

Valor Especial

www.valoronline.com.br

Julho 2011 / July 2011

CAMINHOS DA AMAZÔNIA

PATHWAYS TO THE AMAZON
THE LOGISTICS OF
DEVELOPMENT

Greater competitiveness without
harming the environment



A LOGÍSTICA DO DESENVOLVIMENTO

Maior competitividade sem agredir o meio ambiente

BR-010
deverá ser
ampliada
entre
Imperatriz e
Açailândia

Edson Reis/Contraste / VAPOR



Rota ganha destaque no desenvolvimento

Ligação é essencial para escoamento da produção do Polo Industrial de Manaus

Principais projetos

Para atender à necessidade de transportes das empresas, estão previstas obras no valor de R\$ 240 milhões para a rodovia e melhoria de portos, aeroportos e terminais de cargas

Main projects

Construction projects valued at R\$ 240 million are forecast for the highway and improvement of ports, airports and cargo terminals to meet company transport needs



O eixo rodo-hidroviário Manaus-Belém-Brasília é considerado o principal meio de ligação da região Norte com o restante do Brasil. Atende desde grandes indústrias do Polo Industrial de Manaus (PIM), como Samsung, Honda e Panasonic, até pequenas empresas do interior do Amazonas, Pará e Maranhão que precisam escoar sua produção. Para facilitar o transporte de mercadorias produzidas na Amazônia, a via deve ganhar novas obras no Maranhão e Tocantins, avaliadas em mais de R\$ 240 milhões.

No Maranhão, o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, prevê obras de ampliação da BR-010, no trecho entre as cidades de

Imperatriz e Açailândia (MA). O projeto, estimado em R\$ 132 milhões, deve começar em 2012. Outra adequação prevista é a reforma no trajeto entre Estreito (MA) e Imperatriz, também na BR-010. A obra custará R\$ 81,5 milhões e deve começar nos próximos dois anos.

No Estado do Tocantins, o trecho da BR-153 da Belém-Brasília, em Colinas do Tocantins e Guaraí, deve ganhar melhorias no tráfego por conta da construção de travessias urbanas. A obra, sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), vinculado ao Ministério dos Transportes, faz parte da segunda fase do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2) e está estimada em R\$ 30 milhões.

O trecho Manaus-Belém é considerado uma das mais importantes ligações fluviais da região amazônica e equivale a uma distância de 1,6 mil quilômetros. O transporte por embarcações mistas de passageiros e cargas tem diversas escalas em cidades ribeirinhas como Santarém (PA) e Parintins (AM). O tempo médio de viagem no sentido Manaus-Belém, a favor da corrente do Rio Amazonas, é de 83 horas.

Já a rodovia Belém-Brasília, que começou a ser construída na década de 1950 e ficou pronta em 1974, integra a BR-153, que começa no Pará e termina no Rio Grande do Sul. Em mais de dois mil quilômetros de extensão, cruza os Estados do Pará, Maranhão, Tocantins e Goiás.

Em Goiás e em parte do Tocantins, recebe a designação de BR-153. No Pará e Maranhão, é chamada de BR-010 e BR-316. A viagem entre Belém e Brasília dura, em média, 32 horas, e mais de 1,5 milhão de pessoas vivem nas cidades e povoados ao longo da via.

“A Manaus-Belém-Brasília inclui a mais importante hidrovia brasileira e é a rota rodofluvial de maior intensidade de transportes do Brasil”, avalia José Geraldo Vantine, presidente da consultoria Vantine Logistics Solutions, especializada em logística. Antes do crescimento da produção industrial da Zona Franca de Manaus, a rodovia Belém-Brasília servia apenas como integração do Pará ao centro do Brasil, ao mesmo tempo que o Rio Amazonas atendia apenas ao transporte regional.

Atualmente, a rota passou a ser essencial para o desenvolvimento do país: o Polo Industrial de Manaus responde por quase 100% da produção e vendas de eletroeletrônicos e motocicletas nacionais e fechou 2010 com uma movimentação de mais de R\$ 50 bilhões, entre as 500 indústrias locais.

Instalada em Manaus desde 1996, a Samsung acaba de sair de um complexo industrial de 55 mil metros quadrados para uma planta de 120 mil metros quadrados de área construída. No ano passado, fabricou 13 milhões de produtos no Amazonas, entre televisores, equipamentos de som, monitores de computador, discos rígidos e câmeras digitais. “Em 2011, passamos a fabricar celulares e monitores de cristal líquido (LCD)”, afirma Benjamin Sicsú, vice-presidente de novos negócios para a América Latina da Samsung.

A logística de transportes é peça-chave para o crescimento da produção da marca em Manaus – a unidade é responsável por 2% do total produzido pela fabricante em todo o mundo. Todos os insumos chegam à fábrica por dois portos da cidade – Chibatão e SuperTerminais – e 50% dos equipamentos seguem via barcaças até Belém, capital do Pará. De lá, viajam para o Brasil inteiro pela Belém-Brasília. O restante da produção segue por cabotagem, em direção ao Sul do país.

“Os portos de Manaus precisam ser melhorados, faltam fiscais do Ministério da Agricultura para liberar o material desembarcado e a Belém-Brasília precisa de segurança para os caminhões, principalmente dentro do Pará”, avalia Sicsú, que já foi secretário-executivo do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) antes de trabalhar na iniciativa privada.

De acordo com o executivo da Samsung, por conta das dificuldades de infraestrutura e transportes, os custos logísticos da produção de Manaus são, em média, quatro vezes mais altos que os da planta da fabricante em Campinas, em São Paulo. “Mas apostamos na região e vamos construir um centro de distribuição de 30 mil metros

Empresas como a Honda e Panasonic são atendidas pela empresa de Bertolini

quadrados. Também passaremos a fabricar tablets a partir de agosto”, destaca.

Foi durante uma viagem à capital do Amazonas, em 1978, que o empresário gaúcho Irani Bertolini resolveu criar a Transportadora Bertolini. “Percebi a necessidade de mais transporte para as empresas da região”, lembra ele. Atualmente, a companhia, sediada em Manaus, realiza transporte rodoviário e fluvial para clientes como Honda, Panasonic e Yamaha, todas com fábricas na Amazônia. A transportadora tem 3,2 mil funcionários e faturou R\$ 427,6 milhões no ano passado, resultado 25% maior do que no ano anterior.

Para fazer entregas a partir da Manaus-Belém-Brasília – são 750 milhões de toneladas no eixo rodoviário e 1 milhão de toneladas de grãos, via Rio Amazonas, em média, ao ano –, a transportadora usa mais de 1,7



DANIEL WAINSTEIN/VALOR

MANAUS-BELÉM-BRASÍLIA

BY JACILIO SARAIVA

ROUTE IS A HIGHLIGHT OF DEVELOPMENT

Link is essential for transporting produce from the Manaus industrial hub

The Manaus-Belém-Brasília road and waterway axis is the North's primary connection to the rest of Brazil. It serves everyone from major companies in the Manaus industrial hub (AM), such as Samsung, Honda and Panasonic, to small enterprises in the interior of Amazonas, Pará and Maranhão. In order to facilitate the transport of goods produced in the Amazon, the route is set to receive more than R\$ 240 million in construction projects in Maranhão and Tocantins.

In Maranhão, the National Plan for Logistics and Transportation (PNLT) developed by the Ministry of Transportation envisages expansion of the BR-010 highway along the stretch linking Imperatriz and Açailândia (MA). The R\$ 132 million project should begin in 2012. Adaptation of the BR-010 stretch between Estreito (MA) and Imperatriz will cost R\$ 81.5 million and should begin in the next two years.

The Manaus-Belém stretch is considered one of the most important inland waterways of the Amazon region and corresponds to a distance of 1,600 km. Mixed passenger and cargo vessels stop at several riverside towns such as Santarém (PA) and Parintins (AM). The average travel time from Manaus to Belém is 83 hours.

The Belém-Brasília highway, completed in 1974, integrates the BR-153, which begins in Pará and ends in Rio Grande do Sul. More than 2,000 km long, it crosses the States of Pará, Maranhão, Tocantins and Goiás. In Goiás and part of Tocantins, it is known as the BR-153. In Pará and Maranhão, it is called the BR-010 and BR-316. The trip between Belém and Brasília lasts, on average, 32 hours.

These days the route is essential for the country's economic development: the Manaus Industrial Hub accounts for virtually 100% of the production of consumer electronics and domestic sales of motorcycles and closed 2010 with a turnover of more than R\$ 50 billion among 500 local industries.

Established in Manaus since 1996, Samsung manufactured 13 million products in Amazonas, including TVs, stereos, monitors and digital cameras last year. Transport logistics is essential for the company to increase its production in Manaus – the unit is responsible for 2% of Samsung's global output. All inputs arrive at the factory via two city ports and 50% of the equipment goes by barge to Belém, Pará. From there, it goes all over Brazil, via the Belém-Brasília highway.

mil semirreboques e 90 balsas. Até setembro, pretende aumentar a frota de caminhões em 5%. Segundo o empresário, 80% das cargas seguem pela rodovia.

Segundo Paul Evans, diretor da fábrica da Nokia em Manaus, é necessário que o poder público busque melhorias para a infraestrutura de portos, aeroportos e terminais de carga. A companhia tem fábrica na cidade desde o ano de 1998. "O mercado brasileiro ganha cada vez mais importância no cenário internacional e é importante que estejamos preparados para conseguir abastecer e atender a novas demandas." No ano passado, o mercado brasileiro representou o sexto maior faturamento da Nokia, em todo o mundo.

Para o consultor Vantine, além das grandes indústrias localizadas em Manaus, pequenos e grandes comerciantes também dependem da Manaus-Belém-Brasília. "É uma importante rota

de abastecimento das capitais e cidades vizinhas", destaca.

Em Açailândia, no Maranhão, às margens da rodovia, a empresa de laticínios Vovó Lenita, que fatura R\$ 2,5 milhões ao ano, transporta toda a sua produção pelo trecho rodoviário do eixo. "Oitenta por cento das mercadorias são vendidas em São Paulo e 20%, no Maranhão, Pará e Ceará", afirma o empresário José Melgão Chaves, que abriu o negócio há cinco anos.

A empresa produz 30 toneladas de queijos ao mês e Chaves prepara-se para diversificar a produção. Vai entregar também iogurte, ricota e manteiga nos próximos três anos. "Para melhorar a infraestrutura de transportes na região é preciso também restaurar as pequenas estradas vicinais no entorno da Belém-Brasília", afirma o empresário, que recebe diariamente carregamentos de leite de 200 pequenos produtores dos Estados do Maranhão e Pará.