

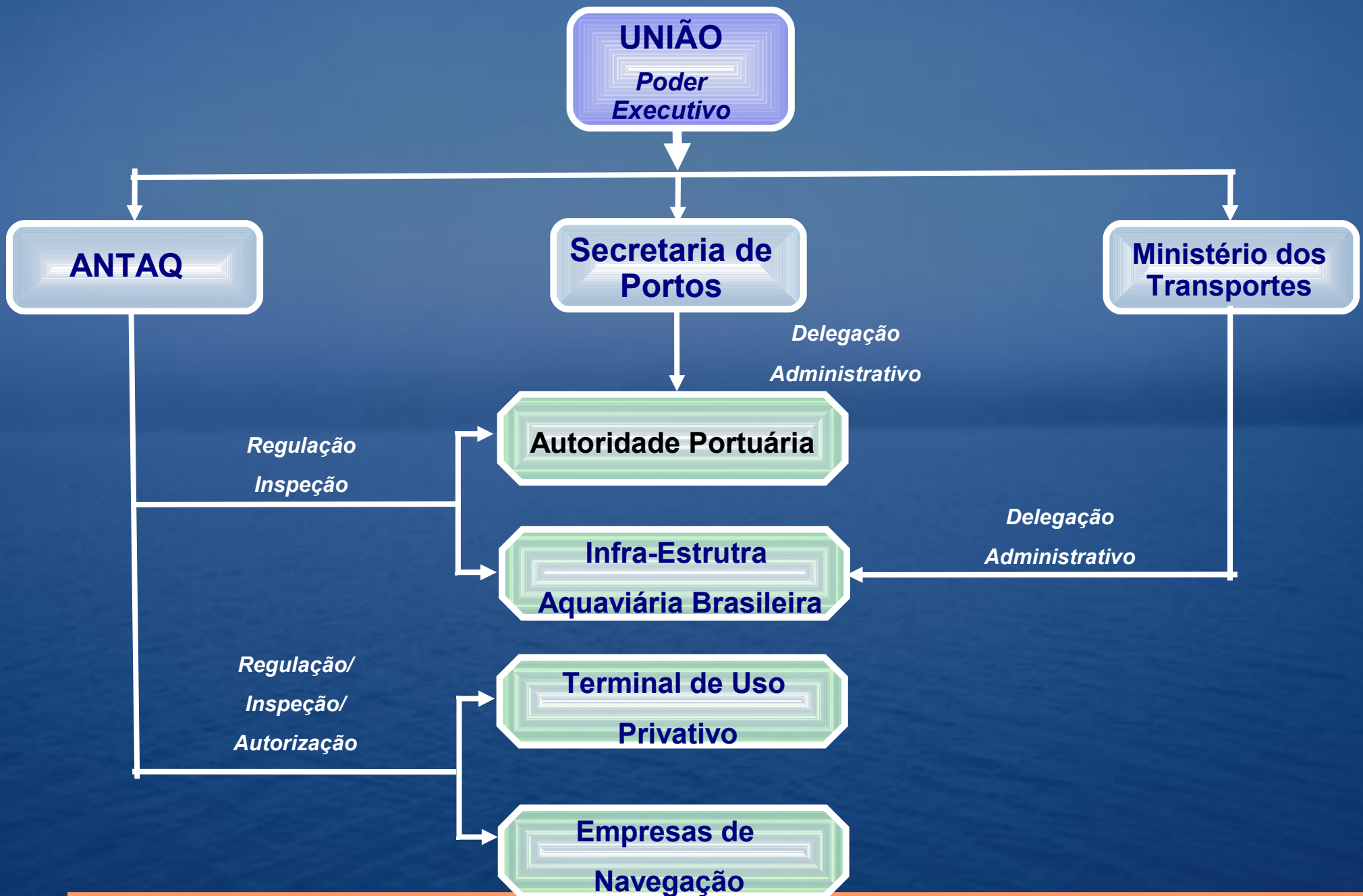
# *Reunião da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio*



**Fernando Antonio Brito Fialho**  
Diretor-Geral da ANTAQ

**Brasília, 13 de dezembro de 2007**

# Estrutura do Estado



**Navegação Interior**



**Navegação Marítima e Apoio Portuário**



# Esfera de atuação ANTAQ

**Terminal Privativo**



**Portos Públicos**



# *Pilares da ANTAQ*

**Regulamentação do setor através de edição de Normas (elaboração e revisão)**

**Fiscalização e Arbitragem**

**Elaboração de Estudos e Planejamento**

**Concessão de Outorgas**

**Integração com diversos atores do Setor Aquaviário**

---

---

# *Funções da ANTAQ*

Elaborar a proposta do Plano Geral de Outorgas subsidiando o planejamento da infra-estrutura aquaviária necessária ao atendimento da demanda de crescimento do país, com prioridade na integração multimodal;

Incentivar a melhor utilização do potencial aquaviário do Brasil com vistas a aumentar a competitividade de seus produtos no mercado internacional;

Defesa da sociedade harmonizando os interesses públicos e privados;

Arbitrar os conflitos através de uma ação técnica qualificada.

---

---

# *Contexto Macroeconômico*

**Escassez de Recursos Públicos**

**Grande Oferta de Recursos de Fundos de Investimento**

**Atração de Investimentos Privados**



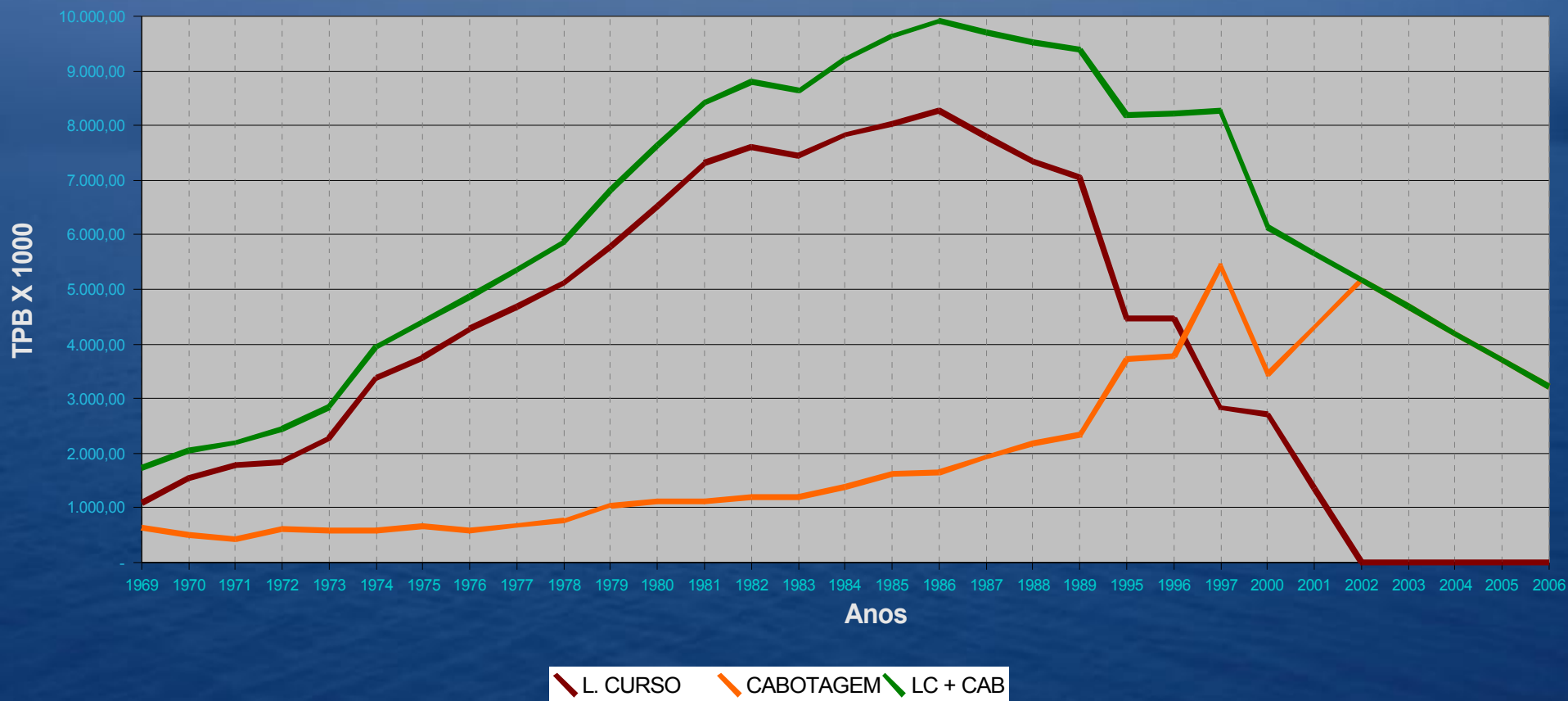
# Desafios

## Navegação Marítima

### Redução dos Afretamentos

### Reaparelhamento da Frota

#### EVOLUÇÃO DA FROTA PRÓPRIA BRASILEIRA



# *Desafios*

## *Portos Públicos e Terminais Privativos*

**Melhoria no Modelo de Gestão**

**Atualização do arcabouço jurídico para melhoria da atratividade**



**Aferição e parametrização dos serviços em padrão internacional**

**Coleta e tratamento de dados estatísticos que possam nortear novos investimentos públicos e privados no setor aquaviário**

# *Desafios*

## *Navegação Interior (Hidroviás)*

Assegurar a navegabilidade nas hidroviás harmonizando com a produção de energia

Utilização em escala mais integrada da multimodalidade

Instrumentos de atração de investimentos privados para o sistema hidroviário

Superar equívocos que geram entraves ambientais



# *Parâmetros de Comparação entre Modais de Transporte*

## Vantagens do Transporte Hidroviário:

### **MAIOR**

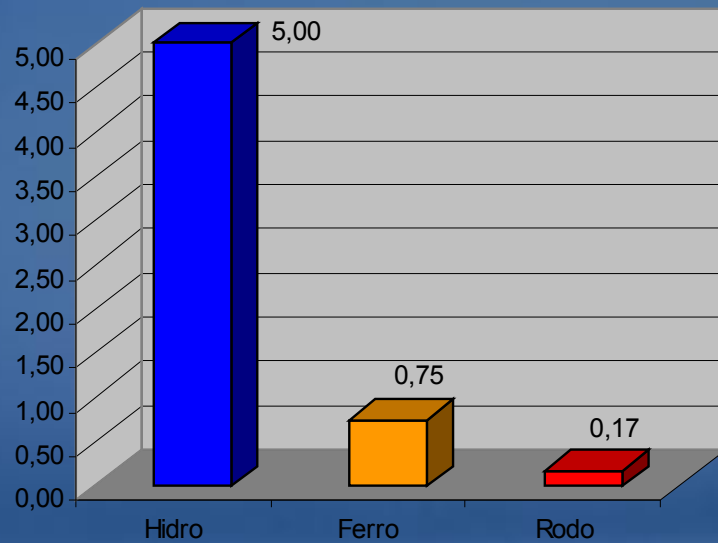
- Eficiência energética
- Capacidade de concentração de cargas
- Vida útil da infraestrutura
- Vida útil dos equipamentos e veículos
- Segurança da carga e controle fiscal

### **MENOR**

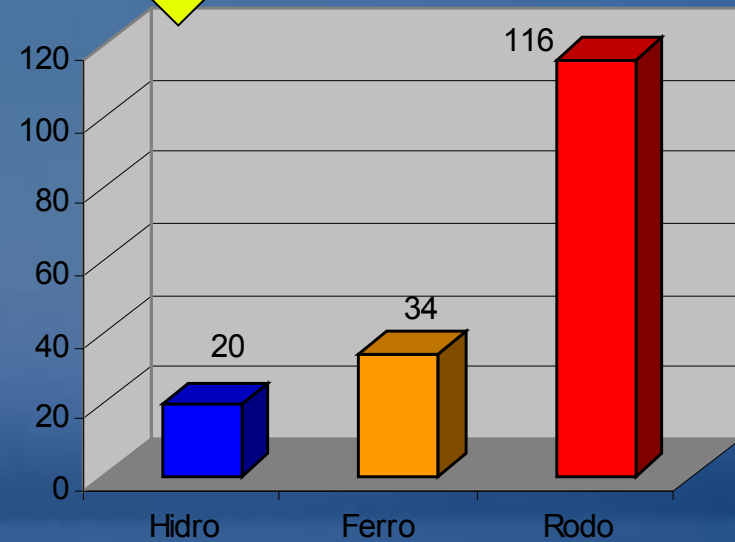
- Consumo de combustível
  - Emissão de poluentes (alterações climáticas e efeito estufa)
  - Congestionamento de tráfego
  - Custo da infraestrutura
  - Número de acidentes
  - Custo operacional
  - Impacto ambiental
  - Emissão de ruído
- 
-

# Aspectos Ambientais Relevantes

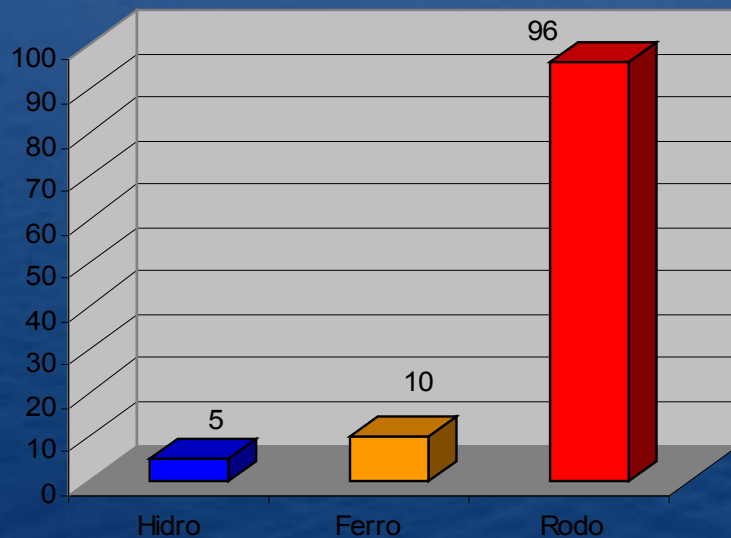
↑ EFICIÊNCIA ENERGÉTICA: CARGA / POTÊNCIA (t / HP)



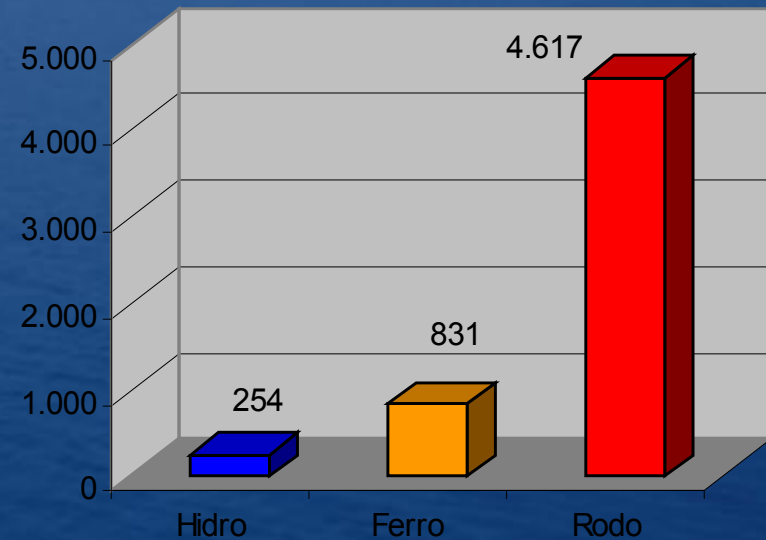
↓ EMISSÃO DE POLUENTES: CO<sub>2</sub> (kg/1.000 tku)



↓ CONSUMO DE COMBUSTÍVEL: (LITROS / 1.000 TKU)



NOx (g/1.000 tku)



Fonte: Ministério dos Transportes - 1997

Fonte: DOT/Maritime Administration e TCL

# **ESTIMATIVA DE CONSUMO DE CO<sup>2</sup>**

- Produção agrícola da última safra- 131000.000 t
- Produção agrícola 2007-2008- 134.000.000 t a 138.000.000 t

Considerando que:

Emissão

- **Rodoviário = 116 kg/1000 tku**
- **Hidroviário = 20 kg/1000 tku**

Para transportar 1% da safra agrícola ou seja 1.310.000 t, teremos a economia de:

- **125.760kg/ku,**  
**considerando a distância média de 1500Km,**  
**teremos:**

- **188.640.000 kg de CO<sup>2</sup>=188.640t de CO<sup>2</sup>**
- 
-

# *ESTIMATIVA DE CONSUMO DE CO<sup>2</sup>*

Se transportarmos 30% da safra agrícola teremos uma economia de:

- 5.659.200 t de CO<sup>2</sup>

# Aspectos Ambientais Relevantes

## Desmatamento para Implantação

	Extensão (km)	Área Desmatada (m <sup>2</sup> )	Relação (m <sup>2</sup> /km)
Hidrovia	2.202,00	0	0
Ferrovias	2.010,00	77.100.000	38.358,20
Rodovia	2.500,00	100.000.000	40.000,00

Fontes: DER-GO, VALEC e AHITAR/MT

# *O escoamento da Produção Futura de Grãos da Região Centro-Oeste*



***O desafio logístico***

# Comparativo de custos logísticos – Soja 2003 – US\$/t

Descrição	Brasil	EUA	Argentina
I- Preço FOB	216,00	216,00	216,00
II - Frete até o porto (1)	35,00	15,00	14,00
III - Despesas portuárias	6,00	3,00	3,00
IV- Sub Total (II+III)	41,00	18,00	17,00
Part. Pct s/ FOB $[(IV/I) \times 100]$ - %	18,98	8,33	7,87
V - Renda do Produtor (I-IV)(2)	175,00	198,00	199,00

Fonte: Souza (2004)

Frete Interno baseado na distancia média até o porto em cada país

Renda do produtor agrícola sem incluir impostos e subsídios



**ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICO-CIENTÍFICA QUE  
ENTRE SI CELEBRAM A AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS-ANTAQ E A AGÊNCIA  
NACIONAL DE ÁGUAS-ANA**

- a) Integrar procedimentos, desenvolver ferramentas e sistemas relativos à utilização múltipla, racional e integrada dos recursos hídricos, com especial atenção para o transporte aquaviário;
  - b) Promover o intercambio de informações sobre a necessidade de eclusas em hidrelétricas já existentes e também naquelas planejadas;
  - c) Promover a troca de informações de modo a aprimorar as restrições no regime de operações dos reservatórios, com vista à manutenção da navegabilidade das vias;
  - d) Integrar ações e procedimentos visando promover o intercâmbio de informações com relação à gestão do transporte hidroviário;
  - e) Definir procedimentos e desempenhar ações conjuntas, visando ao uso múltiplo das águas;
- 
-



***Fernando Antonio Brito Fialho***  
***fernando.fialho@antag.gov.br***  
***Tel: (61) 3447 11 18***