

A INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL PELAS HIDROVIAS – OS RIOS NOS UNEM

MINISTRO JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO
MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

Tel. +55 61 2030-5434/9439

joao.parkinson@itamaraty.gov.br

Cuiabá, 1ª de novembro, 2019

Transporte aquaviário é vantajoso por transportar grandes volumes, a longas distâncias e a um menor custo operacional;

Outras vantagens são maior vida útil da infraestrutura, menor consumo de combustível por tonelada –quilômetro, redução dos índices de acidentes, menor emissão de poluentes e baixo impacto ambiental.

Dadas as características da navegação interior, as mercadorias movimentadas são de grande volume e homogêneas, com baixo valor agregado e não perecíveis;

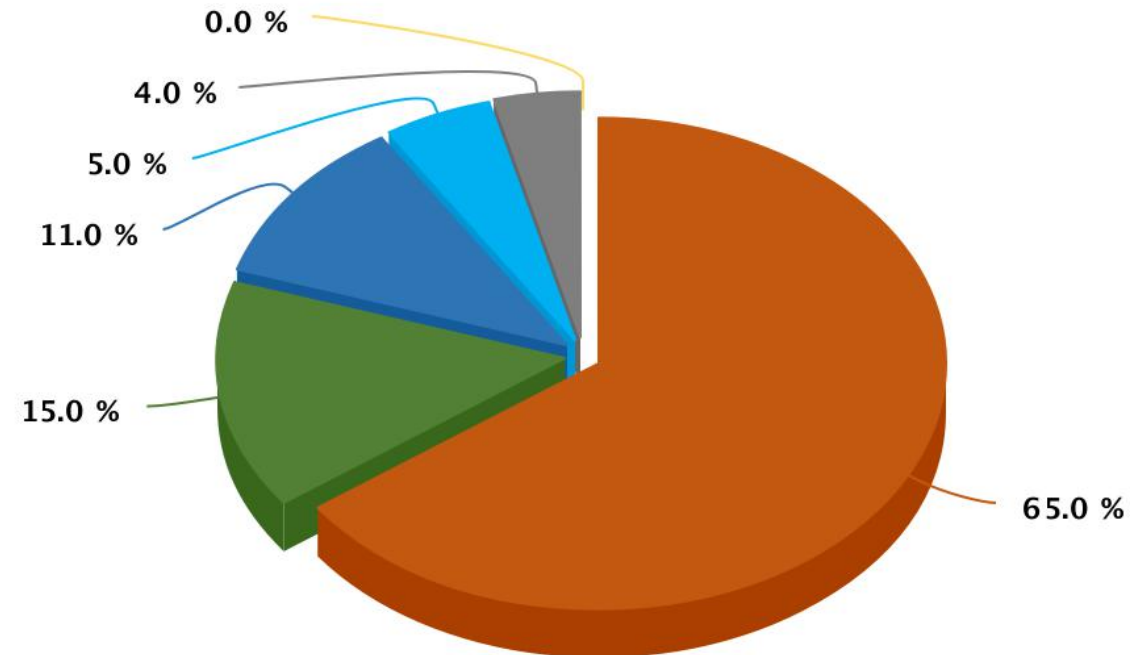
A intermodalidade reduz sensivelmente os custos logísticos;

No período de 2010 a 2017, a carga movimentada pela navegação interior aumentou em 56,9%. Ademais, transportou 9,8 milhões de passageiros (2017), em especial da Região Norte.

DIVISÃO MODAL BRASILEIRA



DIVISÃO MODAL BRASIL

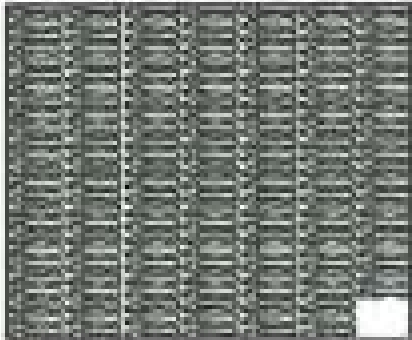


Rodoviário – 1.548,0 bilhões de TKU	Ferroviário – 356,8 bilhões de TKU
Cabotagem – 249,9 bilhões de TKU	Hidroviário – 125,3 bilhões de TKU
Dutoviário – 106,1 bilhões de TKU	Aeroviário – 0,6 bilhão de TKU

Highcharts.com

IMPORTÂNCIA DOS MODOS DE ALTA CAPACIDADE

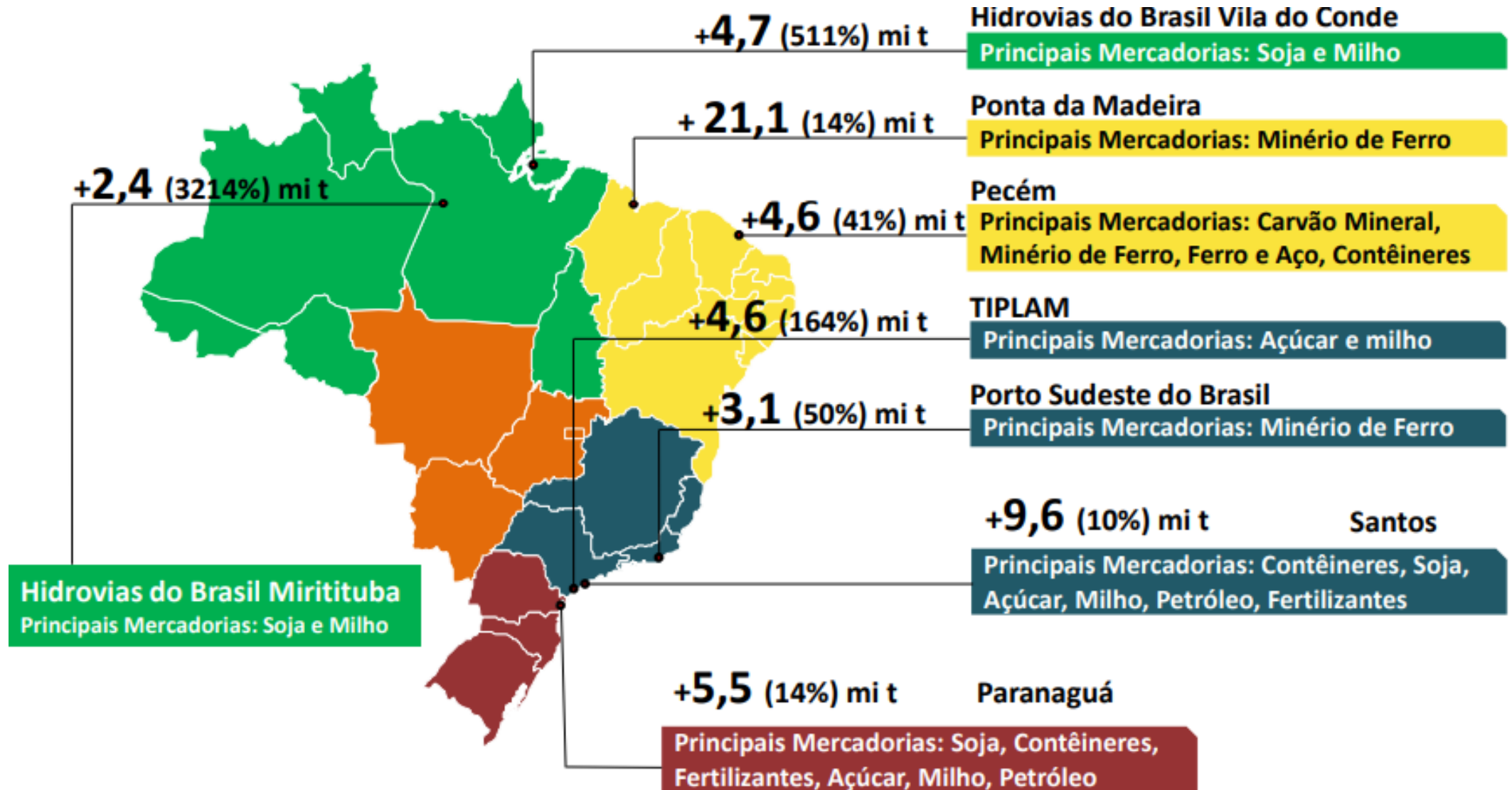
CAPACIDADE DE CARGA E OCUPAÇÃO DE ESPAÇO FÍSICO

Modais	Hidro	Ferro	Rodo
Capacidade de Carga	1 Comboio Duplo Tietê (4 chatas e empurrador)  6.000 t	2,9 Comboios Hopper (86 vagões de 70 t) 	172 Carretas de 35 t Bi-trem Graneleiras 
Comprimento Total	150 m	1,7 km	3,5 km (26 km em movimento)

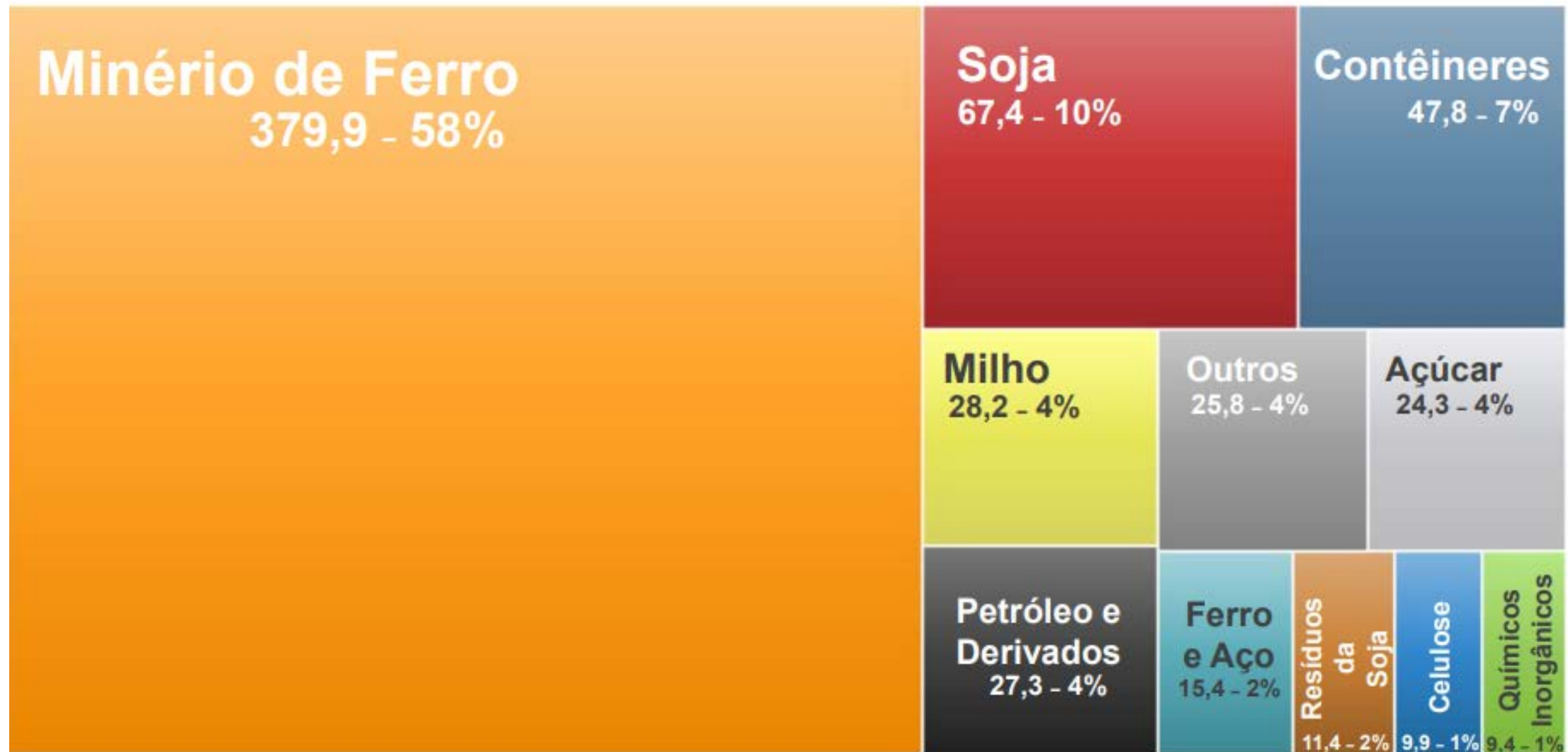
PERFIS DAS CARGAS MOVIMENTADAS



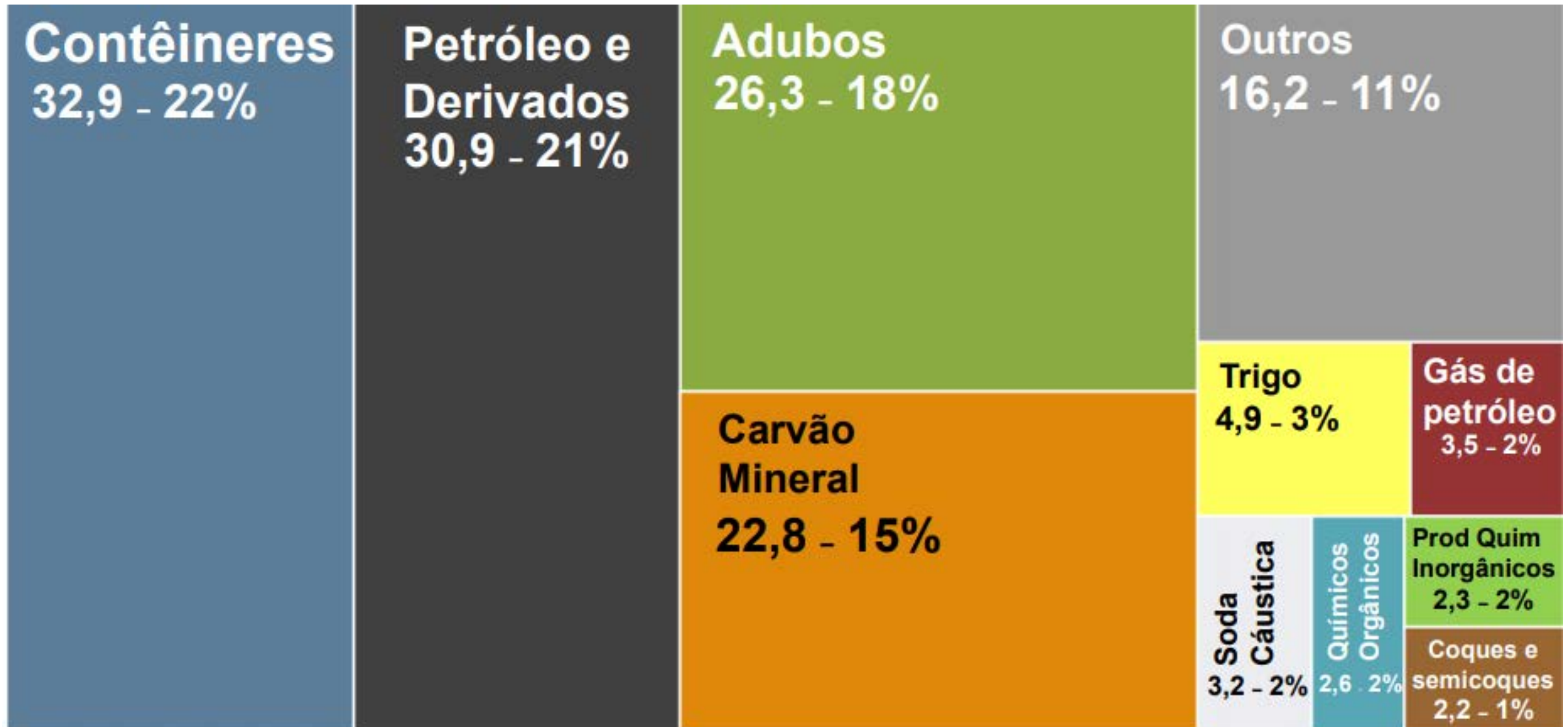
PERFIL REGIONAL DE CARGAS



PERFIL EXPORTAÇÃO



PERFIL IMPORTAÇÃO



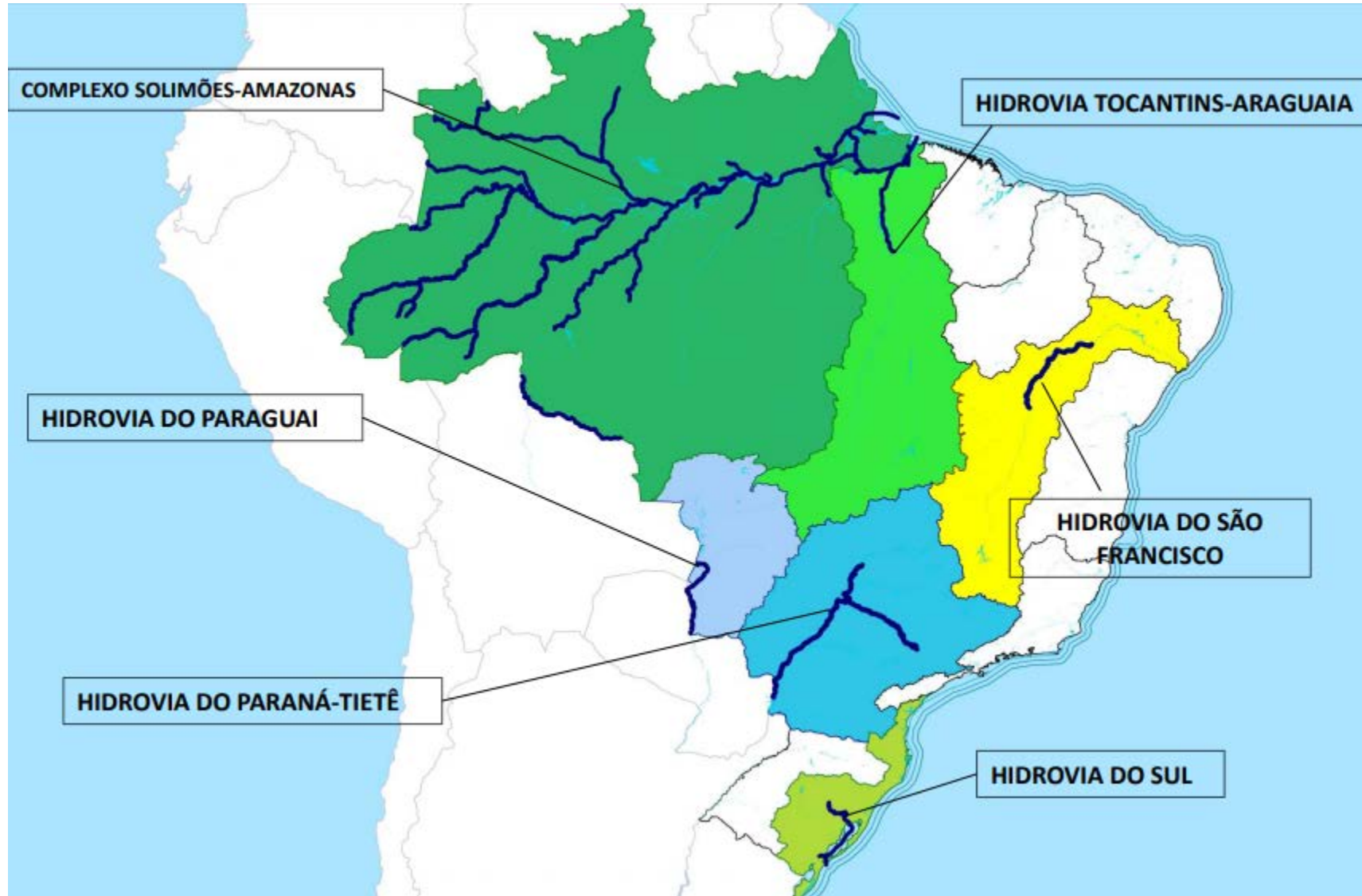
INFRAESTRUTURA EXISTENTE



PRINCIPAIS CORREDORES HIDROVIÁRIOS



PRINCIPAIS CORREDORES HIDROVIÁRIOS



COMPLEXO SOLIMÕES-AMAZONAS

vias navegadas que
contemplam o
complexo totalizam
16.797 km





POTENCIAL HIDROVIÁRIO BRASILEIRO

EXTENSÃO DAS VIAS INTERIORES

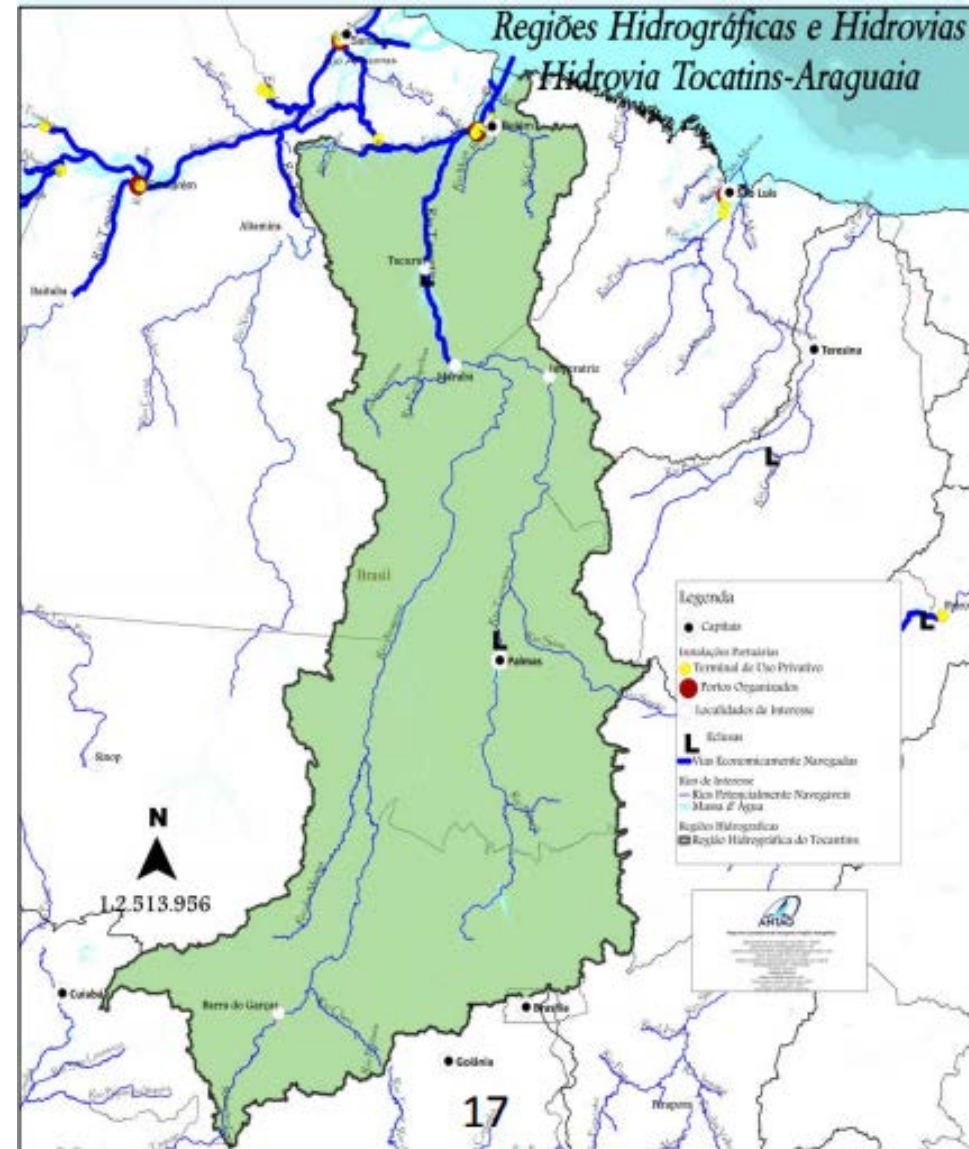
Levantamento feito pela ANTAQ (SIGTAQ) aponta **20.956km de vias economicamente navegadas.**

O potencial estimado da malha é de 40.000 km de vias interiores, necessitando obras de dragagem, transposição e canais.

COMPLEXO TOCANTINS-ARAGUAIA

982 km de vias economicamente navegadas.

Previsão de mais de **7.000 km**, considerando o potencial navegável dos rios Araguaia e Tocantins.



COMPLEXO PARAGUAI

592 km de Corumbá/MS até a
fronteira Brasil-Paraguai
A extensão navegada pode ser
estendida para **1.255km**, com
obras para a navegação plena
até **Cáceres-MT**



COMPLEXO PARANÁ-TIETÊ

1.495 km de vias navegadas;
Pode chegar a **6.900 km**, caso
sejam realizadas **obras de**
infraestrutura nos rios Grande,
Paranaíba e outros afluentes do
rio Paraná.

Fonte: ANTAQ



COMPLEXO HIDROVIAS DO SUL

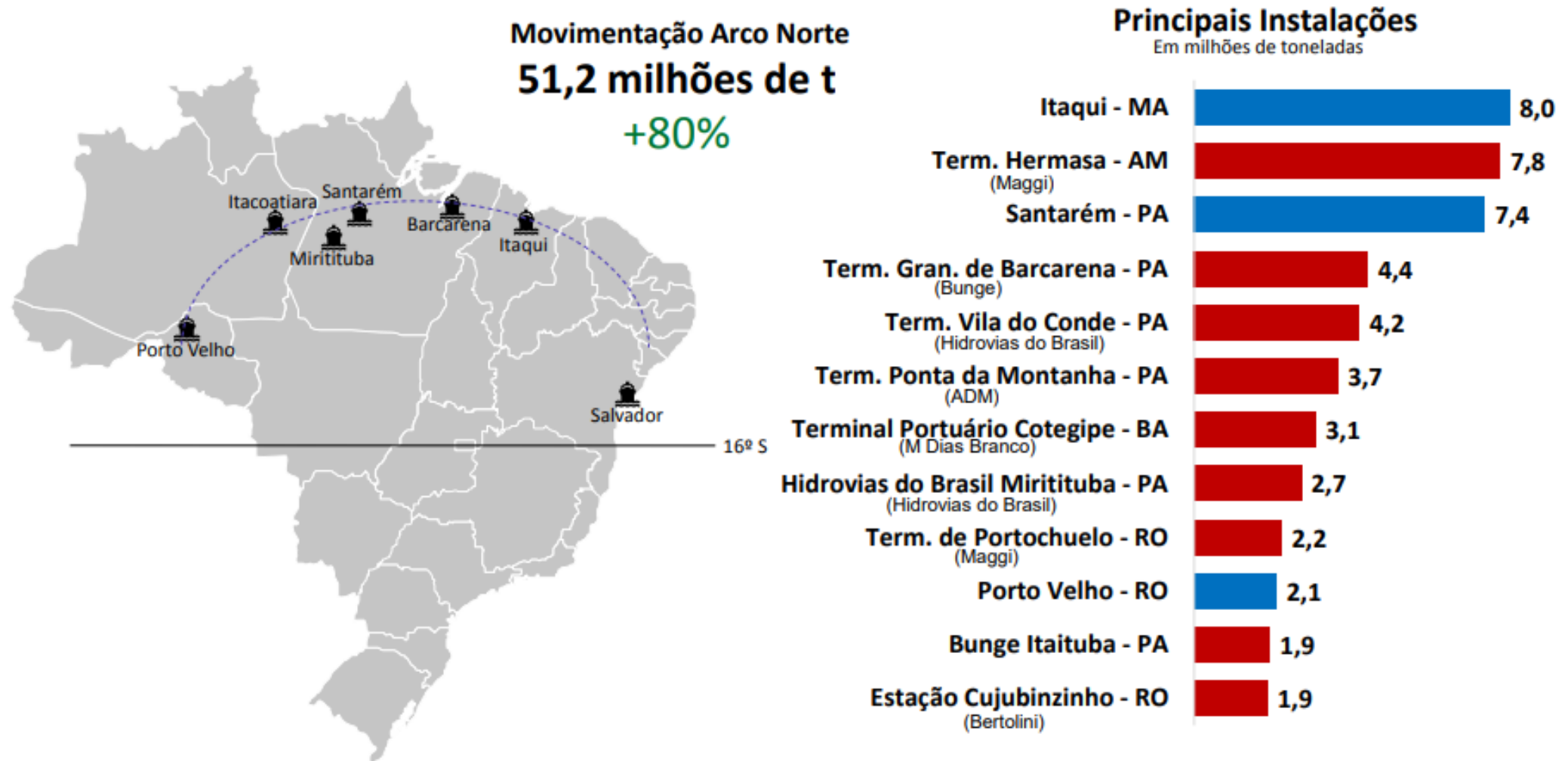
514 km de vias navegadas
Pode chegar a **1.849 km**, caso
sejam realizadas **obras de
infraestrutura nos rios
Camaquã, Taquari e Jacuí,
principalmente.**



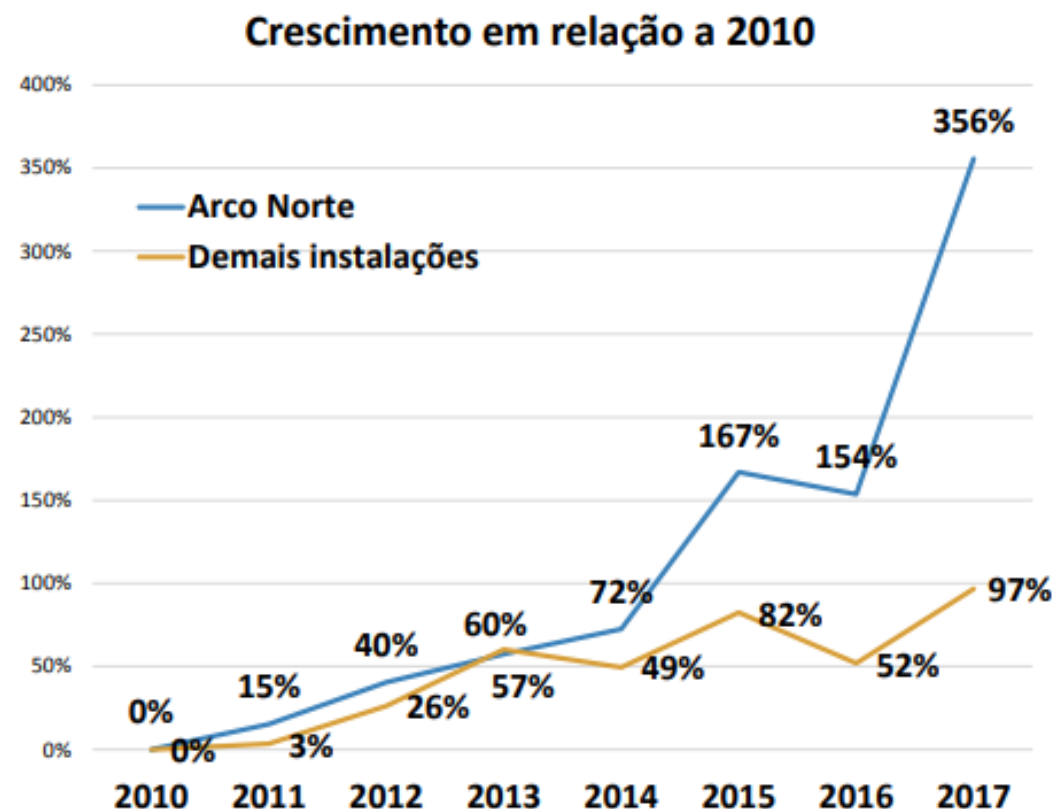
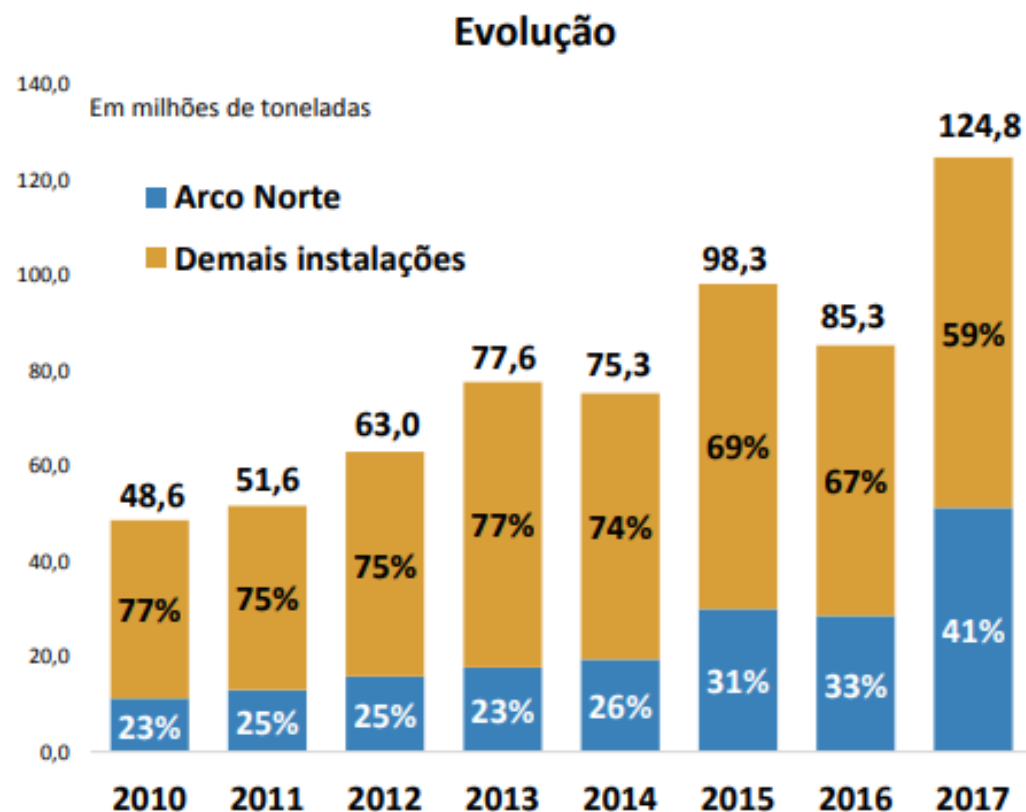
IMPORTÂNCIA DO ARCO NORTE



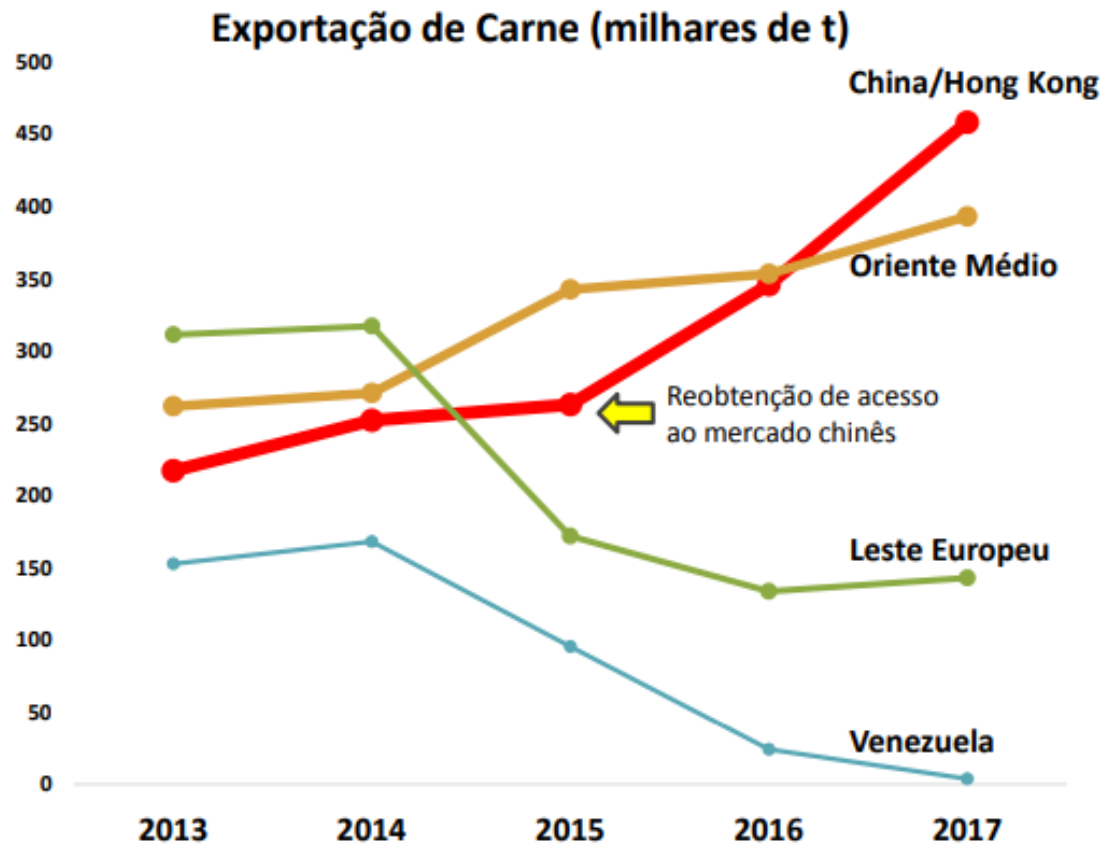
IMPORTÂNCIA DO ARCO NORTE



IMPORTÂNCIA DO ARCO NORTE – SOJA E MILHO

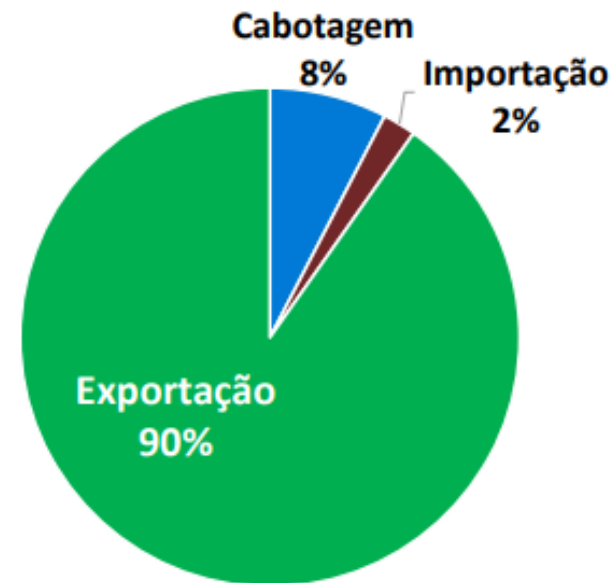


IMPORTÂNCIA DO ARCO NORTE – CARNE



4º produto da exportação (US\$):

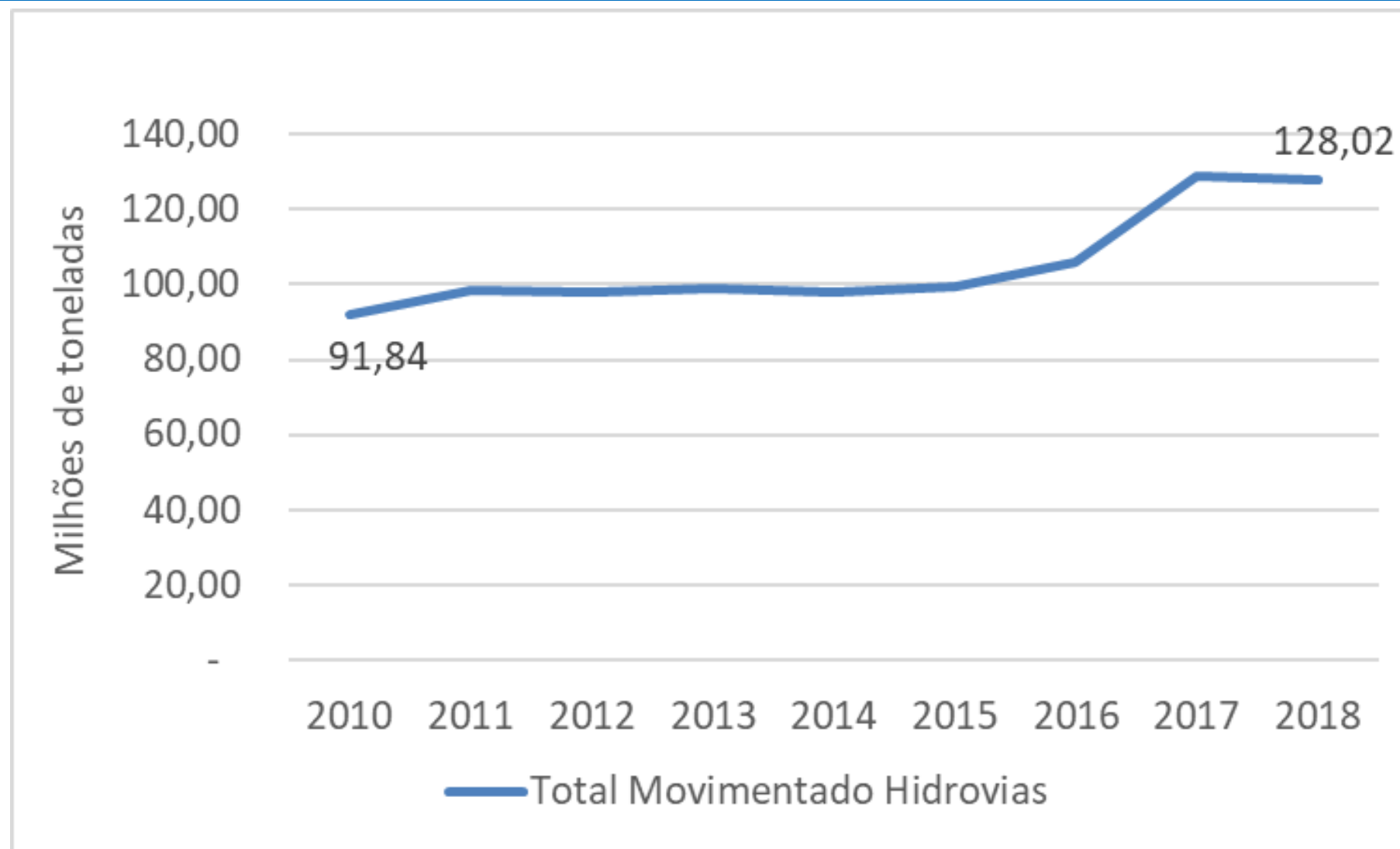
7,4%



MOVIMENTAÇÃO HIDROVIAS BRASILEIRAS

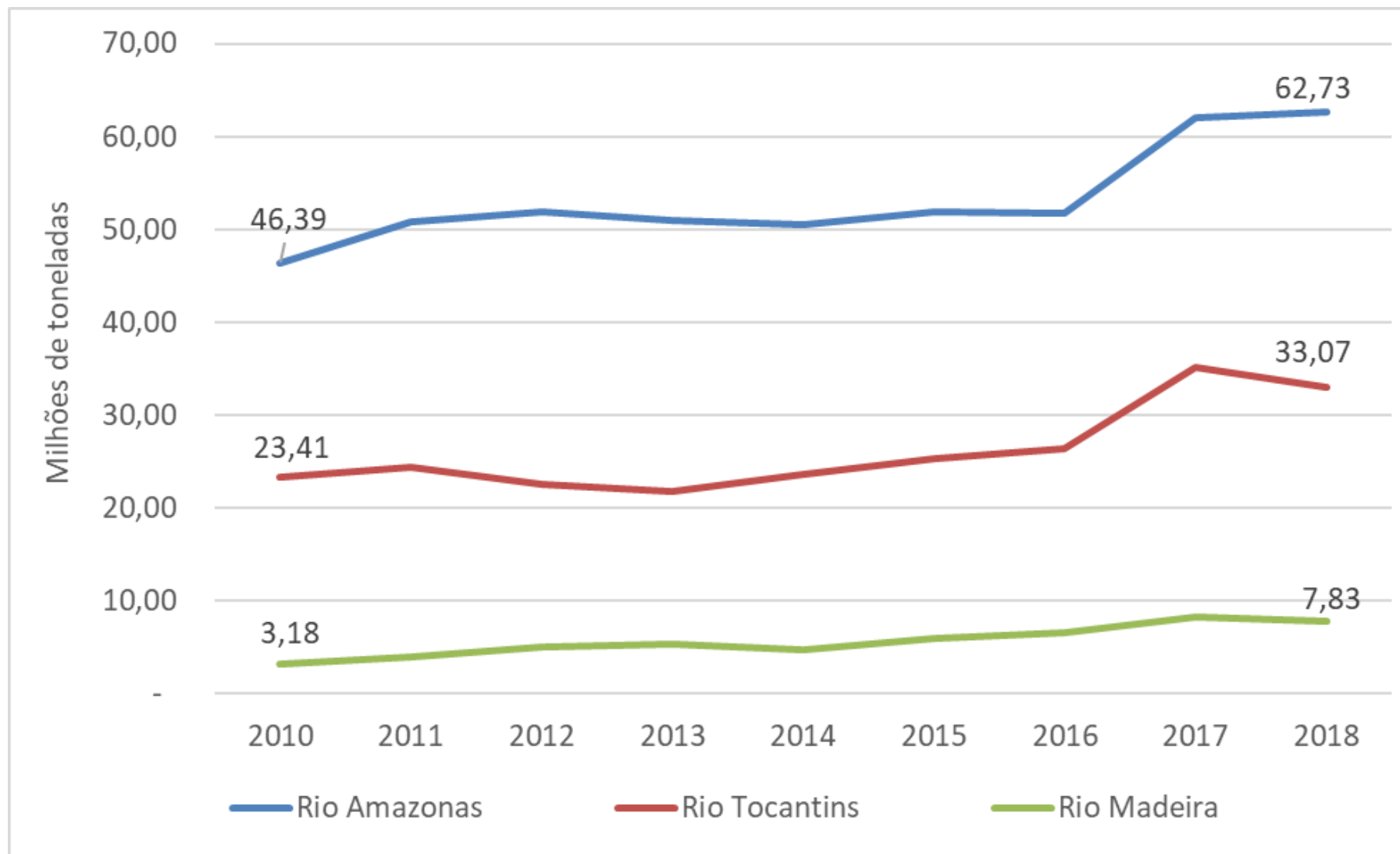


VOLUME MOVIMENTADO HIDROVIAS BRASILEIRAS



**40% de
crescimento**

VOLUME MOVIMENTADO HIDROVIAS DO NORTE

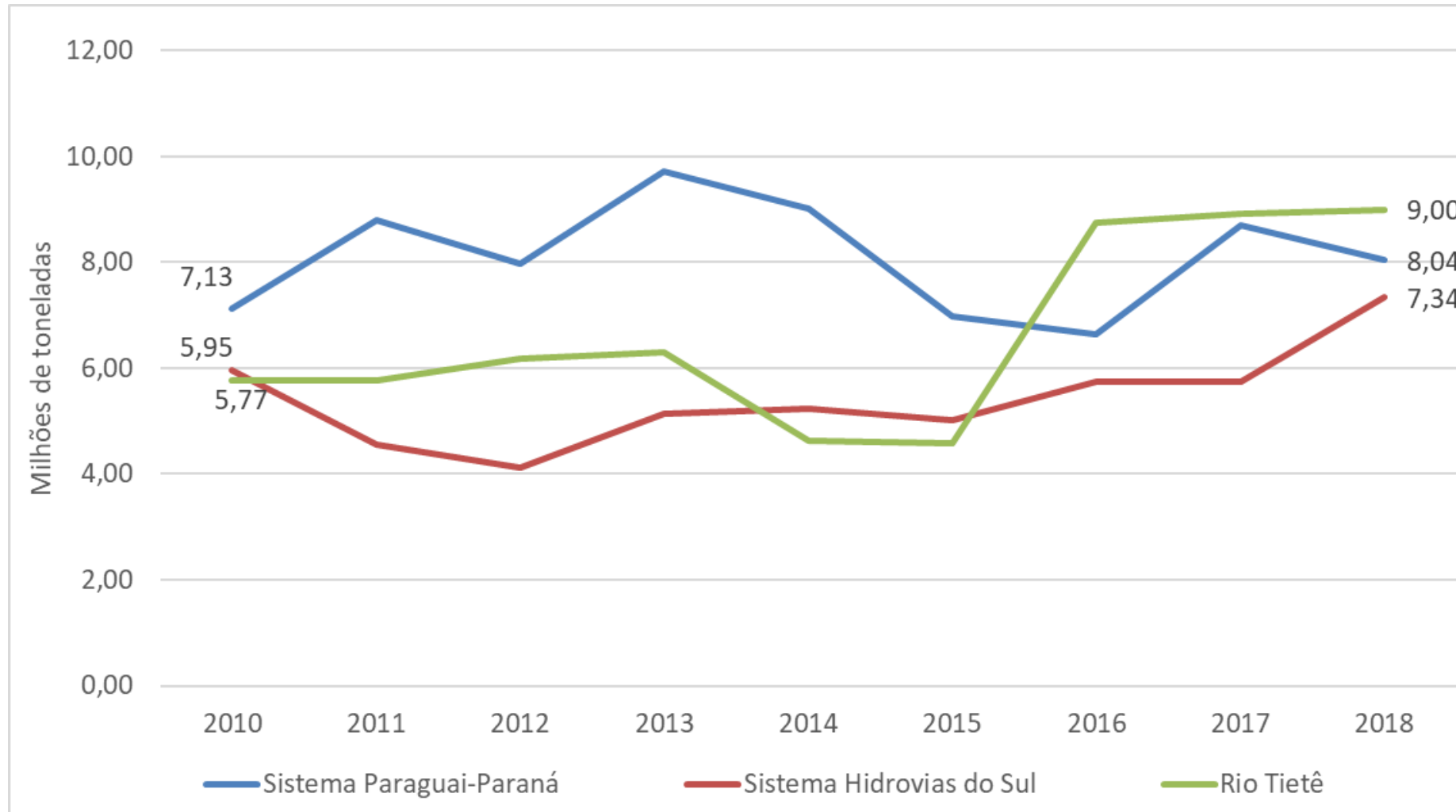


**35% de
crescimento**

**41% de
crescimento**

**146% de
crescimento**

VOLUME MOVIMENTADO HIDROVIAS DO CENTRO-OESTE, SUDESTE E SUL



56% de crescimento

13% de crescimento

23% de crescimento

INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA



INVESTIMENTOS PÚBLICOS FEDERAIS NO SETOR AQUAVIÁRIO



Fonte: SIAFI/Siga Brasil, Elaboração EPL

Observação: Valores corrigidos pelo IPCA a preços de Dezembro de 2018.



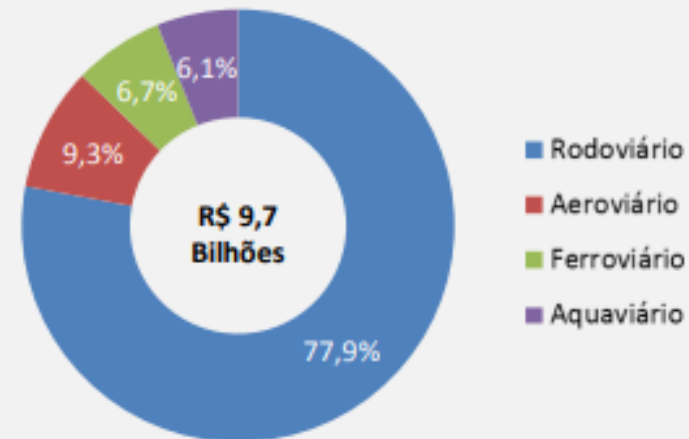
↓11,0%

Dos investimentos públicos em infraestrutura aquaviária em relação a 2017.

↓39,7%

Dos investimentos públicos em infraestrutura aquaviária em relação a 2013.

Participação do Investimento Federal em Transportes por Modo em 2018



Fonte: SIAFI/Siga Brasil/ Elaboração EPL

Observação: Valores corrigidos pelo IPCA a preços de Dezembro de 2018.

Apenas 6% do montante investido pelo setor público em infraestrutura de transportes foi para o setor Aquaviário, enquanto quase 80% foi investido em rodovias!

SIMULAÇÕES DE CUSTOS DA EPL TRECHOS NACIONAIS



CORREDOR HIDROVIÁRIO BIOCEÂNICO

O corredor bioceânico parte de duas frentes complementares : o **rodoviário** (Antofagasta a Campo Grande) e o **hidroviário** (Campo Grande a Buenos Aires)

Possibilidade de utilizar os portos de Porto Murtinho, Concepción e Barranqueiras para escoar produtos pela hidrovía do Paraguai-Paraná, até Zárate e Buenos Aires.

Exemplo: automóveis, celulose etc.



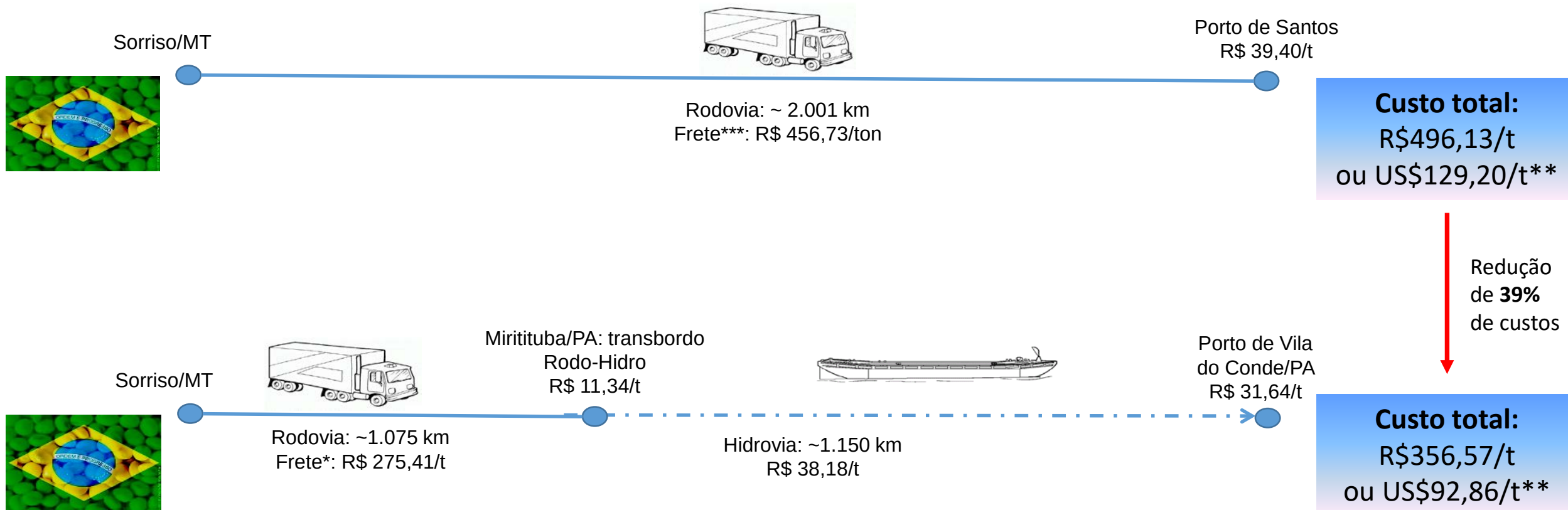
RESUMO DE CUSTOS DE TRANSPORTE – CARGA GERAL

ROTAS	CUSTO DE TRANSPORTE	ROTAS TRADICIONAIS EM RELAÇÃO AO CORREDOR
Antofagasta – Campo Grande (via Uruguiana)	US\$ 280,60/t	97% mais caro
Antofagasta – Campo Grande (via Foz do Iguaçu)	US\$ 234,18/t	65% mais caro
Antofagasta – Campo Grande (via Ponta Porã)	US\$ 179,05/t	26% mais caro
Antofagasta – Campo Grande (Apenas rodoviário – Corredor Bioceânico)	US\$ 141,89/t	

ROTAS	CUSTO DE TRANSPORTE
Buenos Aires – Campo Grande (Rodovia via Foz do Iguaçu e São Paulo)	US\$ 209,10/t
Buenos Aires – Campo Grande (Rodovia via Foz do Iguaçu)	US\$ 111,89/t
Buenos Aires – Campo Grande (Rodovia e hidrovia)	US\$ 66,27/t

TRANSPORTE DE SOJA

SAÍDA POR VILA DO CONDE E POR SANTOS



* Considerado valor hipotético de R\$ 0,15 por km por eixo.

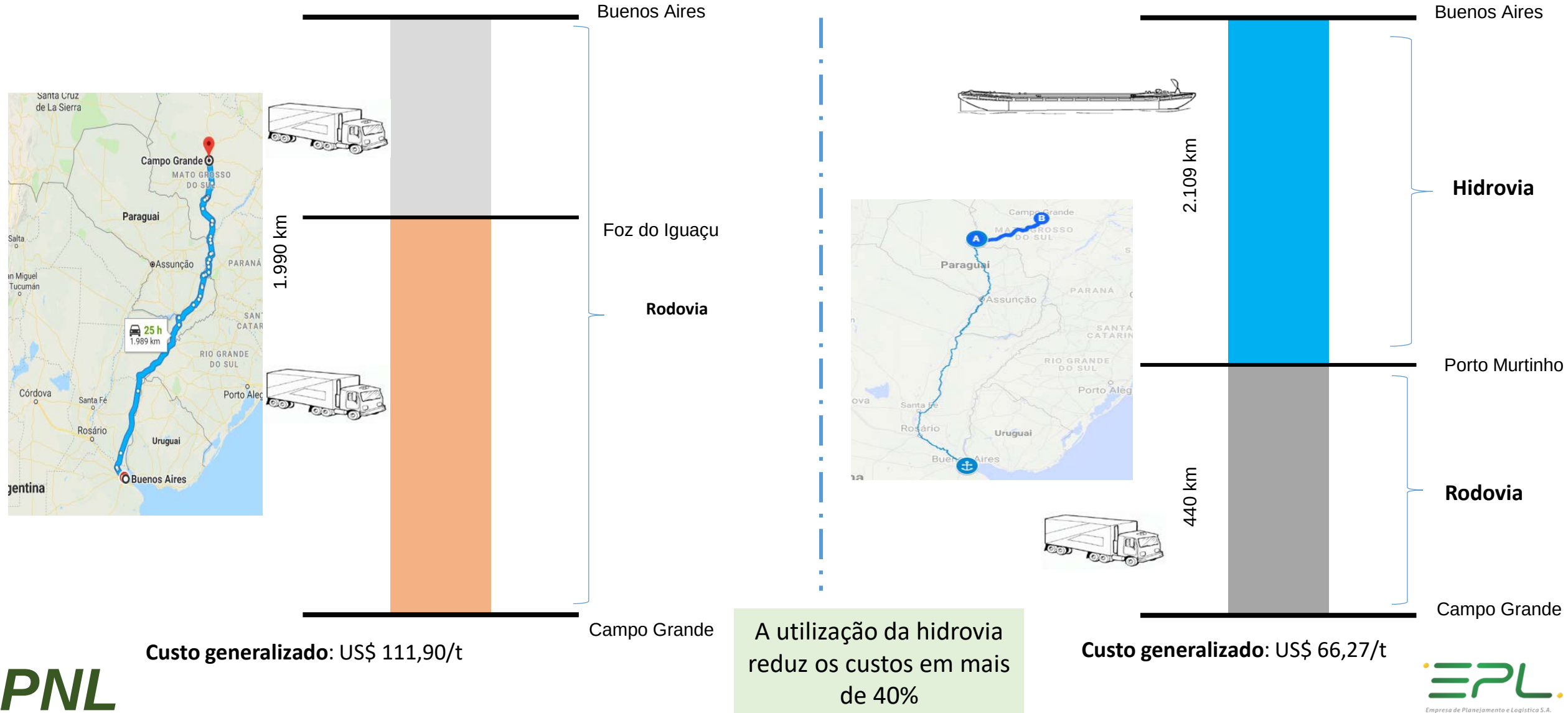
**Dólar médio dos últimos 6 meses considerado: US\$ 1,00 = R\$ 3,84

*** Foram considerados os valores praticados atualmente pelo pedágio.

SIMULAÇÕES DE CUSTOS DA EPL TRECHOS INTERNACIONAIS



CUSTO DE TRANSPORTE DE CARGA GERAL : CORREDOR HIDROVIÁRIO BUENOS AIRES – CAMPO GRANDE



CONSIDERAÇÕES FINAIS



Apesar do enorme potencial, ainda existem importantes entraves à utilização da navegação interior: a) deficiências nas infraestruturas hidroviárias e terminais portuários; b) baixa acessibilidade e falta de integração com outros modais; c) reduzido investimento público e riscos para o investidor privado; d) necessidade de políticas públicas que fomentem o uso do modal hidroviário (agilidade na emissão das licenças ambientais e no Certificado de Livre Prática, funcionamento dos portos 24x7, revisão dos altos custos de praticagem, entre outras); e) o planejamento do sistema de transporte necessita ter visão integrada das malhas rodoviária, ferroviária e hidroviária, de modo a mapear as rotas multimodais alternativas para o transporte de carga; f) a preocupação com a redução dos custos logísticos deve estar no centro dos esforços de priorização dos investimentos públicos na navegação interior.

Obrigado

MINISTRO JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO
MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

Tel. 61 - 2030 5434/9439

joao.parkinson@itamaraty.gov.br