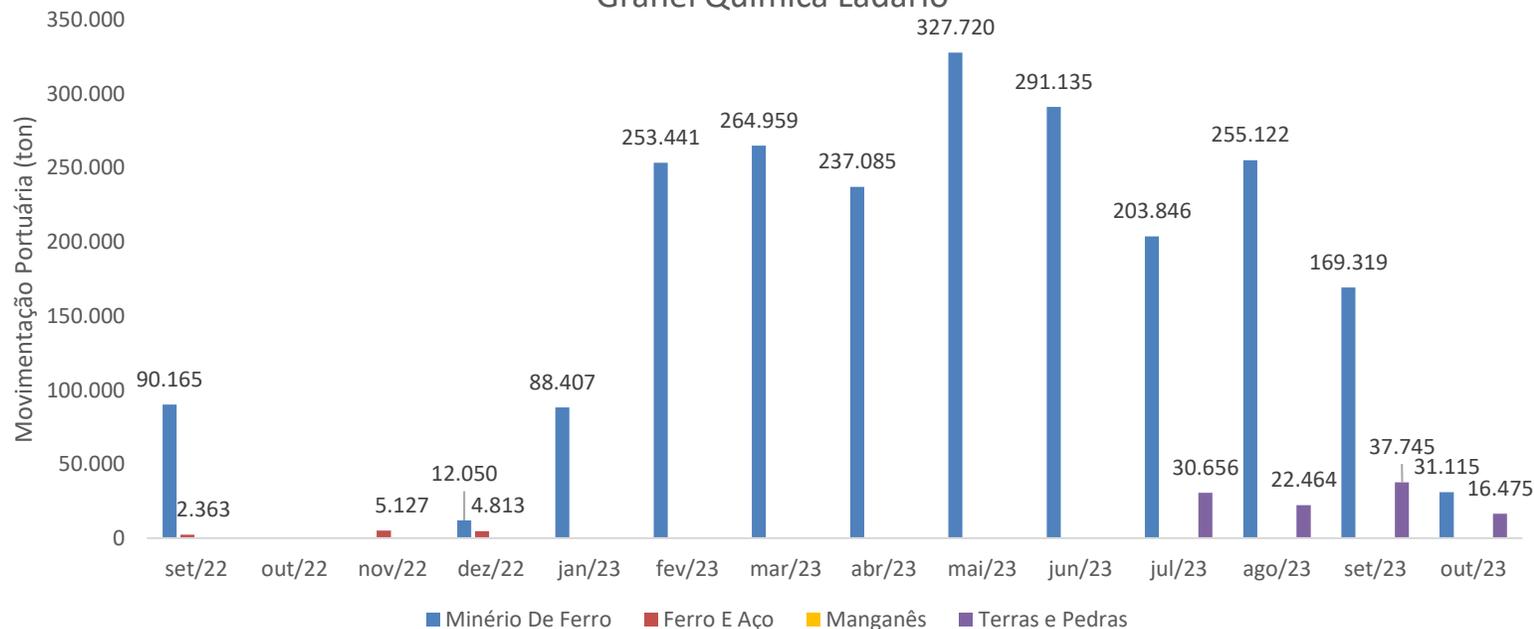
Modal fluvial

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA – Porto Granel Química Ladário e Porto Gregório Curvo

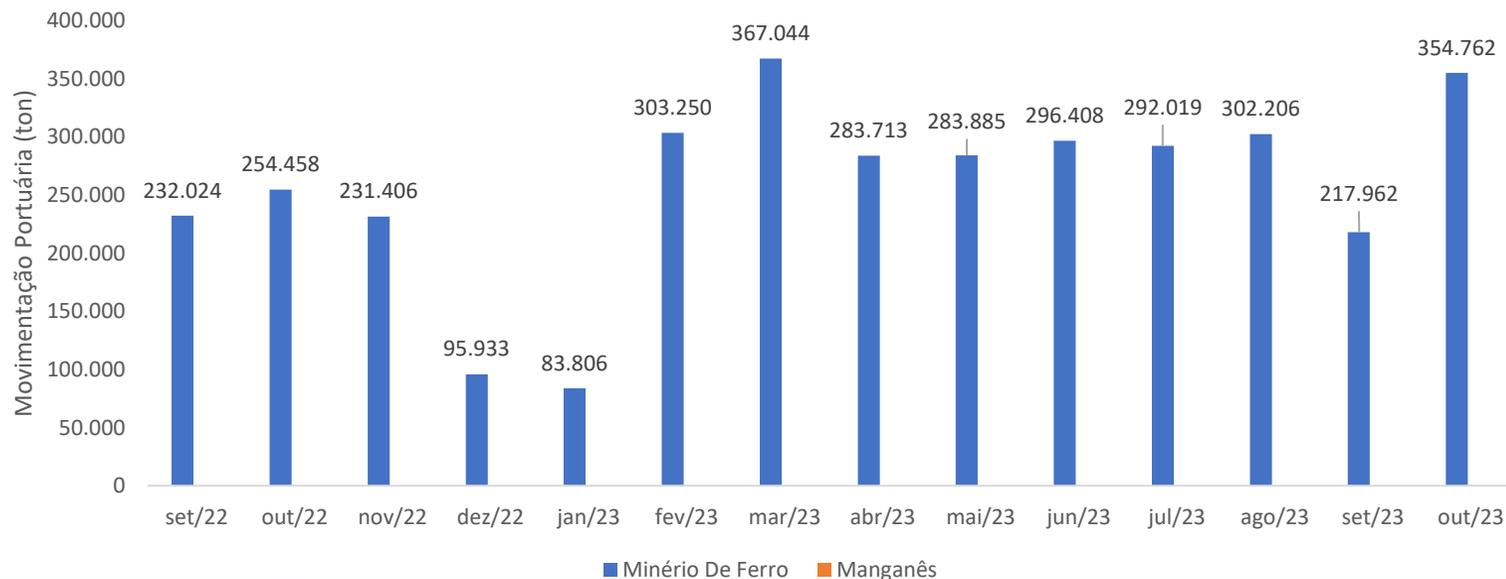
A Granel Química pertence ao grupo Odfjell Terminals. Em Ladário/MS, tem capacidade de 8.052 m³ para granéis líquidos e 48.000 ton para sólidos. O terminal possui ligação ferroviária para Santos e Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia. Também se utiliza de caminhões e barcas fluviais para operação na hidrovia Paraguai-Paraná. No período considerado, enviou minério de ferro para Argentina, Uruguai e Paraguai, ferro e aço para a Argentina e manganês para Argentina e Uruguai.

Após a conclusão da venda da Mineração Corumbaense Reunida (MCR) ao grupo J&F, o porto Gregório Curvo passa a integrar à J&F Mineração. Além do porto de embarque próprio, o grupo conta com um porto de descarga de barcas e embarque de navios no Uruguai. Está localizado no distrito de Porto Esperança, a aproximadamente 72 km de Corumbá. Recebe por trem a produção da Mina Santa Cruz. Todo o volume movimentado no período, foi enviado para o Porto Ingeniero Buitrago, na Argentina.

Granel Química Ladário



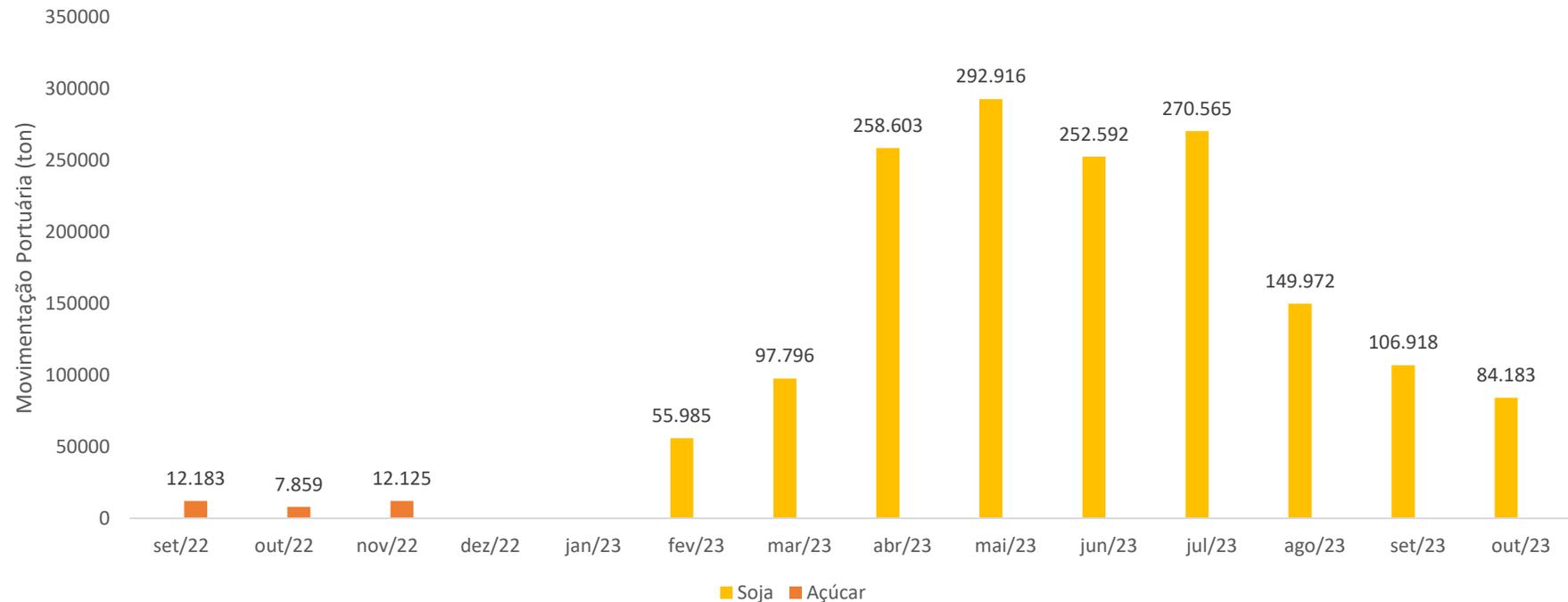
Porto Gregório Curvo



MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA – Terminal Hidroviário de Porto Murtinho e Itahum Export – FV Cereais



Itahum Export - FV Cereais

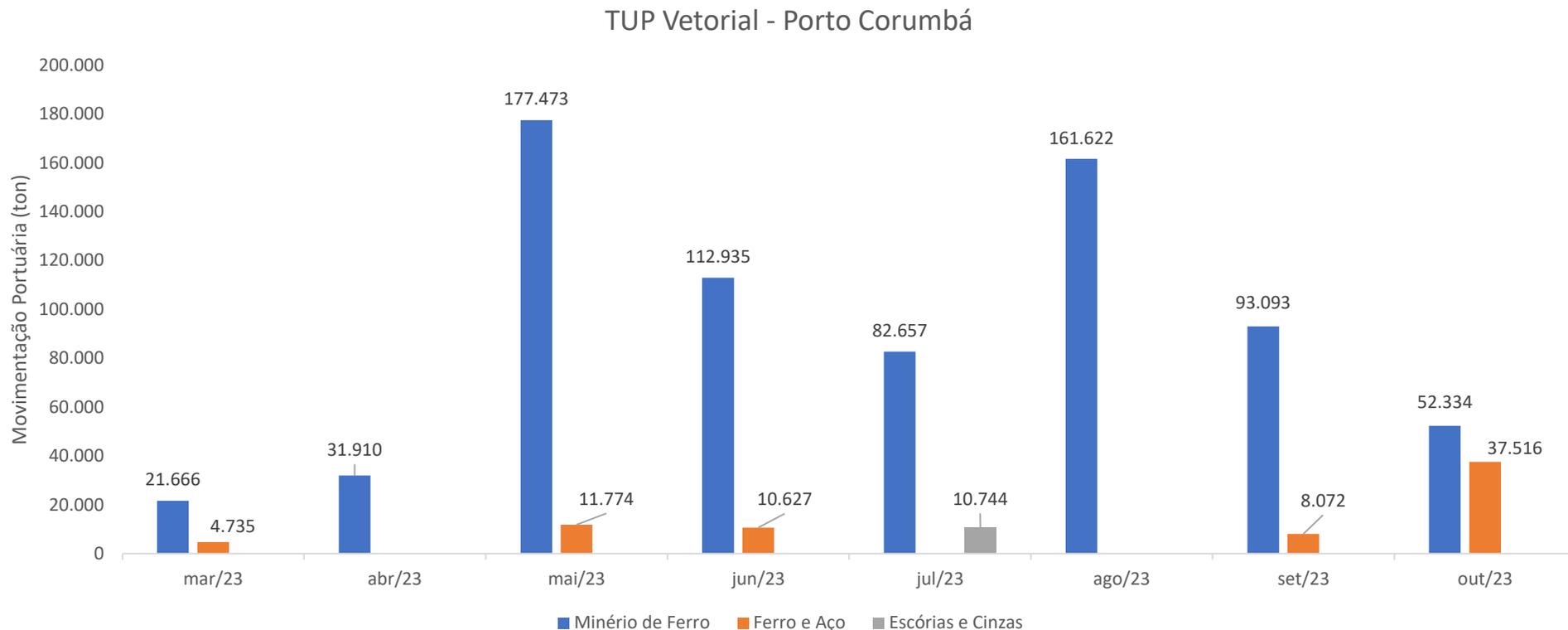


O terminal hidroviário Itahum Export, pertence ao grupo FV Cereais e está instalado numa área de 50 ha com 500m de frente para o Rio Paraguai, no município de Porto Murtinho. A estrutura construída trabalha com uma capacidade estática de 30.000 toneladas e a capacidade de fluxo de embarque de 1.000 toneladas por hora para o transbordo de soja, milho e açúcar. Toda movimentação de soja no período analisado teve o porto de San Lorenzo, na Argentina como destino. O açúcar foi enviado ao porto Paysandu, no Uruguai.

Em outubro de 2022, foi desembarcado no terminal o primeiro carregamento de 3 mil toneladas de fertilizante agrícola importado, advindos do Uruguai.

O terminal Itahum tem se consolidado como nova rota de escoamento do Mato Grosso do Sul, sendo uma excelente opção para a logística de importação e exportação de produtos agropecuários e insumos para países como Paraguai, Uruguai e Argentina, antes mesmo da efetivação da Rota Bioceânica.

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA – Terminal Hidroviário TUP Vetorial – Porto Corumbá



A novidade em 2023 ficou com a autorização de funcionamento do novo TUP (terminal de uso privado) do Mato Grosso do Sul, o TUP Vetorial, de Porto Corumbá.

O terminal conta com uma área alfandegada de 180.000 metros quadrados, capacidade de armazenagem de 150.000 toneladas de minério de ferro e uma capacidade de movimentação anual de 3.500.000 toneladas de minério de ferro e ferro gusa, podendo atender a um ritmo de carregamento: 1.200 t/hora de minério de ferro e 400 t/hora de ferro gusa.

Desde março de 2023, o terminal já enviou 502.641,5 ton de minério de ferro para Nueva Palmira, no Uruguai, bem como 56.215 ton de ferro e aço para Nueva Palmira e San Nicolas, na Argentina. Também movimentou 10.744 ton de escórias e cinzas para Villa Hayes, no Paraguai.



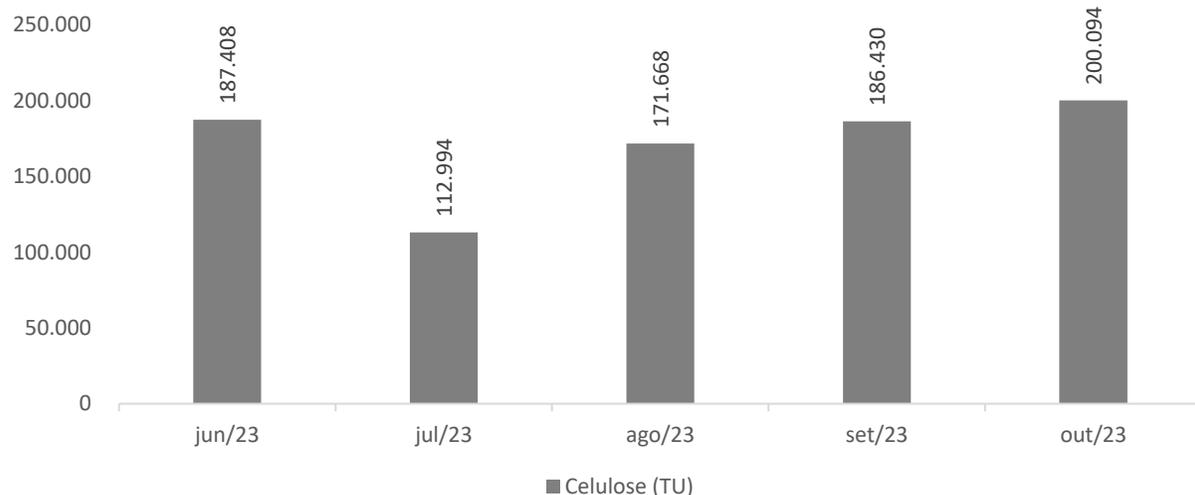
Modal ferroviário



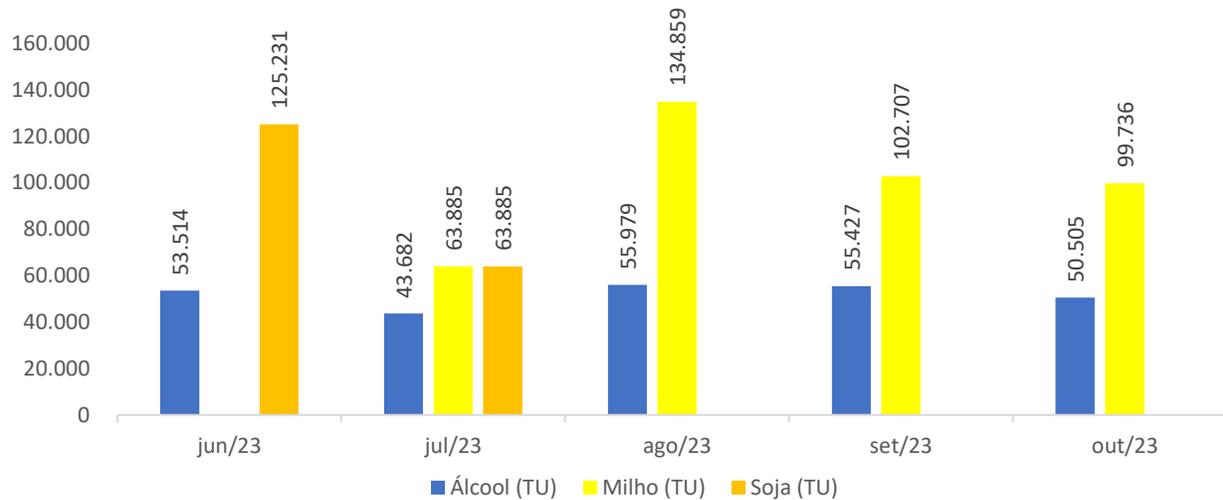
Movimentação ferroviária

Rumo Malha Norte - RMN

Terminal Aparecida do Taboado



Terminal Chapadão do Sul



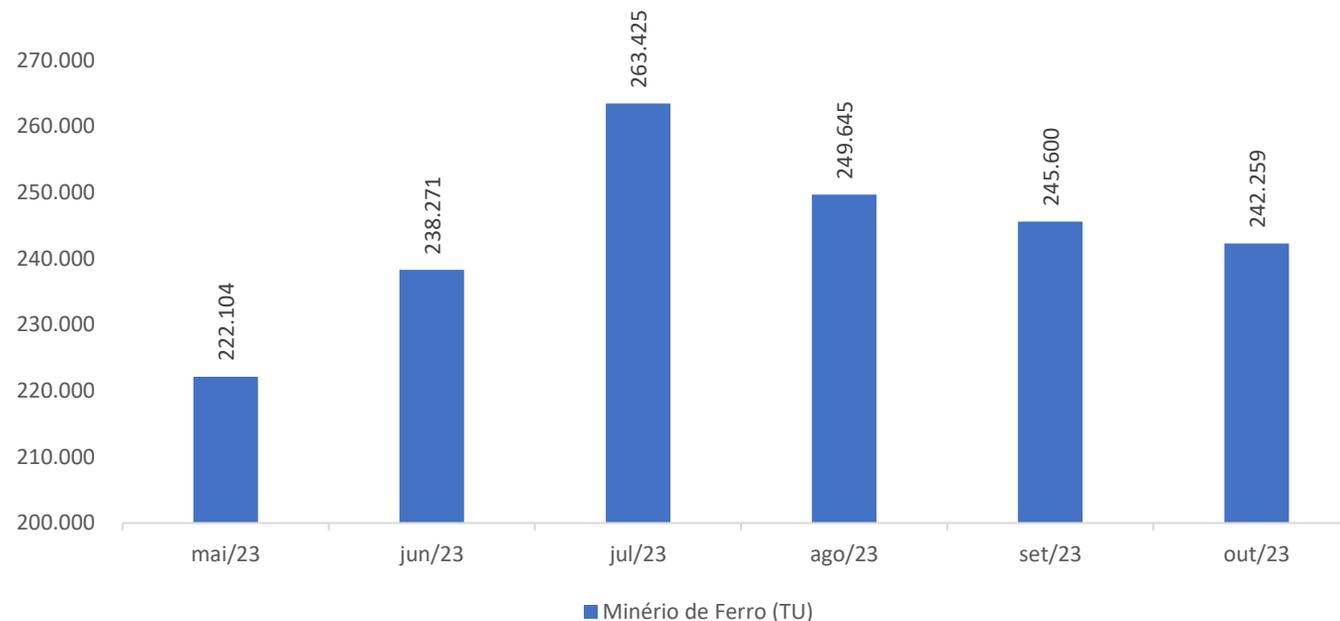
A RMN é a principal malha no estado em termos de volume movimentado. Existem dois terminais de origem no estado, em Aparecida do Taboado e Chapadão do Sul. Os produtos de entrada são celulose, álcool, milho e soja (grãos). O destino é o estado de São Paulo, sendo a Refinaria Planalto de Paulínia (REPLAN) para o álcool, Barnabé (Porto de Santos) para celulose, enquanto soja e milho se encaminham para Conceiçãozinha (margem esquerda do Porto de Santos) e Santos.

Movimentação ferroviária

Malha Oeste - RMO

A Malha Oeste não está operando na totalidade de sua extensão em MS, os trechos utilizados estão no município de Corumbá, no escoamento de minério de ferro e manganês. Os terminais em operação atualmente são o Urucum, que se liga ao terminal de Ladário, o Terminal Antônio Maria Coelho, que se liga ao Terminal Porto Esperança (que é interligado ao Porto Fluvial Gregório Curvo) e há também em Três Lagoas, o terminal Jupirá, que auxilia o escoamento de celulose até o Porto de Santos.

Corumbá - Terminal Antônio Maria Coelho





Curiosidades



Curiosidades - Exploração privada do transporte ferroviário em Mato Grosso do Sul

Foi assinado pelo governador Eduardo Riedel e pelo secretário Helio Peluffo, da Seilog, o **decreto estadual nº 16.332 de 19 de dezembro de 2023**, que regulamenta a exploração indireta de infraestrutura física e operacional do transporte ferroviário, sob o Regime de Direito Privado, mediante a outorga de autorização, do Sistema Ferroviário do Estado do Mato Grosso do Sul. Na prática, o documento permite que empresas privadas construam ferrovias no Estado mediante autorização do governo estadual.



O prazo de vigência dos contratos de adesão será aprovado pelo poder concedente, após a análise do edital do chamamento público, da proposta do requerente, e do estudo de viabilidade, observados o mínimo de 25 anos e o máximo de 99 anos.

O decreto foi publicado no DOE nº 11.357 de 2023, página 40.

A Arauco, que construirá uma fábrica de celulose em Inocência, com investimento de R\$ 15 bilhões e capacidade de produção de 2,5 milhões de toneladas por ano, já manifestou interesse em construir um **ramal ferroviário de 47 km** que liga a fábrica em Inocência até a Ferronorte, que após atravessar a ponte rodoferroviária sobre o rio Paraná, se liga à malha paulista e segue até o porto de Santos.

Editorial - Você já sabe, mas não custa lembrar!

Representatividade Infraestrutura e Logística – Sistema Famasul

Nacional
1. Comissão Nacional de Infraestrutura e Logística da CNA
2. Comissão de Infraestrutura e Logística do IPA (Instituto Pensar Agro)
Estadual
3. Câmara de Logística, de Armazenamento e de Transporte da Semadesc
4. Grupo de Trabalho de Ferrovias da Semadesc



Dnit assina ordem de serviço para início das obras de acesso à ponte bioceânica.

Os serviços incluem elaboração dos projetos básicos e executivos de engenharia, execução das obras de implantação e pavimentação do acesso à ponte internacional sobre o Rio Paraguai, contorno rodoviário de Porto Murtinho na BR-267/MS e a construção do Centro Aduaneiro de Controle de Fronteira. O empreendimento na BR-267/MS tem 13,1 quilômetros de extensão. Estão previstos R\$ 472 milhões em investimentos federais no projeto.

EXPEDIENTE

José Carlos de Pádua Neto

Gerente Técnico

jose.padua@senarms.org.br

André Luiz Nunes

Coordenador Técnico

andre.nunes@senarms.org.br

Tamiris Azoia de Souza

Consultora Técnica

tamiris.souza@senarms.org.br

Eliamar José de Oliveira

Consultora Técnica

eliamar@senarms.org.br

DIRETORIA

Marcelo Bertoni

Presidente

Mauricio Koji Saito

Vice-presidente

Frederico Borges Stella

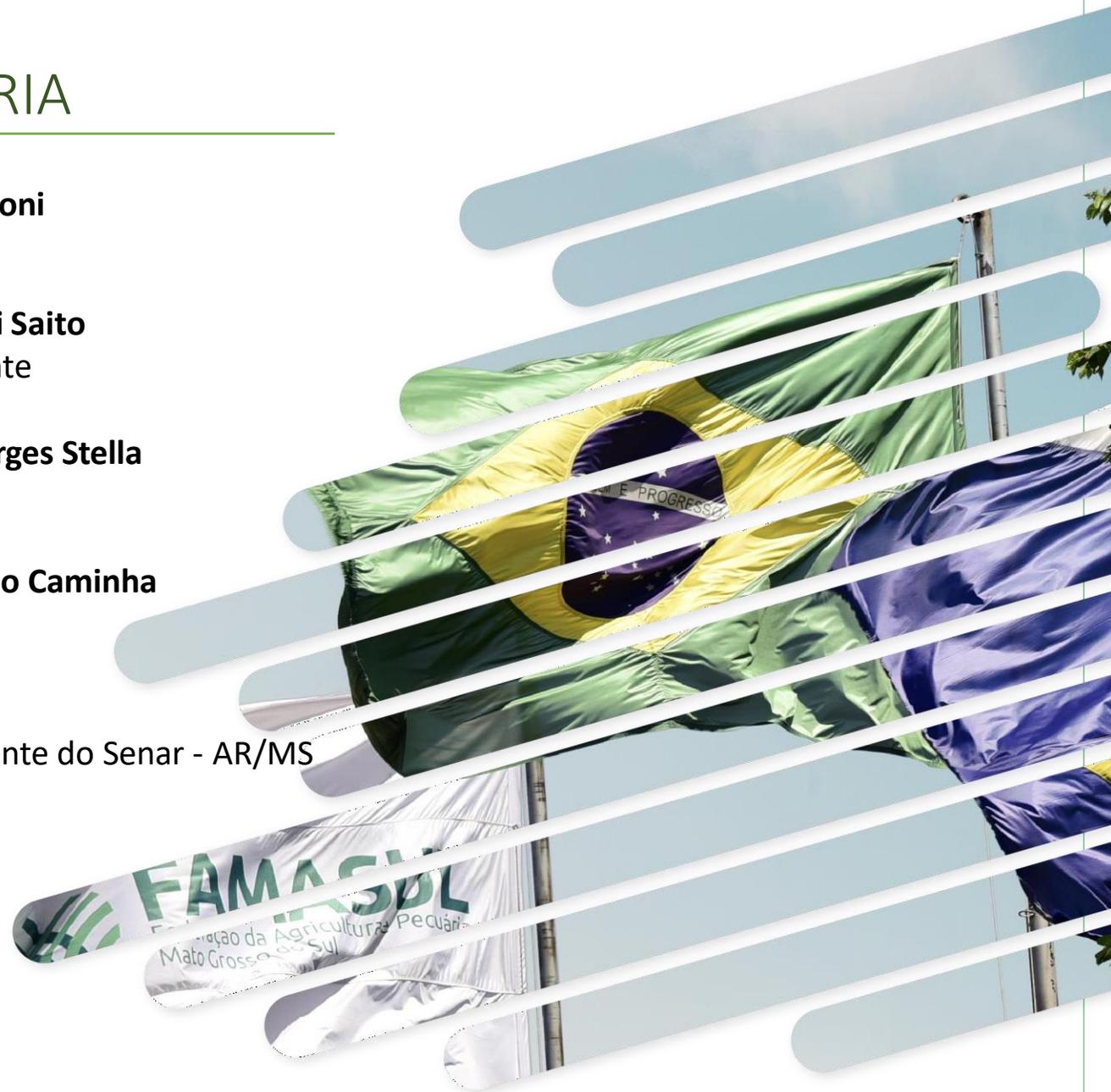
1º Tesoureiro

Fábio Olegário Caminha

2º Secretário

Lucas Galvan

Superintendente do Senar - AR/MS





FAMASUL
SENAR
SINDICATOS

portal.sistemafamasul.com.br
senarms.org.br

     / *sistemafamasul*

R. Marcino dos Santos, 401. Bairro Chácara Cachoeira II | Campo Grande - MS
(67) 3320-9750 ou (67) 3320-9724