08/11/2012 - Terminal de grãos do Maranhão reduzirá custo de exportação e colocará Itaqui entre três maiores portos do Brasil

Com a obra, Itaqui receberá cerca de 30 milhões de toneladas de soja e milho que hoje são exportados pelo Sul e será principal porto de grãos do Norte e Nordeste

Foi lançada, na manhã desta quarta-feira, a pedra fundamental para a construção do Terminal de Grãos do Maranhão (TEGRAM), no Porto do Itaqui, em São Luís. A obra vai mudar a rota de exportações do país e será fundamental para o desenvolvimento do agronegócio das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.
Com operação prevista para o final de 2013, o Terminal permitirá que a capacidade instalada para armazenagem e exportação de soja, milho e farelo do Itaqui salte dos atuais 2,5 milhões de toneladas de grãos/ano para até 15 milhões de toneladas/ano até 2020, o equivalente a um terço do potencial para exportações de grãos pelos portos do Norte e Nordeste.
Hoje, cerca de 85% da soja e do milho exportados pelo Brasil saem pelos portos de Paranaguá, Santos e São Francisco do Sul, que enfrentam sérios gargalos de logística. Com a implantação de novos terminais no Norte do país, estima-se que dois terços das cargas transferidas hoje para portos do Sul e Sudeste, cerca de 30 milhões de toneladas, sairiam pelos portos da região conhecida como Arco Norte do país.
Quando o TEGRAM estiver operando em sua capacidade plena, cerca de 11,5% da produção de grãos do país vai passar pelo Itaqui, o que posicionará o porto entre os três maiores do país.

Logística integrada ao Itaqui vai gerar economia no agronegócio
A construção do TEGRAM, a entrada em operação da Ferrovia Norte-Sul, que liga Palmas - TO a Açailândia - MA, e a sua conexão com a Estrada de Ferro Carajás (EFC) criaram as bases para o corredor que tem o Porto do Itaqui como destino.
Atualmente, o custo logístico total (terrestre, porto, aduana, transporte marítimo e documentações) para exportação de uma carga de soja que sai de uma fazenda em Balsas, principal município produtor de grãos no Sul maranhense até o Porto de Santos é de cerca de US$ 140 por tonelada. Se a mesma carga for exportada via porto do Itaqui, o custo sai por US$ 115 por tonelada, ou seja, uma economia de US$ 25 por tonelada, que representa quase 18%.
Na parte do transporte terrestre, especialistas do setor do agronegócio estimam que a redução entre 500 e mil quilômetros para chegar a um terminal de exportação darão ao produtor uma economia no transporte que será revertido em adicional de renda de até R$ 3,00 por saca de milho ou de soja.
Soma-se a isso a ampliação do Canal do Panamá, que com a obra permitirá passagem de graneleiros de até 60 mil toneladas para 150 mil toneladas. Na rota para a Ásia, principal destino da soja brasileira, estima-se uma redução no frete da ordem de 20%, o que beneficiará portos como o Itaqui, no Maranhão.
Além do Maranhão, a obra vai impactar, principalmente, os estados produtores de grãos Tocantins, Piauí, Mato Grosso e Bahia. O cenário é favorável aos portos do Maranhão e do Pará que surgem como via alternativa de exportação em relação a Santos e Paranaguá. Para se viabilizar nesse mercado em ascendência, a estratégia é começar a operar ao final de 2013,

antes que projetos semelhantes nos estados vizinhos saiam do papel.

Cenário favorável à expansão agrícola

Dos principais países exportadores de grãos (Estados Unidos, Argentina e Brasil), apenas este último não está no limite das suas fronteiras agrícolas. Isso torna o Brasil o único a reunir as condições para ofertar um volume de mais 25 milhões de toneladas de grãos até 2020, e atender com mais expressividade a uma demanda mundial que crescerá 50 milhões. Pelas estimativas, o crescimento populacional, além do crescimento da renda das populações, especialmente na Ásia, vai continuar pressionando o aumento da produção mundial por alimentos, e nesse sentido os estados do arco Norte terão grandes oportunidades.

De acordo com dados da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), no ano passado, 45,5 milhões de toneladas produzidas acima do paralelo 16 (Norte, Nordeste e parte do Centro Oeste) percorreram grandes distâncias até os portos de exportação do Sul e Sudeste, especialmente Santos e Paranaguá, por incapacidade dos portos do norte de escoarem essa produção e viabilizar uma logística mais eficiente. O TEGRAM faz parte desse novo cenário e responde uma parte importante da infraestrutura que precisa ser gerada para a consolidação desse novo corredor de exportação.

Em alguns estados localizados na área de influência do Terminal de Grãos do Maranhão, como Bahia (14%), Mato Grosso (12%) e Piauí (10%), a expectativa é de aumento da área plantada. As projeções da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) são de produção recorde de soja para o Brasil, entre 80,063 milhões e 82,817 milhões de toneladas. O crescimento previsto varia de 13,680 milhões de toneladas (+20,6%) a 16,434 milhões de toneladas (24,8%) para a próxima safra. O volume de grãos, de acordo com a Conab, na safra atual pode chegar a 182,27 milhões de toneladas, contra 165,7 milhões da safra passada.

Área de influência do TEGRAM deve atrair cadeia do agronegócio

Na esteira do crescimento da produção de grãos no Brasil e da demanda internacional, o Maranhão reunirá as condições para o adensamento da cadeia do agronegócio na área de influência do TEGRAM e deverá atrair empresas de setores relacionados, como fertilizantes e até mesmo produção de carnes.

Atualmente, 75% da produção de carnes (bovina, suína e de frango) são destinados ao mercado interno e o consumo per capita só aumenta. A produção de carnes deverá crescer, segundo o Ministério da Agricultura em mais de 12,6 milhões de toneladas até 2018/2019. Na mesma esteira, os setores canavieiro e florestal terão uma grande expansão à medida que a confiança do empreendedores aumentar sobre a capacidade portuária para as exportações.

Com a alteração na geografia de produção de grãos do Sul para o Centro-Norte, Nordeste e Centro-Oeste do país, novos corredores de exportação foram sendo criados em substituição aos tradicionais. Desta forma, os portos do Sul e do Sudeste tendem a receber produtos mais elaborados e conteineirizados, enquanto os estados ao Norte do Brasil devem ampliar o atendimento do mercado de granéis, especialmente soja e milho.

Outra mudança importante e que corrobora para a mudança do eixo de exportação do agronegócio é a criação de infraestrutura de transporte com a construção de novos trechos ferroviários, a melhoria ou construção de milhares de quilômetros de rodovias rumo aos terminais do Arco norte.

SOBRE O TEGRAM

O Consórcio TEGRAM - formado pelas empresas NovaAgri Infra-Estrutura de Armazenagem e Escoamento Agrícola S.A, Glencore Serviços e Comércio de Produtos Agrícolas Ltda, CGG Trading S.A e Consórcio Crescimento, integrado pelas empresas Louis Dreyfus Commodities Brasil S.A e Amaggi Exportação e Importação Ltda – ofertou à Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) R$ 143,1 milhões a título de taxa de oportunidade de negócio. Outros R$ 322 milhões serão investidos para a construção do terminal até o final de 2013.
O TEGRAM ocupa uma área total de 161.308 m² e terá capacidade estática de armazenamento de 500 mil toneladas (base soja), compreendendo quatro armazéns com capacidade de 125 mil toneladas/cada. Em sua etapa final, prevista para 2020, movimentará até 15 milhões de toneladas/ano.

Máquina Public Relations