

O PROTAGONISMO DO ARCO NORTE NA LOGÍSTICA DE EXPORTAÇÃO DE GRÃOS

DANIELA BACCHI BARTHOLOMEU¹, THIAGO GUILHERME PÉRA²,
EVERTON LIMA COSTA³, FERNANDO VINÍCIUS DA ROCHA⁴

Este artigo discute aspectos logísticos relativos ao Arco Norte, evidenciando o rápido desempenho da região Norte nas exportações de grãos, bem como a sua contribuição para a competitividade do agronegócio por meio da redução de custos logísticos.

A EXPANSÃO da fronteira agrícola brasileira, assim como o consequente aumento da demanda por infraestrutura de transporte para escoar a produção crescente de grãos, evidenciou a necessidade de novos corredores de exportação. Nesse contexto, o Arco Norte vem se consolidando, nos últimos anos, como uma importante alternativa de escoamento, a partir do desenvolvimento de um complexo de infraestruturas de transporte rodoviária, ferroviária e hidroviária das regiões Norte e Nordeste do País.

Nesse processo, destaca-se a importância da união de esforços entre as iniciativas pública e privada na promoção do desenvolvimento do Arco Norte. Isso permitiu triplicar a sua participação nas exportações brasileiras e multiplicar por nove o volume exportado nos últimos dez anos, passando de um desejo de diversificar a dependência das exportações dos corredores tradicionais para uma realidade de exportar grandes volumes pela região do Norte brasileiro.

DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NO ARCO NORTE

Em 2016, o País atingiu 200 milhões de toneladas produzidas de soja e milho, e, atualmente, esse número gira em

torno das 230 milhões de toneladas anuais. Tal volume crescente tem um longo caminho a ser percorrido entre as regiões de produção e os portos brasileiros. Com isso, observa-se um aumento sistemático da demanda por infraestruturas logísticas, pressionando eixos de exportação tradicionais (como os Portos de Santos e Paranaguá, por exemplo) e elevando os fretes. Ademais, uma parte da competitividade obtida nas lavouras acaba sendo absorvida por uma série de gargalos logísticos, intensificados pela alta dependência do transporte rodoviário de cargas para longas distâncias e pela baixa densidade de infraestrutura, particularmente ferroviária e hidroviária.

Foi a partir do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2007-2010) que as primeiras ações mais concretas na logística portuária do Arco Norte foram contempladas, tais como as obras de dragagem e ampliação no porto de São Luís-MA, a modernização dos equipamentos em Porto Velho-RO e a ampliação de terminais em Santarém-PA e Itaituba-PA.

Além dos investimentos públicos diretos, a modernização da legislação vigente na época foi fundamental para atrair a iniciativa privada à região. Em 2013, a nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815) consolidou um marco regulatório para o setor portuário nacional,

permitindo a participação da iniciativa privada na exploração dos serviços portuários mediante os regimes de concessão, arrendamento ou autorização. A introdução dos Terminais de Uso Privado (TUPs) abre a possibilidade de empresas privadas construírem e operarem seus próprios terminais e prestarem serviços de operação com cargas de terceiros, favorecendo o Arco Norte, carente de infraestrutura e já relevante para o interesse das grandes empresas do agronegócio. Fortes investimentos privados foram observados na região desde então, despertando o potencial e a vocação hidroviária cativa da região Norte do País.

Algumas obras em rodovias também foram fundamentais para garantir que volumes crescentes chegassem aos terminais hidroviários com custos mais competitivos. A pavimentação da BR-163 desde o norte do Mato Grosso até o Porto de Miritituba (em Itaituba), por exemplo, reduziu o tempo de viagem, os riscos de quebra e o consumo de combustível, entre outros, diminuindo, assim, os fretes rodoviários na região. Recentemente (em abril último), o trecho foi concedido à iniciativa privada, que deve realizar a manutenção e obras de melhorias por dez anos.

Como resultado desses investimentos, a região começa a surgir no cenário

logístico como uma opção de escoamento e ganha destaque particularmente a partir de 2015, quando a taxa de crescimento das exportações de soja e milho por meio dos portos do Arco Norte se acelera. Conforme indicado no gráfico, as exportações pelos portos do Arco Norte cresceram 804% entre 2010 e 2021, atingindo 33 milhões de toneladas em 2021. Com isso, esse complexo portuário já responde por cerca de 32% das exportações nacionais de soja e milho, ultrapassando o volume escoado pelo Porto de Santos (31,68 milhões de toneladas) e pelo corredor tradicional envolvendo os portos da região Sul (32,72 milhões de toneladas) em 2021.

Isso representa um aumento de cerca de nove vezes do volume movimentado num curto período de tempo quando se trata de infraestrutura de transporte, evidenciando a intensa atuação privada na condução desse ritmo mais acelerado. De fato, considerando apenas os portos da região Norte (envolvendo os rios Madeira, Tapajós e Amazonas), 77,6% de toda a soja movimentada em 2021 utilizou-se de instalações portuárias privadas, segundo dados de 2022

da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Mesmo com o crescente volume movimentado nos corredores de exportação, tem-se observado que a maior oferta de infraestrutura no Arco Norte abre espaço para a redução dos custos de transporte (em dólar e em termos nominais) nesses eixos ao longo do tempo, o que significa um ganho de competitividade para o produto nacional frente aos países concorrentes. Em 2020, os picos de frete observados nos corredores de Paragominas-PA a Barcarena-PA e de Sorriso-MT a Itaituba-PA foram, respectivamente, 41,7% e 8,6% inferiores aos picos de frete nesses corredores em 2021, segundo dados desse mesmo ano do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial da Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz” da Universidade de São Paulo (ESALQ-LOG/Esalq/USP).

Cabe ressaltar que a forte demanda internacional pelo embarque de grãos sólidos agrícolas, aliada a distorções provocadas pela pandemia – tais como congestionamentos portuários e outras

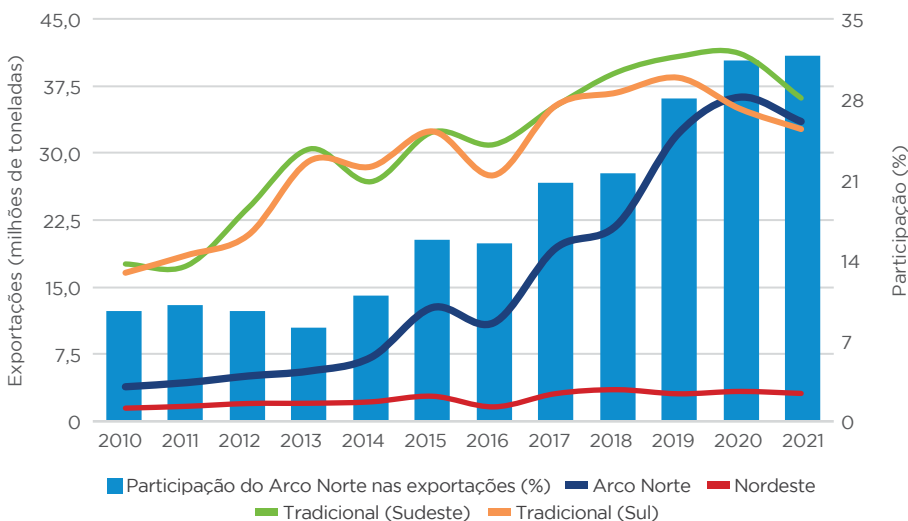
ineficiências logísticas evidenciadas no período –, provocou aumentos nos fretes marítimos em 2021 e 2022, que foram ainda mais intensificados pela guerra entre a Rússia e a Ucrânia. Essa situação tem provocado um aumento mais generalizado nos valores de fretes, inclusive nacionais, o que tende a mascarar os ganhos logísticos nesses períodos.

PERSPECTIVAS

O desenvolvimento da infraestrutura de transporte na região do Arco Norte proporcionou ganhos de competitividade para o agronegócio e reduziu a pressão sobre os eixos tradicionais de escoamento da produção brasileira, envolvendo principalmente os Portos de Santos e Paranaguá. Em apenas dez anos, esse complexo alterou significativamente os fluxos de exportação e gerou alternativas de escoamento que competem com corredores tradicionais, reduzindo os custos logísticos de uma forma geral.

Dadas as projeções de crescimento da produção de grãos para os próximos anos, segundo dados de 2020 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), a demanda por infraestrutura no País deve se intensificar, ampliando as expectativas sobre a região. Mesmo que se tenha verificado uma série de avanços nesses anos, ainda há muito espaço e oportunidade para melhorias, seja em infraestruturas já existentes – como a pavimentação de rodovias e avanços nas condições de navegabilidade –, seja por meio da construção de novas infraestruturas – como as obras ferroviárias previstas no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e que beneficiariam a logística na região. ■

EXPORTAÇÕES DE GRÃOS (SOJA E MILHO) EM DIFERENTES CORREDORES LOGÍSTICOS DO PAÍS ENTRE 2010 E 2021



Nota: Arco Norte: Manaus-AM, Belém-PA, Barcarena-PA, Santarém-PA e São Luís-MA; Tradicional do Sudeste: Santos-SP e Vitória-ES; Tradicional do Sul: Paranaguá-PR, São Francisco do Sul-SC e Rio Grande-RS; Nordeste: Salvador-BA e Ilhéus-BA
Fonte: SECEX (2022)

- 1 Pesquisadora do ESALQ-LOG
- 2 Coordenador técnico do ESALQ-LOG
- 3 Doutorando em Economia Aplicada e analista de pesquisa de mercado do ESALQ-LOG
- 4 Pesquisador do ESALQ-LOG