



PROJEÇÃO DAS EXPORTAÇÕES AGROPECUÁRIAS E IMPACTOS NAS BACIAS LOGÍSTICAS

*Gustavo S. A. Castro
Carlos A. de Carvalho
Lucíola A. Magalhães
Paulo R. Martinho
Marcelo F. Fonseca
Jaudete Daltio
Evaristo E. de Miranda*

O Sistema da Macrologística da Agropecuária tem por principal objetivo atender demandas específicas do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento na formulação de políticas públicas com foco na competitividade logística das diversas cadeias produtivas que tornam o Brasil um ágil fornecedor de alimentos para todos os continentes. Neste sentido, foi demandado um estudo específico quando aos cenários da evolução da logística para os próximos dez anos. E o Arco-Norte é o alvo desta remodelagem na exportação da produção de grãos.

De modo a atender às projeções do setor para a produção em 2025, o Arco Norte deve mais que dobrar sua capacidade atual de escoamento, evoluindo sua participação dos atuais 18,5% em 2015 para alcançar, pelo menos, 40% em 2025 (Tabela 1) no volume total de grãos exportados pelo País. Para isso, o estudo aponta a necessidade de investimentos prioritários de curto e médio prazo na infraestrutura logística do transporte dos grãos em Rondônia, Amazonas, Pará, Amapá, Maranhão e Mato Grosso.

Tabela 1. Atualidade e evolução da capacidade de embarque de soja e milho pelos portos.

| Zona Portuária | Exportado em 2015 (t) | Capacidade em 2016 (t) | Utilização (%) | Capacidade Potencial 2025 (t) | Aumento potencial (t) | Aumento potencial (%) |
|----------------------|-----------------------|------------------------|----------------|-------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Itacoatiara | 2,9 | 5 | 58% | 11 | 6 | 120% |
| Santarém | 2,7 | 5 | 54% | 9 | 4 | 80% |
| Belém/Barcarena | 2,8 | 15 | 19% | 27 | 12 | 80% |
| Santana/Macapá | 0 | 1,5 | 0% | 3 | 1,5 | 100% |
| Itaqui/S.Luís | 7 | 9 | 78% | 18 | 9 | 100% |
| Salvador | 2,8 | 4 | 70% | 6 | 2 | 50% |
| Vitória | 6,1 | 7 | 87% | 7 | 0 | 0% |
| Santos | 26,3 | 32 | 82% | 45 | 13 | 41% |
| Paranaguá | 12,6 | 19 | 66% | 24 | 5 | 26% |
| São Francisco do Sul | 7,4 | 8 | 93% | 12 | 4 | 50% |
| Rio Grande | 11,8 | 13 | 91% | 14 | 1 | 8% |
| TOTAL | 82,4 | 118,5 | 70% | 176 | 57,5 | 49% |
| Arco Norte | 15,4 (18,5%) | 34 (30%) | 43% | 68 (39%) | 32,5 | 92% |
| Arco Sul | 67 (81,5%) | 83 (70%) | 81% | 108 (61%) | 25 | 30% |

**Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
Embrapa Territorial**

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

Av. Soldado Passarinho, 303 - Fazenda Chapadão CEP 13070 115 - Campinas, SP

Telefone (19) 3211 6200 Fax: (19) 3211 6222

www.embrapa.br/territorial



Estes investimentos contemplam os três modais logísticos da região e incluem a duplicação, asfaltamento e melhorias na sinalização das pistas, vias de contorno de cidades e acessos aos terminais portuários ou intermodais de quatro rodovias federais e de uma rodovia estadual (BR-163, BR-080, BR-364, BR-242 e MT-319). Também estão listadas obras para o aumento da capacidade de fluxo das hidrovias dos rios Madeira e Amazonas, por meio de dragagens e melhorias na sinalização, além da operacionalização de novos trechos da Ferrovia Norte-Sul e a construção de uma nova estrada de ferro, a Ferrogrão, entre Sinop (MT) e Miritituba (PA).

A ampliação da participação dos portos de Itacoatiara, Santarém, Barcarena/Vila do Conde e Itaquí nas exportações contribuirá para diminuir o custo do frete e aumentar a rentabilidade do produtor. Esses portos estão mais próximos dos principais mercados internacionais e também das maiores zonas produtoras de grãos, como a região Centro-Oeste, que concentra 42% da produção nacional, e podem oferecer vantagens competitivas em relação aos portos das regiões Sudeste e Sul, ainda responsáveis por 81,5% do escoamento da safra nacional de grãos de acordo com dados de 2015. De acordo com a Secretaria de Portos e o Movimento Pró Logística, o Arco Norte possui atualmente capacidade instalada para exportar 34 MI ton de grãos, o que poderia suprir o objetivo atual de exportar 40% da safra, considerando os dados de 2015. Por meio de entrevistas junto aos principais portos agroexportadores e consultas aos membros da CTLog, foi levantada a capacidade atual e a capacidade potencial projetada para 2025, já levando em consideração as previsões de investimentos e aumento da capacidade dos portos (Tabela 1).

Os cenários para evolução das exportações de soja e milho no Brasil em 2025 variam de 124 a 182 milhões de toneladas. Como o Brasil historicamente vem superando as metas mais otimistas dos cenários previstos verifica-se que, pensando no cenário otimista para os próximos 10 anos e na meta de conseguir exportar 40% da safra pelos portos do Arco Norte, existe um déficit de aproximadamente 40 milhões de toneladas com relação à capacidade atual. Ou seja, os portos do Arco Norte precisariam ter capacidade de exportar 74 MI ton das 182 MI ton previstas para 2025. No entanto, as previsões de expansão mostram que a capacidade estimada em 2025 é de 68 milhões de toneladas, 6 milhões a menos que a demandada, considerando que os portos trabalhem com 100% de sua capacidade. Segundo a Secretaria de Portos, para adequação dos portos a esta realidade, seriam necessários R\$ 8,66 BI em novos terminais, arrendamentos e renovações contratuais focados nos portos do Arco Norte.

Todas estas obras e as consequentes alterações nos caminhos preferenciais para o escoamento das safras de milho e soja bem como o aumento na produção, segundo as projeções da Conab (2017), resultam em um redesenho dos limites territoriais das bacias logísticas para 2025 (Figura 1).

Considera-se neste estudo que o Brasil ainda possui três frentes para expansão de produção de grãos. A primeira dela com a expansão de áreas agricultáveis nas regiões com menor tradição agrícola do país. As outras duas dizem mais respeito à adoção de novas tecnologias, resultando no aumento da produtividade por área e da intensificação de cultivos na mesma área agrícola, ou seja, aumentando o uso do solo. O resultado da integração entre estes três fatores leva às projeções de evolução das safras ao longo dos anos, e deverão balizar a tomada de decisão para priorização de investimentos em infraestrutura logística. As evoluções tecnológicas e na infraestrutura logística exigirão recorrentes ajustes nos limites destas bacias. Isto torna a existência e manutenção do SITE da Macrologística uma ferramenta estratégica para o setor agropecuário.



Figura 1. Delimitação das bacias logísticas do escoamento da produção de soja e milho em 2025.