

CORREDOR DA BR-163

# O IMPACTO NAS FAZENDAS DA REGIÃO DE SINOP-MT

MARCEL AGAR SILVA

Mestre em Agronegócio pela Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas (FGV-EESP)

AUGUSTO HAUBER GAMEIRO

Professor da Faculdade de Medicina Veterinária e Zootecnia da Universidade de São Paulo (FMVZ/USP)

ANGELO COSTA GURGEL

Coordenador do Mestrado Profissional em Agronegócio (MPAgra) da FGV-EESP

O ESTADO do Mato Grosso destaca-se por ser o principal produtor de grãos do Brasil. No entanto, seu rápido crescimento como produtor não foi acompanhado por melhorias logísticas que permitissem o adequado escoamento de sua produção. O escoamento de grãos no Brasil é realizado, principalmente, pelos portos do Sul e do Sudeste, que estão muito distantes de alguns dos principais municípios produtores, muitos dos quais estão localizados nas regiões norte e

médio-norte do estado em questão. Além disso, as grandes distâncias são percorridas, na maioria das vezes, pelo modal rodoviário, pouco apropriado para cargas de baixo valor agregado como soja e milho.

No fluxo contrário, a matéria-prima dos fertilizantes que abastecem o Mato Grosso é proveniente, em sua maioria, dos portos do Sul do País. Isso implica, mais uma vez, grandes distâncias sendo



percorridas via rodovia, entre os portos e as misturadoras localizadas no estado.

O frete impacta a rentabilidade do produtor tanto do lado da receita (no valor das sacas de soja e milho), quanto do lado do custo dos insumos (principalmente fertilizantes, que têm como matéria-prima produtos importados e possuem grande relevância na estrutura de custos do produtor rural).

O investimento em rotas de escoamento via Norte do País fará com que essas distâncias sejam reduzidas. Em função do crescimento do fluxo de grãos, a região Norte tornar-se-á, também, uma importante porta de entrada para as matérias-primas necessárias para a fabricação dos fertilizantes. Se for considerada a instalação de misturadoras na região portuária, como ocorre em Santos e Cubatão, existe a possibilidade de frete de retorno (do porto para a região produtora) levando fertilizantes.

É possível supor que a maior rentabilidade da produção de grãos, ocasionada pela redução dos custos logísticos, deve resultar na valorização da terra. Em outras palavras, a saída da produção do Mato Grosso pelo Norte deverá fazer com

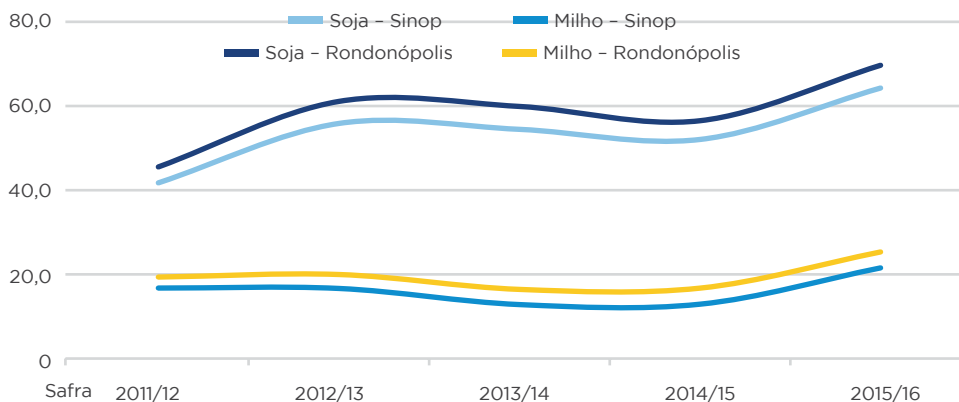
que as fazendas das regiões impactadas por esses investimentos se valorizem.

### AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS DA BR-163

Para ilustrar a possível apreciação do valor das terras decorrente das melhorias logísticas, levou-se em consideração uma fazenda localizada em Sinop-MT. Atualmente, as produções obtidas nas fazendas desta região percorrem, em média, distâncias superiores a 2.000 km, principalmente por rodovias, até os portos de escoamento nas regiões Sul e Sudeste. No cenário em que esta fazenda passa a escoar sua produção de grãos pelo Porto de Santarém, no Pará, via BR-163, a distância percorrida cai para cerca de 1.300 km, com a possibilidade de parte desta distância (300 km) ser percorrida por hidrovias. Este cenário afetaria a rentabilidade do produtor rural tanto do lado da receita (aumento do preço de grãos, em R\$/saca), quanto do lado dos custos (redução dos custos com fertilizantes).

Simulou-se o aumento do preço de grãos decorrente da melhoria logística utilizando-se a premissa de que os preços na região de Sinop-MT convergirão para os preços de Rondonópolis-MT,

**SINOP E RONDONÓPOLIS: EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DE GRÃOS**  
(R\$/SACA)



Fonte: IMEA (2016)

**CENÁRIOS ANALISADOS NA SIMULAÇÃO**  
(PREÇO DA SOJA DE REFERÊNCIA: RONDONÓPOLIS)

CENÁRIOS ANALISADOS	Desconto no preço dos fertilizantes	Valorização da terra pelo fluxo de caixa descontado	Valorização da terra pelo múltiplo de EBITDA
1	0%	29%	26%
2	5%	36%	31%
3	10%	43%	36%
4	15%	50%	41%
5	20%	56%	46%
6	0%	55%	48%
7	5%	62%	53%
8	10%	68%	58%
9	15%	75%	63%
10	20%	81%	69%

Fonte: elaboração pelos autores

mais elevados. Esta segunda região exporta parcela significativa de seus grãos pelo Porto de Santos (SP), utilizando-se de ferrovia e percorrendo uma distância de aproximadamente 1.560 km. De forma a levar em conta, também, os efeitos nos custos com fertilizantes, consideram-se reduções de 0% a 20% nestes custos, de acordo com a estrutura de custos proposta pelo Instituto Matogrossense de Economia Agropecuária (IMEA) para a safra 2015/16.

A valorização da terra, decorrente da mudança de rota logística, foi calculada pelos métodos de fluxo de caixa descontado e múltiplo de EBITDA, considerando uma série de cenários simulados. A diferença entre os resultados obtidos nas simulações e o cenário atual reflete os possíveis impactos das melhorias logísticas para o produtor.

Os resultados mostram que a maior geração de caixa pela fazenda em decorrência das melhorias logísticas se traduz potencialmente em considerável valorização da terra. Tal valorização seria de 29% a 81%, pelo método do fluxo de caixa descontado, e de 26% a 69%, pelo método do múltiplo de EBITDA, nos diferentes cenários analisados.

Enfim, os resultados apresentados por essa simulação deixam claros os ganhos que podem ser gerados para toda a cadeia a partir de melhorias logísticas. É importante ressaltar que, mesmo que estes ganhos não sejam plenamente apropriados pelo produtor via redução do custo do frete, o saldo para ele também é positivo, pois há uma valorização de todos os ativos imobilizados em sua propriedade. Em outras palavras, todos ganham com uma logística de melhor qualidade. ■