

A INTEGRAÇÃO BIOCEÂNICA E SUAS IMPLICAÇÕES POLÍTICAS, SOCIAIS E COMUNITÁRIAS

IMPLICAÇÕES POLÍTICAS E ECONÔMICAS



COMO O CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO IMPACTARÁ OS TERRITÓRIOS?

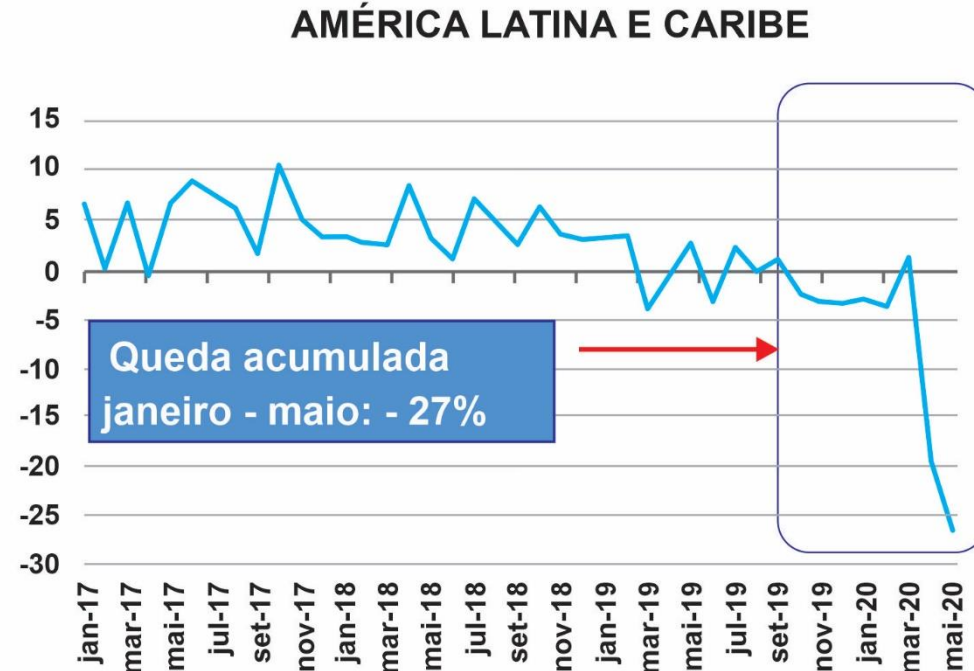
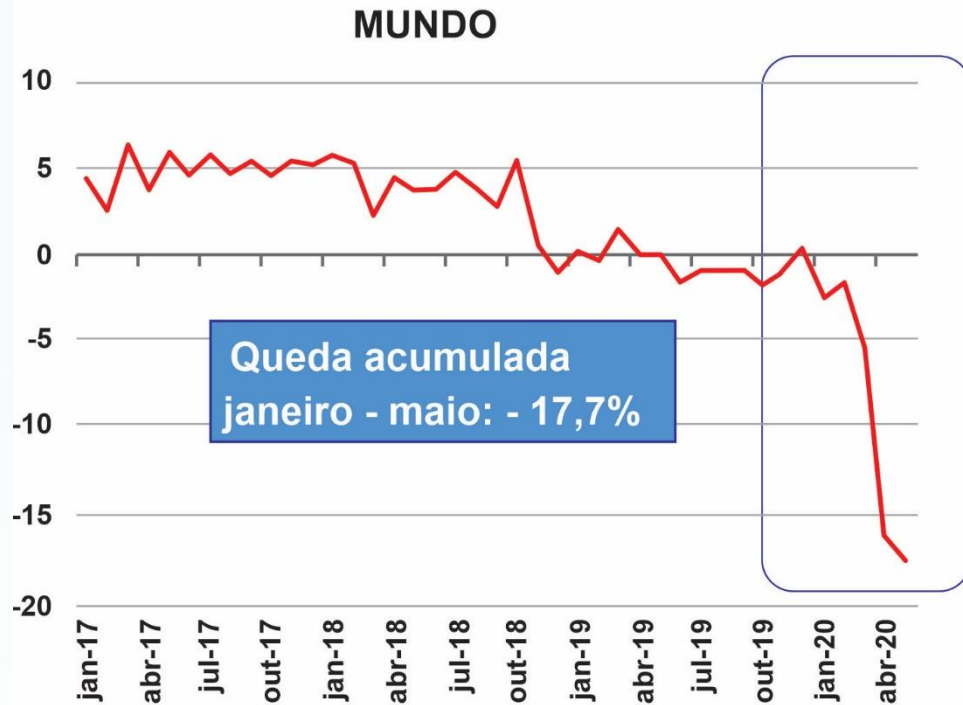
- ✓ Diante de uma economia mundial mais incerta e regionalizada, aprofundará a integração e implantará novos eixos de desenvolvimento econômico, potencializando as capacidades produtivas locais e valorizando as comunidades e seus indivíduos;
- ✓ O corredor rodoviário romperá isolamentos geográficos, produzirá novos fluxos intrarregionais de comércio, criará condições que atrairão novos investimentos, abrirá novas oportunidades de trabalho, difundirá o uso da tecnologia digital e incentivará o turismo;

- ✓ Desenvolverá a logística 4.0. Difundirá a digitalização, o monitoramento e a rastreabilidade da carga. Induzirá o uso eficaz do transporte multimodal, a construção de portos secos, a implantação de centros logísticos e terminais multimodais em locais estratégicos, bem como a melhoria dos serviços aduaneiros;
- ✓ O desenvolvimento de novos eixos econômicos produzirá um novo paradigma para integração dos territórios, fortalecerá as lideranças locais e o sentimento individual de pertencimento à região.



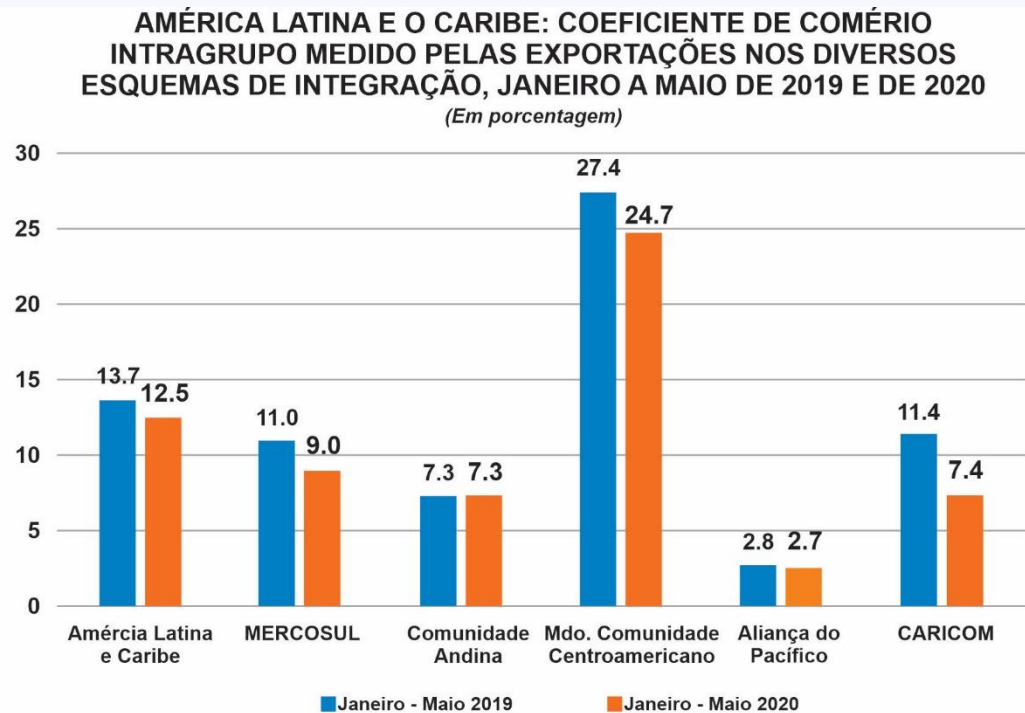
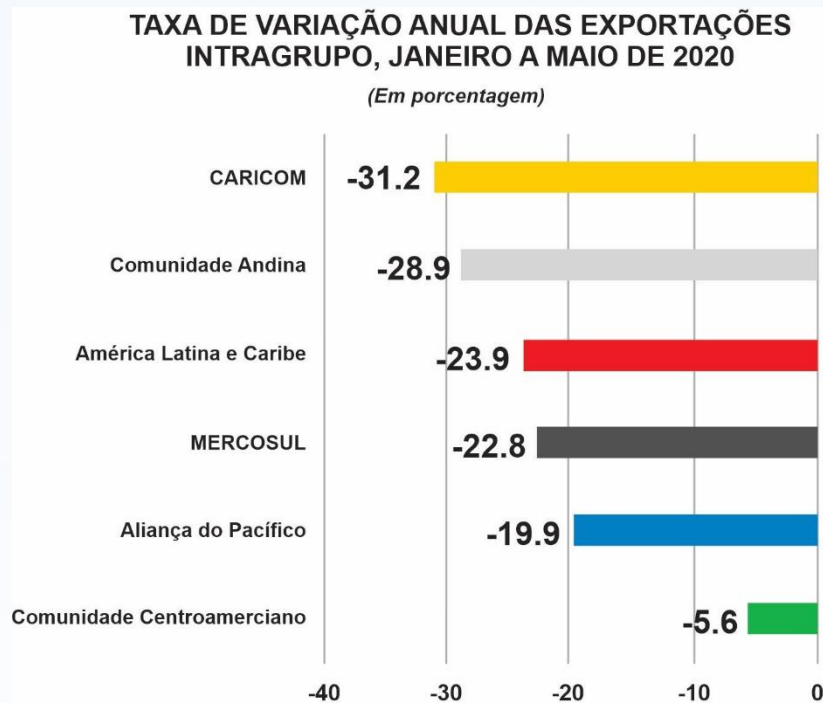
COVID-19 DEBILITOU O COMÉRCIO MUNDIAL E REGIONAL

VARIAÇÃO ANUAL DO VOLUME DE COMÉRCIO, JANEIRO DE 2017 A MAIO DE 2020
(Em porcentagem)



Fonte: CEPAL com informação de Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis (CPB). Base de dados World Trade Monitor.

COVID-19 PROVOCOU FORTE QUEDA DO VOLUME DO COMÉRCIO INTRARREGIONAL E DE SUA PARTICIPAÇÃO NAS EXPORTAÇÕES TOTAIS



Fonte: CEPAL, sobre a base de informação de bancos centrais, serviços de aduanas e institutos de estatísticas dos países da região. A informação correspondente a Comunidade de Caribe tem como fonte a base de dados Direction of Trade Statistics (DOTS) para Fundo Monetário Internacional.



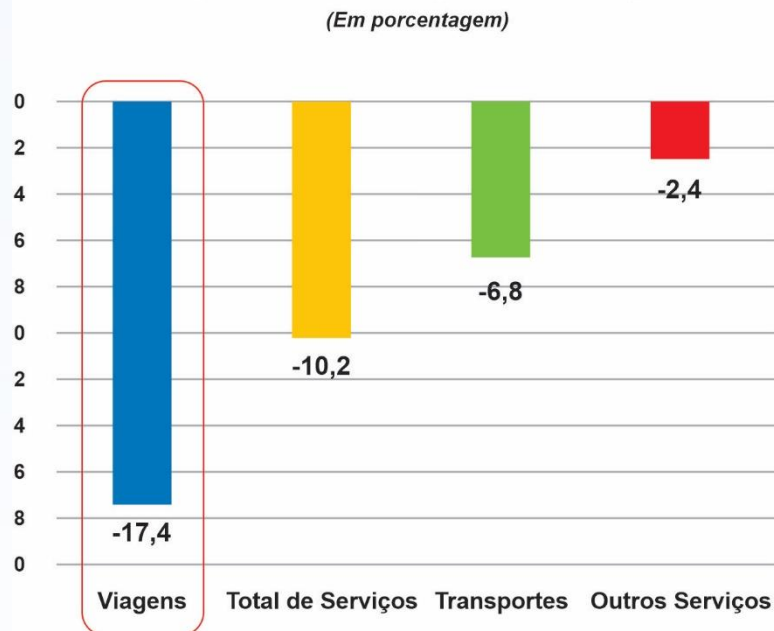
Os efeitos da COVID-19 sobre o comércio internacional e a logística
Alicia Bárcena



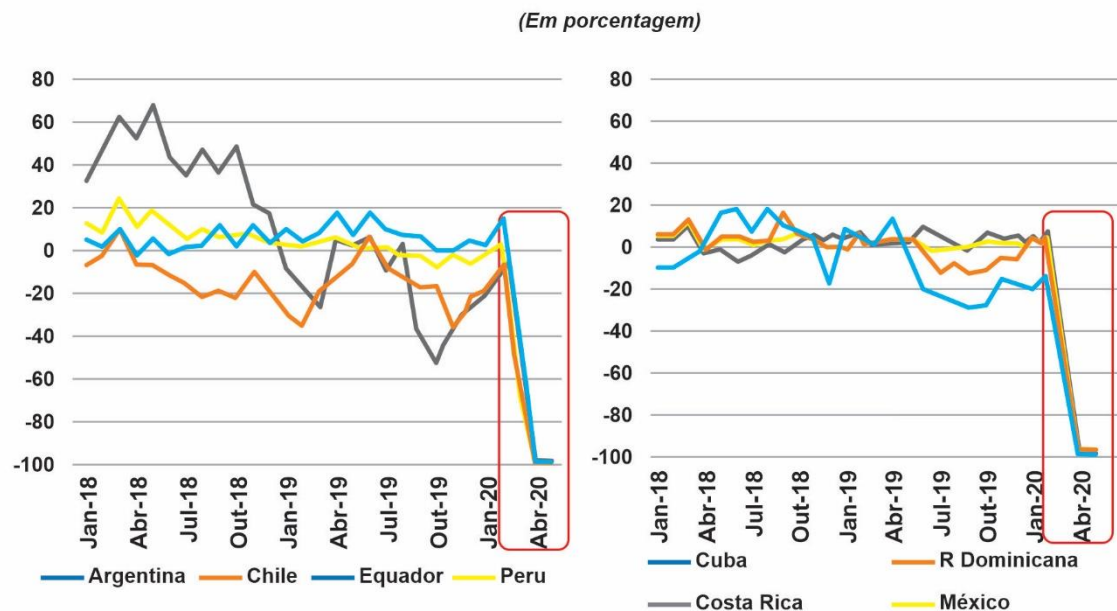
Observatorio COVID-19
en América Latina y el Caribe
Impacto económico y social

COVID-19 PREJUDICOU O TURISMO E PROVOCOU QUEDA SEM PRECEDENTE DAS EXPORTAÇÕES DE SERVIÇO

AMÉRICA LATINA (11 PAÍSES): VARIÇÃO INTERANUAL DAS EXPORTAÇÕES DE SERVIÇOS, JANEIRO-MARÇO DE 2020
(Em porcentagem)



AMÉRICA LATINA E CARIBE (PAÍSES SELECIONADOS): VARIÇÃO INTERANUAL DAS CHEGADAS DE TURISTAS INTERNACIONAIS, JANEIRO-DE 2018 A MAIO DE 2020
(Em porcentagem)



Fonte: CEPAL, sobre a base de informação de saldo de pagamentos de 11 países da região.

Argentina, Bolívia, E.P., Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, El Salvador, México, Peru, República Dominicana e Uruguai. Esses países representam 78% das exportações e 82% de importações de serviços comerciais da região.



Os efeitos da COVID-19 sobre o comércio internacional e a logística

Alicia Bárcena

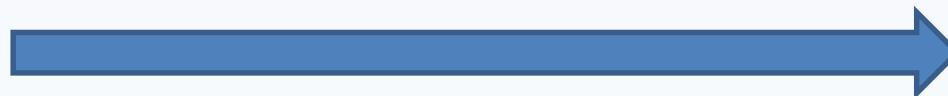


Observatorio COVID-19
en América Latina y el Caribe
Impacto económico y social

O CORREDOR PERMITIRÁ RESPONDER A ESTES DESAFIOS

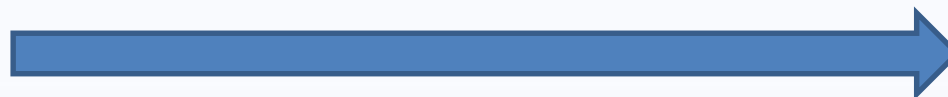
Corredor Rodoviário Bioceânico

Queda no volume de comércio regional



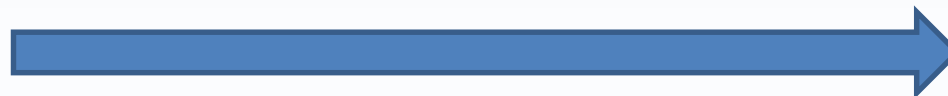
O corredor criará novas oportunidades de comércio e investimento, bem como ganhos de competitividade

Queda no volume de comércio intrarregional



A abertura de novos eixos de desenvolvimento incentivará o aumento do comércio intrarregional

Queda do turismo regional



Melhoria da infraestrutura rodoviária levará ao aumento do turismo

COMO INCREMENTAR O COMÉRCIO INTRARREGIONAL?

➔ 1) A MELHORIA DA LOGÍSTICA REGIONAL OFERECERÁ VANTAGENS COMPETITIVAS AOS PAÍSES DA REGIÃO

VANTAGEM PARA O CHILE

- A grande maioria das importações de produtos chileno ingressam no Brasil pelos portos de Santos, Paranaguá e São Francisco do Sul: 1.100 km até Campo Grande.
- Quando a mercadoria entra no Brasil por via terrestre, por meio de São Borja ou Uruguaiana (RS), percorre 4.516 km para chegar a Campo Grande.
- Com a Rota Bioceânica, a mesma origem e destino, será percorrida em 2.396 km.

4.516 km



2.396 km

Redução de 2.120km

VANTAGEM PARA A ARGENTINA

- Mercadorias argentinas procedentes de Salta para Campo Grande, entram pelo sul do Brasil, percorrendo 4.049 km.
- A Rota Bioceânica permitirá que a mesma origem-destino seja percorrida diretamente em 1.966 km.

4.049 km



1.966 km

Redução de 2.083km

VANTAGEM PARA O PARAGUAI

- Os produtos paraguaios provenientes de Mariscal Estigarribia com destino a Campo Grande, caso entrem no Brasil por Foz do Iguaçu, a distância é 1.512 km. Se a entrada for por Ponta Porã, é 922 km. No entanto, ao usar o Corredor, a distância se reduz para 730 km.

1.512 km



730 km

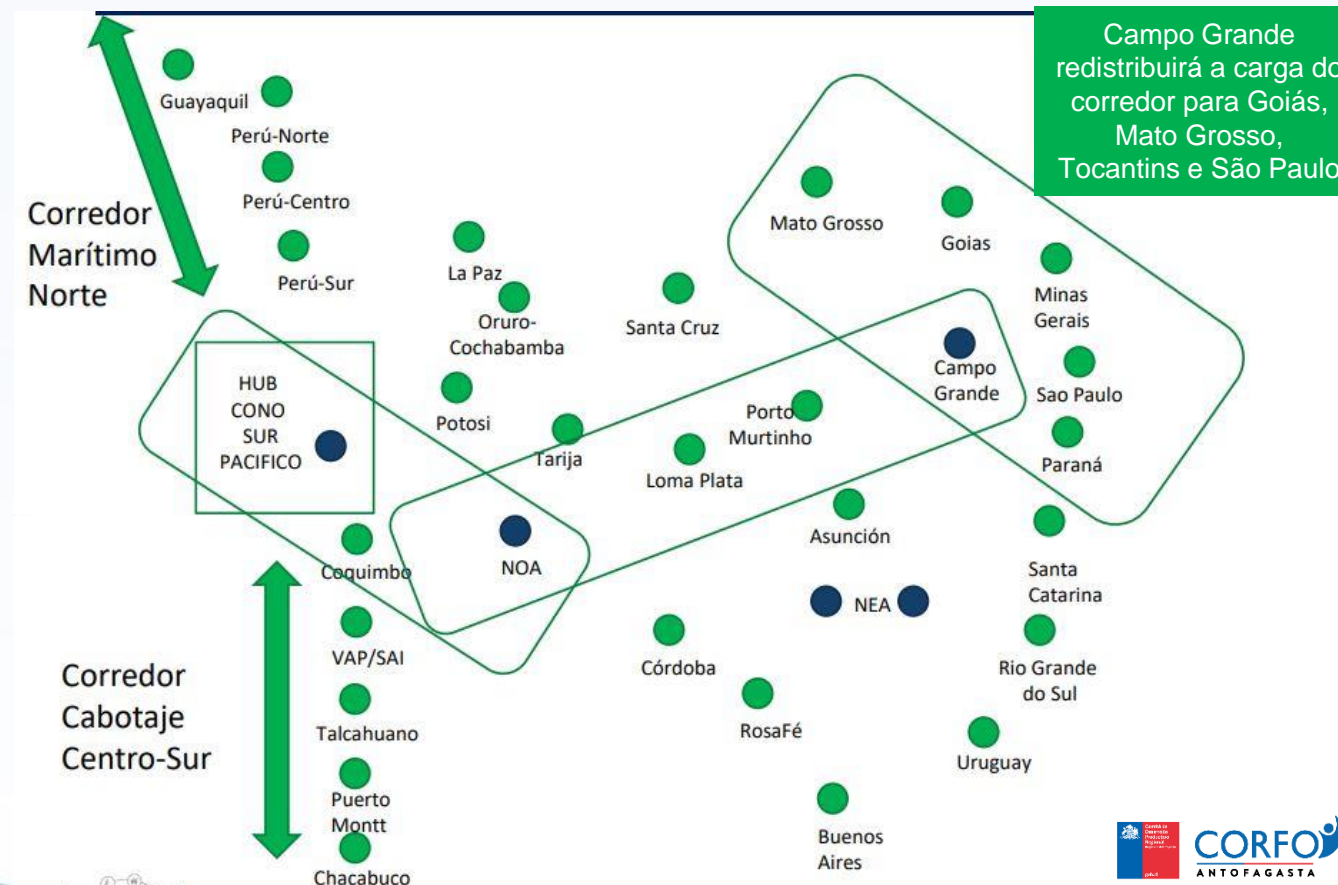
Redução de 782 km

2) NOVOS EIXOS DE DESENVOLVIMENTO SERÃO CAPAZES DE INTEGRAR E DINAMIZAR OS TERRITÓRIOS

- ✓ Novos fluxos de comércio (alimentos frescos da América do Sul)

O Corredor Marítimo Norte permitirá exportações de carne para o Peru, Equador e Colômbia, a menor custo e tempo

O Corredor Cabotagem Centro-sul movimentará carga pelo Chile



Produtos: banana, camarões, aspargos, salmão, vinhos, maçãs, uvas, cítricos, laranjas, legumes, açúcar, arroz, carnes, sucos naturais e derivados da soja

BENEFICIARÁ 180 MILHÕES DE CONSUMIDORES

3) O FLUXO DE COMÉRCIO DE MS PARA ARGENTINA, PARAGUAI E CHILE DEVERÁ CRESCER NOS PRÓXIMOS ANOS

	Argentina	Paraguai	Chile	Total
Exportado pelo MS/ 2019	\$217.000.797	\$22.783.266	\$160.915.417	US\$400.699.480
Importado pelo MS/2019	\$12.123.867	\$174.737.106	\$105.268.866	US\$292.129.839
Total	\$229.124.664	\$197.520.372	\$266.184.283	US\$692.829.319

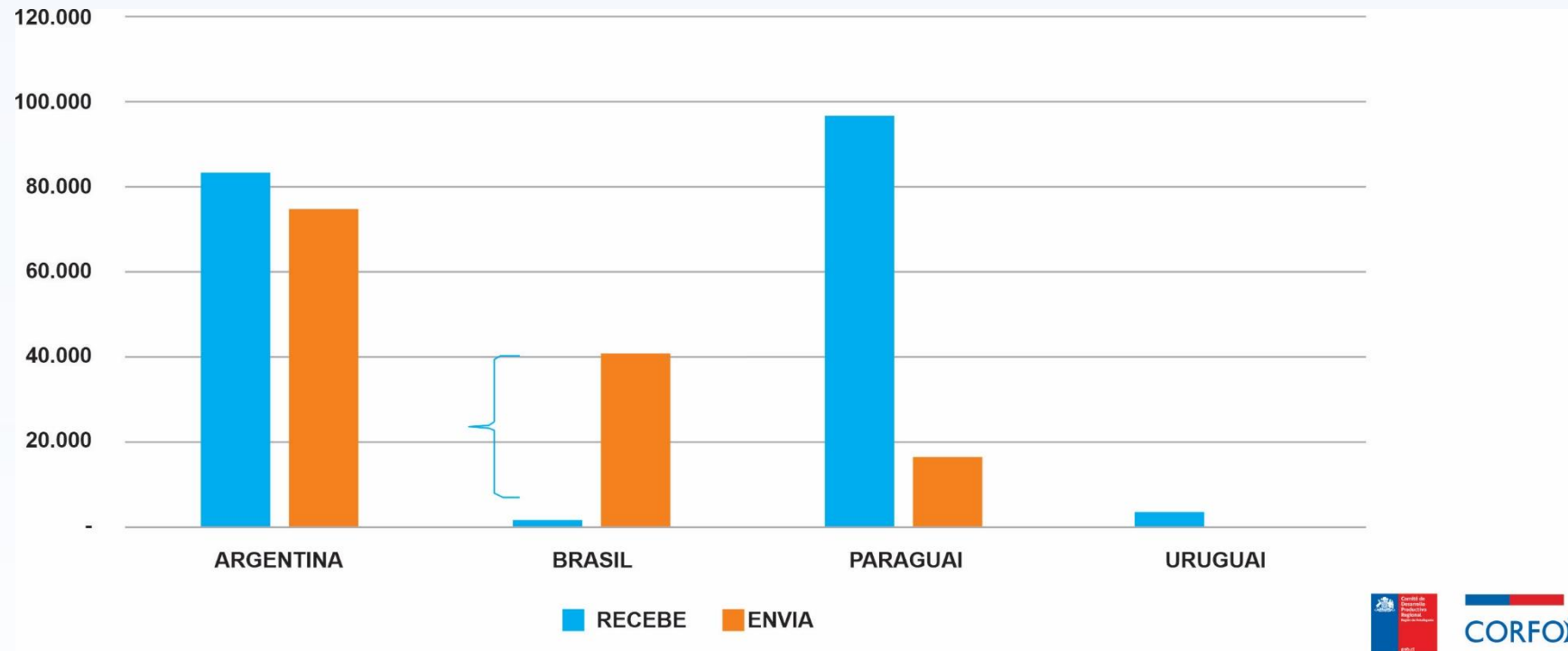


Mato Grosso do Sul exportou em 2019, por via terrestre, 39,3 mil toneladas de carne para o Chile. Mato Grosso usou portos marítimos e a saída por São Borja para realizar suas exportações de carne para o Chile.

Campo Grande potencializará os fluxos atuais de comércio, graças à redistribuição de carga da região para o norte e nordeste do Brasil

Estima-se que o Brasil exporte 196 mil toneladas de carne para o Chile em 2030 (Mercado asiático, Chile, Peru e Equador).

4) CAMINHÕES VAZIOS NA IDA E NA VOLTA DO CHILE POTENCIAL DESPERDIÇADO



A CARGA BRASILEIRA E PARAGUAIA NO PASO DE JAMA (CHILE) APRESENTA DESEQUILÍBRIO DE QUASE 140 MIL TONELADAS/ANO. O CAMINHÃO BRASILEIRO VAI CHEIO E VOLTA VAZIO. O PARAGUAIO VEM CHEIO E VOLTA VAZIO

5) INTERCÂMBIO DO CHILE COM ÁREAS DE INTERESSE E MEIO DE TRANSPORTE UTILIZADO: POTENCIAL DE CARGA FUTURA PARA O CORREDOR

País / Zona	Total Exportado para o mundo (Ton)	Total Exportado para o Mercado Objetivo (Ton)	Exportações Totais para o Chile (Ton)		Total Exportado para o Chile (Ton)	% Mercado Alvo
			Ambiente Aquático (Ton)	Ambiente Terrestre (Ton)		
Argentina (NOZ +NEA)	4.265.490	1.283.451		272.736	272.736	30,1%
Mato Grosso (BRA)	55.641.410	32.737.386	13.858	22.365	36.223	58,8%
Mato Grosso do Sul (BRA)	17.254.050	10.006.321	264.372	51.422	315.794	58,0%
Bolívia	14.258.968	2.819.905		196.723	196.723	19,8%
Paraguai	14.669.732	1.916.130	57.395	290.686	348.081	13,1%
Zona Totais de Exportação	106.089.650	48.763.193	335.625	833.932	1.169.557	46,0%



IMPLICAÇÕES SOCIAIS



- ✓ O corredor criará novos empregos e fixará o jovem ao seu território, inibindo o deslocamento para os grandes centros e o conseqüente abandono das origens;
- ✓ O mercado local de trabalho será mais rigoroso quanto à formação e à qualificação profissional. As universidades e o ensino técnico terão que se adequar às exigências do mercado e ao avanço acelerado da digitalização da informação;
- ✓ A acessibilidade facilitada às regiões de fronteira e às áreas rurais tornarão as relações mais próximas e intensas entre as lideranças locais e os representantes do setor privado. O indivíduo será mais exigente e informado. Integrará redes sociais transnacionais e ampliará seu universo de conhecimento e contatos;



- ✓ As políticas públicas deverão incorporar dispositivos que minimizem os impactos negativos do corredor junto às famílias e grupos mais vulneráveis;
- ✓ Atenção especial deverá ser dada às comunidades tradicionais: no Município de Porto Murinho existem duas etnias kadiwéu e kinikinau;
- ✓ Deve-se valorizar o desenvolvimento de escolas de fronteira, capazes de responder às demandas locais, sem debilitar a cultura tradicional ou abafar a diversidade étnica e linguística;
- ✓ A preocupação em monitorar e rastrear a carga incentivará o avanço da digitalização na área rural. Apoio específico deve ser dado aos indivíduos, jovens e idosos, de modo a minimizar os efeitos perversos da brecha digital.

IMPACTOS COMUNITÁRIOS



- ✓ O corredor romperá isolamentos territoriais. Calamba, Misión La Paz, Pozo Hondo, Carmelo Peralta e Porto Murтинho atrairão investimentos e novos empregos serão gerados localmente. Isso não é futurologia. Já está ocorrendo em Porto Murтинho;
- ✓ O turismo receberá forte estímulo, permitindo a abertura de centros de artesanato e a promoção da gastronomia e eventos culturais;
- ✓ O mercado de trabalho demandará mão de obra mais capacitada, capaz de prestar serviços especializados (hotelaria, gastronomia, logística e informática). Cursos técnicos à distância deverão ser oferecidos para a população ser inserida sem trauma no mercado de trabalho;



- ✓ Futuramente, grandes deslocamentos poderão ser evitados. Os jovens terão acesso à saúde e à educação locais. As crianças e adolescentes terão uma educação multicultural e estarão mais conectados com seu entorno geográfico e o mundo.

- ✓ As atividades tradicionais deverão ser valorizadas. O moderno deve complementar e não substituir o conhecimento tradicional e a experiência acumulada;
- ✓ A atividade produtiva e os investimentos tecnológicos irão aprimorar a qualidade dos serviços locais, beneficiando inclusive a população rural;
- ✓ Com a implantação da infraestrutura rodoviária e aérea, as empresas poderão oferecer estágios a jovens da região. E as universidades incentivarão intercâmbios de professores e alunos. Espera-se, assim, incrementar o conhecimento recíproco e difundir a multiculturalidade;
- ✓ Por último, a valorização do indivíduo e das comunidades locais permitirá a descoberta de novos talentos e o desenvolvimento das potencialidades adormecidas pelo isolamento histórico.

FIM

SENADOR NELSON TRAD (PSD/MS)

- Presidente da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional do Senado
 - Presidente da Comissão Mista de Controle das Atividades de Inteligência
 - Presidente da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul
 - Vice-líder do PSD no Senado