



“CRESCIMENTO DAS IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES PELO ARCO AMAZÔNICO”

Nota técnica referente ao
crescimento das importações e
exportações pelo arco amazônico.

Brasília - DF

2021



CRESCIMENTO DAS IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES PELO ARCO AMAZÔNICO

Olhar para o norte do país, tem sido uma tendência nos últimos tempos. A movimentação portuária das instalações que compõem o Arco Amazônico foi de 51,2 milhões de toneladas no primeiro bimestre de 2021. Esse número representou um crescimento de 1,11% em comparação com igual período de 2020.

As informações foram dadas pelo diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, durante o evento virtual Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária. Tokarski palestrou sobre a importância do arco amazônico para o comércio exterior brasileiro.

Conforme as estatísticas apresentadas pelo diretor, os portos privados responderam pela movimentação de 42,9 milhões de toneladas nos dois primeiros meses do ano – 83,9% do total. Isso representa um crescimento de 0,8% em relação ao mesmo período de 2020.

Já os portos públicos movimentaram 8,2 milhões de toneladas (16,1%), um crescimento de 2,76%. O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA) foi a instalação portuária que mais movimentou no período analisado, 28,3 milhões de toneladas, aumento de 3,35%.

O Arco Amazônico contempla os complexos portuários de Porto Velho (RO), Manaus/Itacoatiara (AM), Santarém (PA), Itaituba/Miritituba (PA), Belém/Vila do Conde (PA), Santana (AP) e Itaquí (MA). “É um conjunto de infraestruturas que possibilitam o escoamento da produção pelos portos da Região Amazônica”, detalhou o diretor da ANTAQ

Circularam nos portos privados nacionais 217,6 milhões de toneladas, com a entrada e saída de mercadorias. Em relação aos portos públicos, esse número foi de 40,9 milhões de toneladas.



As principais instalações portuárias do Arco Amazônico de acordo com o site portos e navios¹, contribuíram para o comércio exterior nacional em 2020 foram; o Porto do Itaqui (22 milhões de toneladas), localizando no estado do Maranhão, o Porto de Vila do Conde (9,85 milhões de toneladas) e o Porto de Santarém (7,35 milhões de toneladas), sediado no estado do Pará.

As principais cargas do Arco Amazônico para o comércio exterior brasileiro foram soja, com 22,35 milhões de toneladas; milho (12,09 milhões de toneladas); e produtos químicos inorgânicos (8,42 milhões de toneladas). O diretor ressaltou ainda, que a exportação brasileira de soja e milho saindo do Arco Amazônico pela navegação de longo curso alcançou 34,4 milhões de toneladas em 2020 e, em 2019, esse número foi de 32,7 milhões de toneladas.

Já em relação à exportação de soja e milho pelo Arco Amazônico na navegação de longo curso, os portos públicos contribuíram com 18,8 milhões de toneladas. Os portos privados, 15,6 milhões de toneladas. Analisando as instalações portuárias, saíram pelo Porto do Itaqui (MA) 12 milhões de toneladas de soja e milho no ano passado. Santarém contribuiu com 6,5 milhões de toneladas. Terminal de Vila do Conde apareceu em terceiro: 5,7 milhões de toneladas. “Apenas o Arco Amazônico contribui com 30% do que o Brasil exporta de soja e milho, saindo pela navegação de longo curso”, destacou Tokarski.

Em relação à soja e ao milho, as instalações portuárias do Arco Amazônico movimentaram 72 milhões de toneladas em 2020, sendo 45 milhões de toneladas movimentadas pelos portos privados; e 27 milhões de toneladas movimentadas pelos portos públicos.

Os destaques ficaram por conta do Porto de Santarém (PA), que movimentou 13 milhões de toneladas; do Porto do Itaqui (MA), com 12 milhões de toneladas; e do Porto de Vila do Conde (PA), com 10,7 milhões de toneladas. Os números relativos à soja e ao milho alcançaram 152,5 milhões de toneladas. Os portos públicos movimentaram 86,8 milhões de toneladas; e os portos privados ficaram com 65,7 milhões de toneladas.

¹ <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/instalacoes-portuarias-do-arco-amazonico-movimentaram-258-5-milhoes-de-toneladas-em-2020>



Sobre fertilizante no Arco Amazônico, o destaque foi o Porto do Itaqui, movimentando 2,6 milhões de toneladas em 2020. Já a movimentação de contêineres no Arco Amazônico ficou assim: 7,4 milhões de toneladas nos portos privados; e 1,5 milhão de toneladas nos portos públicos, segundo Tokarski.

A movimentação portuária, foi outro ponto de destaque: pois as instalações portuárias que compõem o Arco Amazônico movimentaram 360 milhões de toneladas em 2020. Conforme as estatísticas elaboradas pela Agência, os terminais privados do Arco Amazônico movimentaram 298,8 milhões de toneladas no ano passado. Já os portos públicos ficaram com 61,3 milhões de toneladas em 2020. A instalação portuária do Arco Amazônico que mais movimentou cargas foi o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA) – 191,3 milhões de toneladas.

Tokarski, também apresentou os números da movimentação portuária no Arco Amazônico sem minério de ferro em 2020. Ao todo, foram 169,3 milhões de toneladas, sendo que os portos privados movimentaram 108,2 milhões de toneladas e os portos públicos movimentaram 61,1 milhões de toneladas.

Nessa análise, destaque também para o Porto do Itaqui, que movimentou 25,3 milhões de toneladas. Em seguida, Terminal Portuário Privativo da Alumar, com 15,268 milhões de toneladas. Depois, o Porto de Vila do Conde (PA): 15,232 milhões de toneladas.

Já no que tange as exportações, o transporte de cargas na navegação de longo curso em vias interiores no Arco Amazônico foi de 44,6 milhões de toneladas em 2020, contra 45,6 milhões de toneladas em 2019. Apenas a navegação interior transportou 27,9 milhões de toneladas no ano passado.

Em 2019, esse número foi de 25,2 milhões de toneladas. Em relação à cabotagem em vias interiores, a movimentação foi de 12,4 milhões de toneladas, um crescimento de 1% sobre 2019. As principais cargas transportadas no ano passado foram soja, milho e bauxita.

Segundo o diretor, com a nova ferramenta teremos uma visão mais qualificada do que sai mais ao norte do Brasil, e são essas saídas ao norte que são e no futuro serão mais ainda estratégicas, proporcionando opções logísticas



concorrentes com as atuais, trazendo competição, fazendo baixar assim o custo logístico para o agronegócio brasileiro”.

De acordo com a ANTAQ, esses terminais devem superar neste ano o volume transportado pelos portos das regiões Sudeste e Sul, como Paranaguá e Santos. A expectativa é que a movimentação nesses portos ultrapasse a do restante do país, já que a média de avanço anual tem sido de 4%.

Segundo o jornal Estado de São Paulo², até dez anos atrás, os terminais portuários de cidades como Itaituba, Santarém e Barcarena (PA), Santana (AP), Itacoatiara (AM) e Porto Velho (RO) eram tratados como “experiências” logísticas pela maior parte dos produtores de Mato Grosso, dada a precariedade, ou mesmo a inexistência, da infraestrutura de acesso aos terminais. Hoje, esses endereços se consolidaram como alternativa aos terminais de Santos (SP) e Paranaguá (PR).

As informações da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) apontam que, em 2010, a movimentação nos portos do Arco Norte, respondiam por apenas 23% da produção nacional de soja e milho. Em 2015, essa participação já tinha saltado para 31%, até atingir 50% no ano passado. A maior parte dos grãos é exportada para a Ásia, seguida por Europa.

Cabe ressaltar, que a pavimentação da BR-163, rodovia que liga os estados do Mato Grosso ao Pará, passaram a ligar a hidrovia do rio Tapajós, bem como as melhorias realizadas na BR-364, que segue até Rondônia, para se conectar à hidrovia do Rio Madeira, foram determinantes para que as cargas chegassem aos portos do arco amazônico,

Além, da melhoria da infraestrutura de transporte outro fator foi determinante, foram os aportes da iniciativa privada, que investiu em estruturas de armazenamento, transporte e transbordo de grãos. Oportunizando melhor acesso da produção aos terminais portuários e redução dos custos principalmente com o frete.

De acordo com os dados medidos pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), órgão ligado ao Ministério da Agricultura. O produtor

² Estadão



que envia a carga em um caminhão em Sorriso (MT), e embarca para o porto de Santos, tem que fazer uma viagem de 2.171 km de extensão e pagar R\$ 300 por tonelada de grão transportada. Mesmo se o produtor dividir esse percurso com o uso de uma ferrovia, a partir de Rondonópolis (MT), o preço de frete muda pouco.

Por outro lado, se o mesmo produtor de Sorriso escolher como destino o terminal portuário erguido em Miritituba, no município de Itaituba, no Pará, verá a sua distância encolher para 1.017 km até chegar à hidrovia do Tapajós, com um preço de R\$ 160 por tonelada³. É praticamente metade do preço e da distância. A partir de Miritituba, a produção entra em barcaças, segue por hidrovia ao porto de Vila do Conde (PA) e, de lá, ganha o mundo.

Contudo, com mais alternativas de escoamento, (rodovias, ferrovia e hidrovias) o preço do frete teve uma pequena queda, segunda reportagem do jornal Estado de São Paulo, em janeiro de 2020, uma tonelada de grãos que saía de Campo Novo (MT) para viajar 2.210 km até o porto de Santos custava R\$ 310. Um ano depois, essa mesma tonelada custa R\$ 290.

Ainda de acordo com a reportagem, no Arco Norte, os preços caíram de forma ainda mais acentuada. Entre janeiro de 2020 e de 2021, a tonelada de grãos transportada de Sorriso a Miritituba viu seu frete reduzir em 16%, de R\$ 190 para R\$ 160. Quem partiu de Sorriso a Santarém (PA) pagou R\$ 245 no ano passado, mas agora desembolsa R\$ 220.

Segundo Antônio Galvan, presidente da Associação Brasileira dos Produtores de Soja –Aprosoja “é uma mudança muito forte no setor, algo que já era esperado há algum tempo e que veio para ficar. Os portos do Norte estão trazendo mais competição e opções de saída”.

A dinâmica do transporte, chamou atenção do analista Tarso Veloso, consultor agrícola AgResource Brasil, sediada em Chicago (EUA), que acredita que o movimento vai ajudar a promover o agronegócio brasileiro. “Vemos redução no valor e no tempo de viagem dos grãos que saem do Norte do Brasil,

³Reportagem do Estado de São Paulo



em comparação com as ofertas do Golfo dos Estados Unidos, que é o principal ponto de saída das exportações americanas.

Ressalta ainda, “com investimentos na infraestrutura, o Brasil vai continuar a ser o principal produtor agrícola mundial pelas próximas décadas, levando em conta a área agrícola já disponível e o clima propício.”

Outra alternativa que está nos Planos do Governo Federal, e a implantação da Ferrogrão, ferrovia que ligará o estado de Mato Grosso ao Pará. Tanto os empresários do setor, quanto especialistas apontam como uma necessidade para o escoamento da produção, considerando que a produção agrícola na região tem aumentando ano após ano.

Por fim, cabe salientar que investir em infraestrutura de transporte é sinônimo de progresso, geração de emprego e renda, melhoria de qualidade aos investidores e a toda a cadeia de produção e conseqüentemente aumento do PIB brasileiro.

Sem dúvida, as práticas brasileiras têm demonstrado que as parcerias entre o público e o privado, seja na construção de estratégias, ou na aplicação de recursos tem demonstrados experiências exitosas que enche de orgulho o povo brasileiro por sua garra e perseverança.

REFERÊNCIAS

- <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/instalacoes-portuarias-do-arco-amazonico-movimentaram-258-5-milhoes-de-toneladas-em-2020>
- <https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/noticias/movimentacao-portuaria-no-arco-amazonico-cresce-1-1-no-primeiro-bimestre-de-2021>
- <http://agenciaporto.com/category/noticias/>
- <https://www.sopesp.com.br/2021/04/08/na-ctlog-adalberto-tokarski-apresenta-nova-ferramenta-de-analise-logistica-o-arco-amazonico/>
- <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,portos-amazonicos-vaodesbancar-os-do-restante-do-pais-no-transporte-de-graos,70003677181>
- <http://portal.antag.gov.br/index.php/category/noticias/>



AUTORIA:

Farol Log – Soluções em Infraestrutura