

巡回说明会

巴西

铁路

铁路特许经营和
智慧铁路项目组合

第一版-2026



巡回说明会

铁路 巴西

交通部正致力于巴西铁路网的扩张,透过公共和私人资源带动超过6000亿雷亚尔的投资.这项国家铁路发展计画包括史无前例的铁路领域八轮铁路招标,其中包括一项前所未有的智慧铁路招标程序,以公开招标的形式进行,并获准在国家铁路网内实行.从长远来看,巴西正朝着更高效、更可持续、更具竞争力的运输模式迈进.铁路网的扩张不仅能实现国家物流的现代化,还能促进港口间的竞争,推动经济发展以及全国一体化。

这个新的投资周期彰显了联邦政府致力于扩大铁路在巴西交通运输体系中作用的承诺.铁路的扩张将降低物流成本,提高国内产业的竞争力,并减少对公路运输的依赖.此外,透过促进更有效率的货运系统,巴西将与全球最佳实践接轨,创造新的商业机会并吸引投资。

可持续性也是这项转型的重要支柱之一。铁路对于提升交通安全和减少环境影响至关重要。透过扩大铁路运输,巴西正朝着更绿色的经济转型迈进,在经济成长与环境责任之间取得平衡。

凭借战略眼光和大规模的投资,交通部正将巴西至于发展的轨道上。这是一个可以历史性的机会,可实现铁路行业的现代化,保证更有效率的物流,并为国家应对未来的挑战做好准备。

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES

GOVERNO DO
BRASIL
DO LADO DO POVO BRASILEIRO



交通部的 架构



16份特许经营合
约 + 41份授权合
约的监管与审核



铁路资产管
理与工程施
工执行



项目规划设计、物流
中心管理与施工执行

新的商业环境 项目,资源和规范



项目库

巴西铁路产业的强化需要一项综合策略，其中包括公共和私人投资以扩展铁路网。国家铁路短期、中期以及长期发展计画旨在透过以下方式促进货物和旅客运输的各类物流解决方案：

- ✓ 特许经营；
- ✓ 公开招标；
- ✓ 授权



新的融资模式

- ✓ 基础设施债券：第11964/2024号法令已发布该法令对基础设施债券进行了规范；
- ✓ 府资金投资：新的资源转移模式，用以提高铁路项目的收益能力。所投入的资金只能用于铁路建设，且其资产最终将回归公共所有
- ✓ ICMS（商品与服务）：在国家财政政策委员会（Confaz）框架下的一项协议，授权联邦单位对供应给特许经营商和经授权的铁路货运和客运公司的货物和商品交易提供ICMS豁免。该协议为2023年8月9日发布的第120号ICMS协议；
- ✓ 报告：一项旨在激励铁路建设的税收制度。



规范组合

一套旨在为铁路行业实施连贯公共政策的规范，其中包括目标、指导方针、参数和方法。

规范：

- ✓ 全国铁路特许经营政策
- ✓ 公开招标规章（2024年第6.058号决议）
- ✓ 铁路资产补偿计算程序规章（国家资讯科技指令1/2025）
- ✓ 铁路特许经营合约提前续约指南（2024年第532号法令）
- ✓ 联邦公路和铁路基础设施永续发展计画（2024年第6.057号决议）

新特许经营政策:规范模式



竞标

最高出价，选择所需政府资金转移最少的方案；

特许经营权的法律结构指南，根据1995年2月13日第8987号法律，特许经营权人应设立为特殊目的公司（SPE），以公司形式存在，存续期与合约期限相同，且仅以经营特许经营项目为目的；

要求以本国货币认购并支付合约条款规定的股本；

投标资金需存入专用帐户。

运费安全机制

货物单位运费可依商业利益自由协商，但不得超过价格上限；

运费表由监管机构每五年修订一次。

专业

根据2019年9月20日第10025号法令，对因本合约及附件或相关文书产生的,涉及可用财产权利有关的争议，应透过仲裁解决；

争议委员会：作为合约管理和风险缓解机制，为了确保合约的正常执行，可根据1995年2月13日第8987号法律第23-A条、2021年第14133号法律第151条以及ANTT第6040/2024号决议，设立争议解决委员会，以预防和解决技术或经济财务争议。



互惠通行和通行权

通行权：申请人付费后，使用授权方的永久轨道和列车许可系统，在联邦铁路子系统（SFF）内从一点到达另一点的运营活动；

互惠通行：申请人付费后，使用授权方的永久轨道、列车许可系统和运营资源（例如机车），在联邦铁路子系统（SFF）内从一点到达另一点的运营活动。



帐户机制

专用帐户的使用由存管银行操作，该帐户将专门接收合约中规定分配给它们的款项，并且也可接收来自第三方的资金，无论是公共性质的资金(根据联邦法律第14.273/2021号第66条)，或是私人性质的资金(根据联邦法律第13.448/2021号第25条第1款)。



附加业务

特许经营者可依合约条款及相关规范，自行决定开展附加业务；特许经营模式可设置激励机制，鼓励特许经营公司开发附加收入，包括房地产开发；附加业务的收费标准应与使用者协商确定，确保公平公正及非歧视对待。

新特许经营政策:规范模式



合作与管理

针对每个路段量身定制的模式；

联邦政府参与的可能性，从而保障计划的财务可持续性；

建构稳固、高效和公平的合作关系所需的运费政策和利益分成假设；

确保专案可行性和可持续性的宏观经济假设；

激励目标实现和辅助收入利用的合约机制。

技术与营运效率

采用技术资源和智慧系统，旨在确保铁路运输的高品质和更高营运效率；

引入新技术以优化营运并降低成本；

可持续能源转型,重点减少污染物排放和市场选项

现代化审计和稽查制度；

采用认可检查模式和独立验证机构。

风险矩阵

透过均衡分配风险，确保项目具有吸引力的可行性并促进新投资，同时提升可预测性和法律安全性。

环境永续性

致力于发展具有韧性、永续性和经济可行性的基础设施为核心的铁路营运方式（ANTT 2024 年第6057 号决议）；
激励车队进行能源转型，以减少污染物排放。

包容性与多元化

推动性别和种族方面的平权行动；

透过包容性培训计划，推动多元化招募和保障平等的职业晋升；

营造包容性环境并遵守社会公共政策。

合约平衡

用于应对合约条件发生重大且异常变更的机制；

合约中对于工程或服务未依规定履行时的应对机制有明确规范；

严格遵守合约风险矩阵

列车设备

不可回收列车设备，可使用第三方设备；

禁止仅以设备使用年限或使用时间作为唯一评估标准。

新特许经营政策:风险矩阵



风险

风险分担机制

定义风险矩阵，包括风险分担，并在各方之间进行适当分配，以确保法律安全性、经济和财务平衡，并为提高合约效率提供激励。

权方的风险

仲裁、司法或行政裁决导致特许经营者无法收取通行费；
天灾或不可抗力；
监管机构依规定变更义务条款；
监管机构追加额外投资；
新增、变更或取消税项,影响特许经营权的经济和财务平衡,但所得税除外；
监管机关变更最低技术规格；
剩余风险和其他特殊影响。

特许经营者的风险

负责与铁路基础设施建设相关的风险，包括土地征用、取得环境许可证、遵守环境条件、补偿措施以及环境责任管理；负责承担第三方损失、气候风险、技术故障、技术和创新相关风险以及财务和货币成本波动的风险；还包括铁路的营运和财产安全、项目执行失败相关的事故和损失以及寻求融资。

共担风险

取得初步环境许可证

联邦政府负责为优先项目取得初步环境许可证，以提高铁路项目的吸引力，并为相关方提供更高的法律安全保障。

建设成本和投入

授予方承担建造成本（包括投入成本）中出现的重大波动的风险。

清空、征用和环境条件

授权方将承担与征用和非法占用土地的清空的相关风险,以及遵守环境条件所产生的成本。

铁路特许经营项目流程



编制技术和财务可行性研究，并在投资伙伴计画 (PPI)中进行资格认证

经济和财务模型、需求研究、工程设计、营运分析、社会环境研究和法律与监管模式。



举行公开听证会 (PH)

向所所有兴趣的人开放，目的是公开研究成果和文件，并收集对研究与文件的建议和意见。



批准特许计划

用于确立为此合作项目在架构设计中制定的特许政策指南。



外部审计分析 (TCU)

由联邦审计法院 (TCU) 对于已完成的研究进行事前审计，以确保法律上的保障。



公告发布

事先订下了参与所需的所有要求,确保在平等条件下广泛参与的招标公告。



举行竞拍

招标评选标准：“最高特许费出价提案，并优先选择所需政府政府资金转移最少的提案。”



BNDES 铁路特许经营融资



巴西国家经济与社会发展银行（BNDES）是一家公共金融机构，致力于支持基础设施项目，以促进永续成长和提高生活品质。

BNDES透过基础设施领域团队为联邦铁路特许经营项目提供融资支持。

支持形式：

- BNDES Finem(BNDES 大型专案融资)
- BNDES 公开发行的债券
- BNDES 机械与服务

利率：由融资成本和BNDES报酬构成。

期限：最长34年，依投资进度分期付款。

债务额度：根据专案的融资需求和偿付能力，限制在总投资额的80%以内。

担保：

- 实物担保（例如抵押、质押、信托所有权、应收帐款等）和/或个人担保（例如保证或担保），具体内容在营运分析中确定。

资料来源：BNDES 网站
(<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home>)

环境永续性

永续性和绩效指南

发行优惠债券和基础设施债券使项目符合资格



社会环境风险与影响的评估与管理

就业与工作条件

资源效率与污染防治

社区健康与安全

土地征用与非自愿移民安置

生物多样性保育与自然资源永续管理

原住民

资产与文化遗产

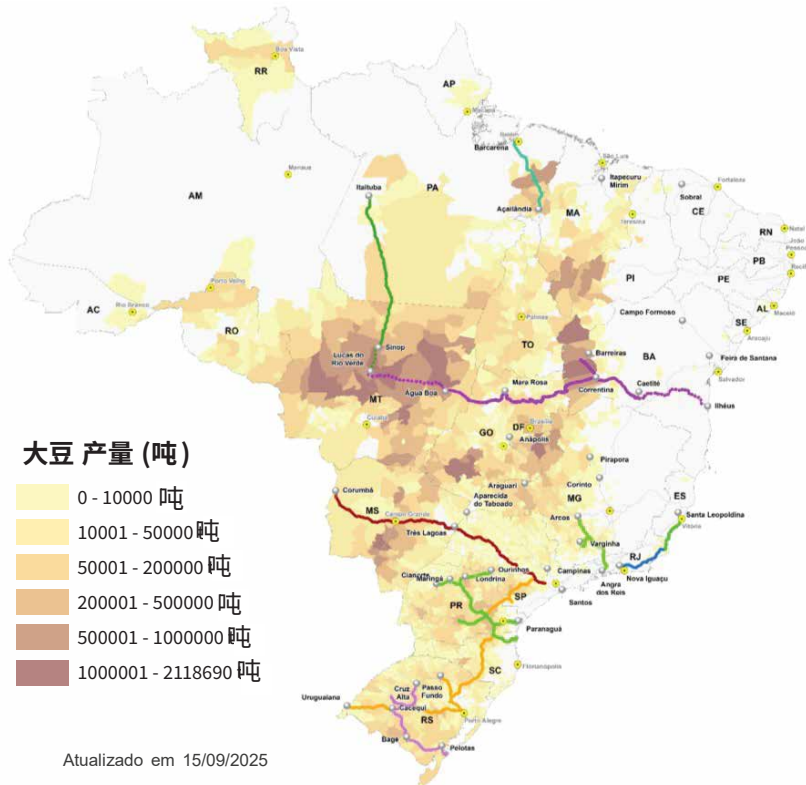
ANTT永续发展政策

巴西永续分类标准 (TSB)

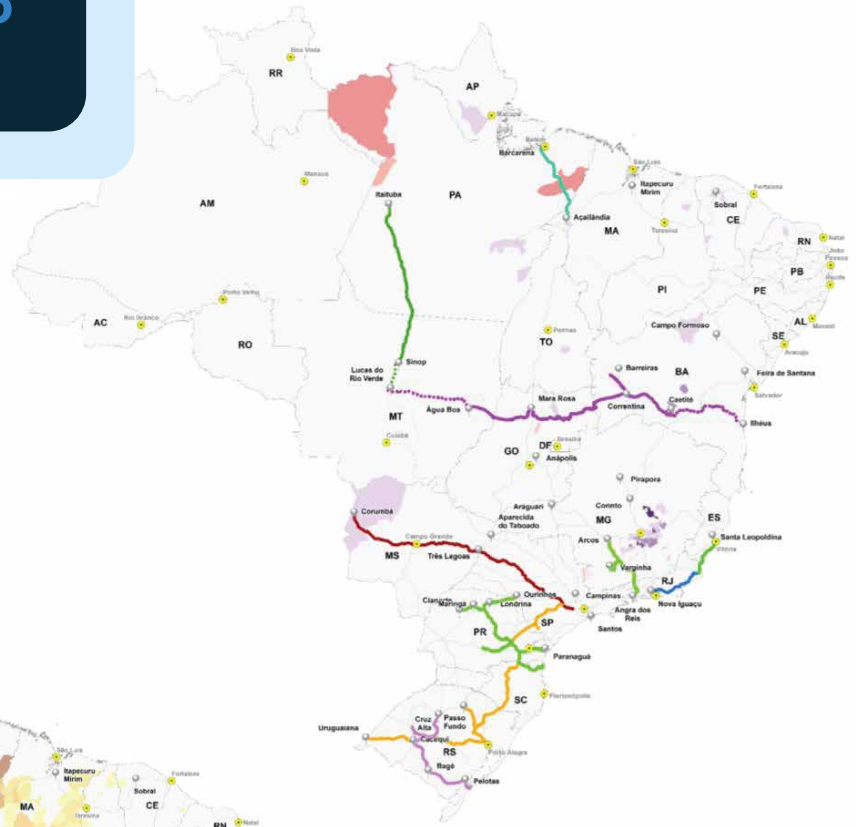
国家气候变迁基金 (气候基金)



项目组合2025/2026 物流通道



Atualizado em 15/09/2025



铝矿和铝的产量(吨)

- 80,00 - 470629,83
- 470629,00 - 1777072,32
- 1777072,00 - 7265035,61
- 7265035,00 - 16507606,00

地图项目组合

2025/2026



铁路

- 米纳斯-里约 物流通道
- 谷物运输
- 东西物流通道
- 北部延伸 南北铁路

东南部环状铁路

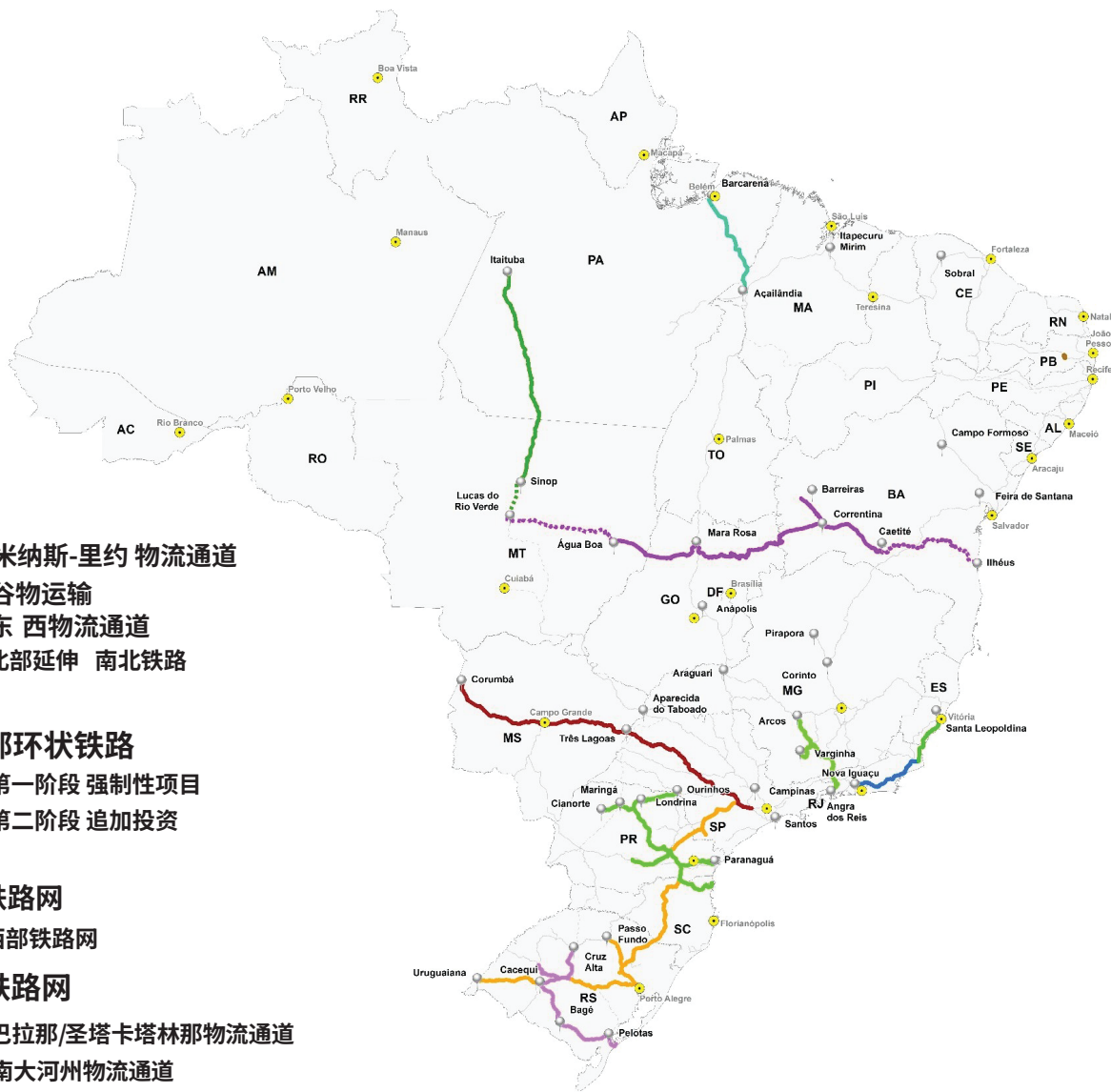
- 第一阶段 强制性项目
- 第二阶段 追加投资

西部铁路网

- 西部铁路网

南部铁路网

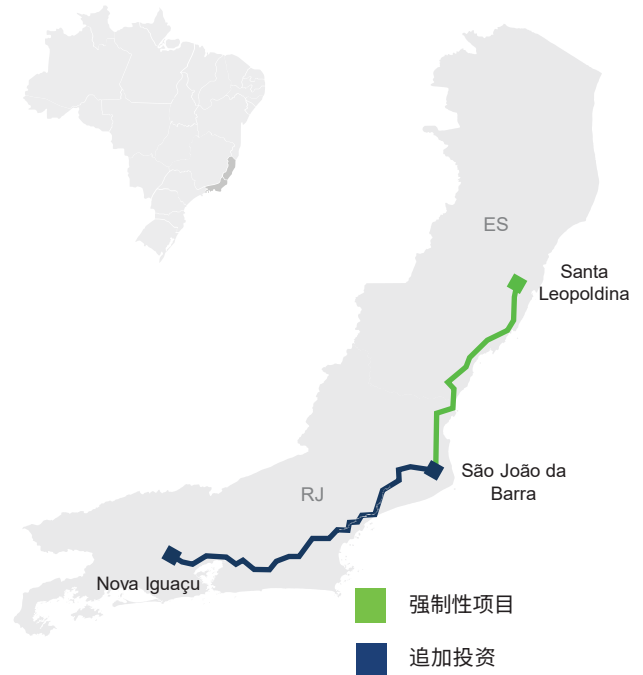
- 巴拉那/斯塔卡塔林那物流通道
- 南大河州物流通道
- 南方共同市场通道



东南铁路环线

东南铁路环线,也称为EF-118,用于连接各港口,用于货物运输,将新建路段(绿地)与现有路段(棕地)结合。这条EF-118铁路与拉丁美洲最大的私人港口—Açu港相连,目标是缓解物流瓶颈,并加强东南地区的经济发展。东南地区是巴西国家GDP的核心战略区之一。该铁路将有助于改善货物流通,提升巴西在国际市场上的竞争力。

本计划分为两个阶段:第一阶段为强制性建设的圣若昂达巴拉(里约热内卢州)至圣利奥波迪纳(圣埃斯皮里图州),全长245.9公里;第二阶段为新伊瓜苏(里约热内卢州)至圣若昂达巴拉(里约热内卢州)段,全长325公里,是追加投资项目,只有在联邦政府启动时才会实施



路段-第一階段

圣若昂达巴拉(里约热内卢州) - 圣塔雷奥波尔迪娜(圣埃斯皮里图州)



延伸范围

245,95 公里



特许经营期

50 年



加权平均资本成本

每年 15,95%



资本性支出(估计)

66亿雷亚尔



营运支出

36,1亿雷亚尔



列车类型

3台机车和145节车厢



港口

中部港(圣埃斯皮里图州)、乌布港(圣埃斯皮里图州)以及阿苏港(里约热内卢州)



运输潜力

2400万吨/年



轨距

1,0 米(窄轨)



货物种类

普通货物、液体散货、农产品固体散货和矿石

谷物铁路通道

该项目对巴西具有相当的战略意义，旨在优化巴西中西部和北部地区的交通连接。此区域的运输交通被称为「北部弧」，意味着通往国际消费市场不论陆路或海路的距离都更短，效率更高，环境影响更小。该项目同时会带动沿线地区的社会环境改善，缓解马托格罗索州和帕拉州的物流短缺问题，并为巴西和全球的经济和粮食安全做出了贡献。

这条全长933公里的路线始于马托格罗索州的锡诺普，延伸至帕拉州伊泰图巴的米里蒂图巴港。而锡诺普（马托格罗索州）至卢卡斯杜里奥韦尔德（马托格罗索州）之间约140公里的路段，属于额外投资，只有在联邦政府决定启动时才会进行建设。

该项目旨在优化商品运输，特别是农产品散装运输，从而为全球消费市场的粮食安全做出贡献。



路段
伊塔伊图巴（帕拉州） - 西诺普（马托格罗索州）



延伸范围
933 公里



特许经营期
69 年



加权平均资本成本
每年 13,74%



资本性支出(估计)
333亿雷亚尔



营运支出
1038亿雷亚尔



列车类型
3台机车和170节车厢



港口
米里蒂图巴（帕拉州）的各港口



运输潜力
6600万吨/年



轨距
1,60 米 (宽轨)



货物种类
农业固体散装产品、肥料和液体散装产品

东-西通道

FICO(中西部综合铁路)和FIOL(东西向综合铁路)的衔接项目将打造巴西最重要的出口通道之一。这条主干通道与南北铁路相连，形成一条关键路线，将巴西中西部和西部的生产区与主要国际港口连接起来，以提高效率和竞争力。该项目对于提升巴西交通运输的可持续性非常重要。除了减少二氧化碳排放外，还将促进区域发展，创造就业机会，并改善国家基础设施。

该项目总长 1,647公里，其中FICO 第一段 364公里，FIOL 第二段 441公里，FIOL 第三段 842公里，横跨马托格罗索州、戈亚斯州和巴伊亚州。该通道与FIOL 第一段的初始路段相连，该路段长 523公里，通往巴伊亚州的伊列乌斯。马托格罗索州阿瓜博阿和卢卡斯杜里奥韦尔德之间的 505 公里支线属于一项额外投资，将在联邦政府启动后才建设。



路段

卡埃蒂蒂（巴伊亚州）- 阿瓜博阿（马托格罗索州）



延伸范围

1,647 公里



特许经营期

65 anos



加权平均资本成本

每年 14,47%



资本性支出(估计)

4185亿雷亚尔



营运支出

2166亿雷亚尔



列车类型

3台机车和100节车厢



港口

巴伊亚州的南港



运输潜力

4100万吨/年



轨距

1,60 米 (宽轨)



货物种类

液体散装、固体散装和农产品

西部铁路网

西部铁路网是巴西的主要铁路之一，目前总长1,973公里，是桑托斯和安托法加斯塔（智利）之间跨洋铁路的重要部分。本次特许经营项目涵盖科伦巴（马托格罗索州）至马林克（圣保罗州）之间全长1593公里的主干线（EF-265），连接玻利维亚，并可通往南马托格罗索州的河港，从而强化其在国内物流中的重要性。

目前该铁路实际上处于停运状态，但仍具有巨大的潜在需求可以透过重建释放出来。该项目计划在科伦巴（马索拉邦）至阿根廷伊诺森西奥（马索拉邦）之间采用窄轨，在阿根廷伊诺森西奥（马索拉邦）至坎普格兰德（马索拉邦）之间维持既有轨道，并在坎普格兰德（马索拉邦）至马林克（圣保罗州）之间采用宽轨。该线路主要用于运输纤维素、农产品散货、一般货物和燃料，并将那些缺乏铁路物流的动态区域连接起来。圣保罗环线铁路的并入确保了物流效率，并与东南地区的其他铁路网络和港口衔接。



路段

科伦巴（南马托格罗索州）- 马林基（圣保罗州）



特许经营期

57年



加权平均资本成本

15,79% (CR 3)



资本性支出(估计)

357亿雷亚尔



营运支出(估计)

533亿雷亚尔



延伸范围

1.593公里



港口

圣徒斯（圣保罗州）及透过铁路环线与里约/圣埃斯皮里图州港口的连接



运输潜力

5250万吨/年



轨距

从南马托格罗索州的科伦巴到大坎普 1米（窄轨）；而从大坎普到圣保罗州的马林基，则是1.6米（宽轨）



货物种类

纤维素、普通货物、液体散货、农产品固体散货

北部延伸段-北-南铁路

南北铁路（FNS）将继续向北延伸，连接阿萨伊兰迪亚（马拉尼昂州）和巴卡雷纳（帕拉州）。全长约477公里，将扩展并整合国家铁路系统，并与帕拉州的维拉杜孔德港口综合体建立战略连结。该工程将为铁矿石运输带来新的物流模式，也促进其他矿产的开发。此外，它还将为糖、玉米、乙醇、大豆及其副产品（豆粕和豆油）的出口提供高效的选择方案，从而强化该地区的竞争力，并促进沿线地区的经济发展。



路段

马拉尼昂州阿萨伊人迪亚 — 帕拉州巴尔卡雷纳



延伸范围

530 公里



特许经营期

35 年



加权平均资本成本

每年 15,79%



资本性支出(估計)

100亿雷亚尔(估計)



营运支出

280亿雷亚尔(估計)



列车类型

3台机车和100节车厢



港口

巴拉州维拉杜孔德港口综合体



运输潜力

3000万吨/年(研究中)



轨距

1,60 米(宽轨)



货物种类

普通货物、液体散货、农产品固体散货和矿物

南部铁网络-圣卡塔琳 娜州通道

巴拉那至圣卡塔琳娜的通道集中了所有南部铁路网78%的货运量。在此铁路干线中，出口贸易的货物特别突出，主要通过巴拉那州帕拉纳瓜港和圣卡塔琳娜州圣弗朗西斯科杜苏尔港处理，约占该通道总运输量的80%。谷物出口约占货运量的50%，其次是糖，约占20%。此外，该通道还运输纤维素、货柜、肥料、燃料和水泥。该通道也透过巴拉那州卡斯卡韦尔和马林加的多式联运码头服务于巴拉那州西部和南马托格罗索州的农业生产。市场和需求研究表明，谷物的运输量显著增长，可能将占该铁路干线货运总量的60%，其中以大豆、玉米和豆粕为主。



路段
巴拉那-圣卡塔琳娜通道



特许经营期
35年



加权平均资本成本
每年14,74%



资本性支出(估计)
47亿雷亚尔



营运支出
800亿雷亚尔 (估计)



延伸范围
1.502公里



港口
圣弗朗西斯库港、巴拉那港



运输潜力
3260万吨/年



轨距
1米 (窄轨)



货物种类
通货物、货柜货物和农产品固体散装货物

南部铁网络-南里奥格兰德州通道

目前，南里奥格兰德州铁路网的货运量占南部铁路网总货运量的16.6%。其中，约75%的货物以南里奥格兰德港为起点或目的地，主要货物为农产品（53%），另外还有麸皮和肥料。燃料约占总货运量的27%。约40%南里奥格兰德州铁路网的货运量与其他铁路通道相连，显示其与国家铁路网的高度整合程度。在塞拉高查地区，种植面积已相当成熟稳定。因此，预计不会出现高成长率，扩张主要依靠生产力的提高。



路段
南大河州通道



特许经营期
35 年



加权平均资本成本
每年 14,74%



资本性支出估计
28亿雷亚尔



营运支出
100亿雷亚尔



延伸范围
880 公里



港口
里奥格兰德(南大河州)



运输潜力
570万吨/年



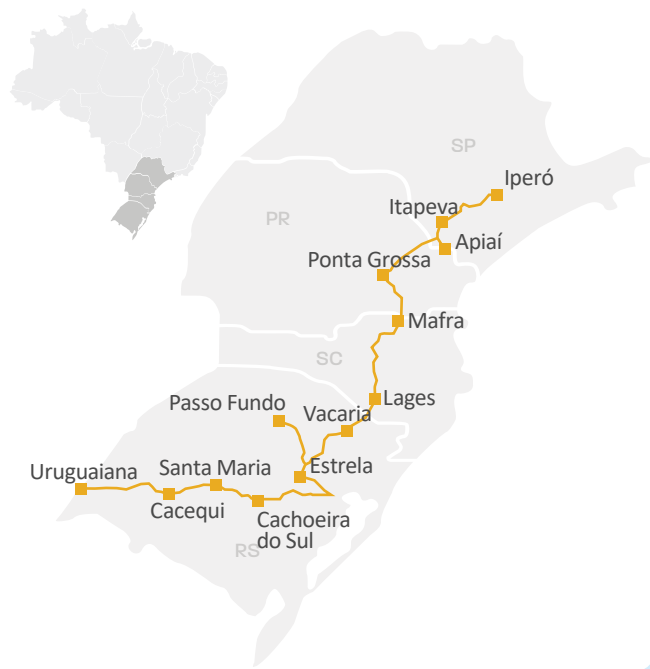
轨距
1 米 (窄轨)



货物种类
普通货物、农产品固体散货和液体散货

南部铁路网-南方共同市场通道

州际通道始于圣保罗州的伊佩罗这里是与西部铁路网连接的节点,负责连接高原和圣保罗海岸区域的。铁路向南延伸至巴拉那州蓬塔格罗萨,并在那里与巴拉那-圣卡塔琳娜通道共用路线至圣卡塔琳娜州马夫拉。从马夫拉起,通道横跨圣卡塔琳娜州,直至南里奥格兰德州的达罗卡萨莱斯,在此分为两条支线:一条通往帕苏丰杜另一条通往卢斯将军城。在卢斯将军城,铁路继续向两个方向延伸:向东,通往阿雷格里港大都会区的工业区和向西,通往圣玛丽亚。从圣玛丽亚到卡塞基,该通道与南里奥格兰德州铁路网共用同一条线路,然后继续延伸至巴西与阿根廷边界的乌拉圭亚纳(南里奥格兰德州),在那里与南方共同市场铁路网相接。该段铁路计划投资总额为48亿雷亚尔,其中约30亿雷亚尔将用于南里奥格兰德州的基础设施重建,因为该州最近遭受了严重天气事件的破坏。



路段
南方共同市场通道



特许经营期
35年



加权平均资本成本
每年 14,74%



资本性支出(估计)
48亿雷亚尔



营运支出
21亿雷亚尔
(估计)



延伸范围
1.847公里



港口
里约格朗德(南大河州)、
圣弗朗西斯科-杜苏(圣卡塔琳娜州)、
巴拉那瓜(巴拉那州)



运输潜力
560万吨/年



轨距
1米(窄轨)



货物类型
一般货物和液体散装货物

智慧铁路

根据交通部的指导方针，国家陆路运输局（ANTT）发布了2024年第6058号决议，规定了公开招标的程序。这项规定有助于使一些闲置或运营成本过高的铁路路段重焕生机。

智慧铁路：为未来规划新轨道

巴西铁路产业透过前所未有的智慧铁路授权招标程序，达到了一个新的透明度和效率的新高度。该机制由2024年第6058号决议规范，标志着铁路新投资规划和执行方式的重大进展。透过制定清晰客观的参与者遴选规则，公开招标确保了更高的可预测性、公平竞争并与公共利益保持一致。

第6058/2024号决议制定了开展这些流程的基本准则，包括授予授权的技术、经济和环境标准。此举旨在以结构化的方式吸引私人投资，确保项目获得批准，并为国家物流带来实质的效益。此外，该程序允许多方参与，促进了参与者的多样性，并提高了行业的竞争力。

这种新的监管模式强化了投资者的法律保障，并提升了铁路扩建的管理效率。透过智慧铁路的招标程序，政府可以透明地评估不同的提案，并选择最符合国家战略需求的提案。这不仅加速了铁路网路的现代化进程，也鼓励开发新的线路和创新的物流解决方案。

透过这项举措，巴西朝着以规划和永续的方式扩大铁路基础设施迈出了决定性的一步。智慧铁路招标程序由6058/2024号决议支持，为铁路业开启了一个更动态和平衡的模式，保障了长期投资，并将铁路运输作为国家经济和环境发展的重要支柱。

ANTT 第6,058/2024 号决议规定了什么？



适用于铁路

- 尚未实施，但符合公共利益；
- 闲置,因近两年缺乏商业运输；
- 正在停用或归还中：部分特许经营铁路网路归还。



选择标准

- 定义参与、评估和选择提案的标准；
- 制定合约签署、有效期限、义务、收益分配条件和违约处罚等参数；
- 允许在公开招标过程中以政府资金投入。

米纳斯-里約通道

连接米纳斯吉拉斯州瓦尔吉尼亚南部内陆港和里约热内卢州安格拉杜斯雷斯港的短途铁路项目，是透过第14.273号法律进行的首次公开招标的项目，标志着巴西铁路复兴进程中的一个里程碑。该线路不仅提升了物流和经济效率，还能透过减少二氧化碳排放带来显著的环境效益。

该项目旨在重新激活一条具有高潜力的物流通道，该通道分为三个部路段：瓦尔吉尼亚至拉夫拉斯段（130公里，目前已停运，由VLI公司收回运营权）、阿尔科斯至巴拉曼萨段（491公里，目前用于石灰石运输，具有扩建潜力）以及巴拉曼萨至特许格拉杜斯雷斯段（117公里，目前已停职，由VLI公司取得运营权。）



路段

阿尔科斯(米纳斯吉拉斯州)—安格拉杜斯雷斯(里约热内卢州)以及瓦尔吉尼亚支线



延伸范围

738 公里



特许经营期

至 99 年



列车类型

4台机车和56节车厢



港口

安格拉杜斯雷斯港(里约热内卢州)



运输潜力

880万吨/年



轨距

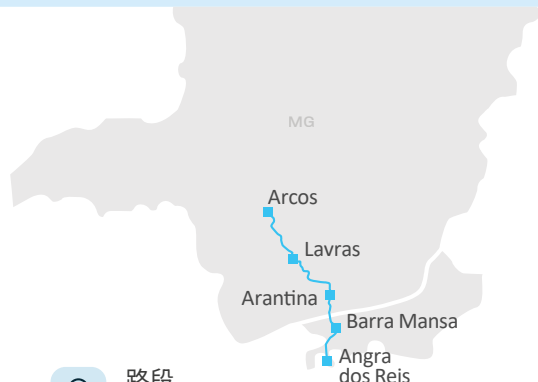
1 米 (窄轨)



货物种类

普通货物和固体矿物散货

智慧铁路



路段

圣保罗州阿科斯 (Arcos/SP) — 里约热内卢州安格拉杜雷斯 (Angra dos Reis/RJ)



延伸范围
573 公里



路段

南里奥格兰德州帕索丰杜 (Passo Fundo/RS) — 马塞利诺拉莫斯 (Marcelino Ramos/RS)



延伸范围
172 公里



路段

巴伊亚州阿拉戈伊尼亚斯 (Alagoinhas/BA) — 塞尔希培州普罗普里亚 (Propriá/SE)



延伸范围
427 公里



路段

巴拉那州西亚诺尔特 (Cianorte/PR) — 马林加 (Maringá/PR)



延伸范围
89 公里

智慧铁路



路段

圣保罗州卡塔瓜塞斯 (Cataguases/SP) —
里约热内卢州帕拉伊巴杜苏尔 (Paraíba do
Sul/RJ)



延伸范围
178 公里



路段

米纳斯吉拉斯州萨巴拉 (Sabará/MG)
吉拉斯州奥鲁普雷图 (Ouro Preto/MG)



延伸范围
126 公里



路段

奥鲁普雷图 (Ouro Preto/MG) — 米纳斯吉
拉斯州卡塔瓜塞斯 (Cataguases/MG)



延伸范围
308 公里



路段

里约格兰德北部州纳塔尔 (Natal/RN) — 马
考 (Macau/RN)



延伸范围
241 公里

客运铁路运输

主导议程

创新解决方案

经济永续性



巴西国家铁路运输秘书处（SNTF）正在寻求创新模式，以吸引私营部门参与，恢复巴西的客运铁路运输。

新的客运公共政策包含票价合理性原则，同时兼顾资源合理运用、社会和环境永续性。

在这新政策中，车站和铁路网络周边房地产项目的开发、交叉投资和预算资源等替代性收入将保障客运铁路运输项目的经济和财务可持续性。

政府的目标很明确：透过现代和高效的解决方案，确保项目的经济和财务可持续性，并扩大巴西的客运铁路运输规模。



客运铁路运输



路段

巴伊亚州萨尔瓦多 (Salvador/BA) — 巴伊亚州
费拉迪桑塔纳 (Feira de Santana/BA)



延伸范围
107 公里



途经城市：

萨尔瓦多 (Salvador)、迪阿斯达维拉 (Dias d'Ávila)、
坎德亚斯 (Candeias)、圣塞巴斯蒂昂杜帕塞 (São
Sebastião do Passé)、桑托阿马罗 (Santo Amaro)、圣
贡萨洛杜斯坎普斯 (São Gonçalo dos Campos)、费拉迪
康塞桑 (Conceição da Feira) 及费拉迪桑塔纳 (Feira de
Santana)。



路段

塞阿拉州福塔雷萨 (Fortaleza/CE) —
塞阿拉州索布拉尔 (Sobral/CE)



延伸范围
240 公里



经城市：

塔雷萨 (Fortaleza)、考卡亚 (Caucaia)、圣贡萨洛杜
马兰特 (São Gonçalo do Amarante)、圣路易斯杜库鲁
São Luís do Curu)、乌米林 (Umirim)、图鲁鲁
Tururu)、伊塔皮波卡 (Itapipoca)、米拉伊玛
Miraíma) 及索布拉尔 (Sobral)。

客运铁路运输



路段

马拉尼昂州圣路易斯（São Luís/MA）— 马拉尼昂州伊塔佩库鲁米林（Itapecuru Mirim/MA）



延伸范围

116 公里



途经城市：

圣路易斯（São Luís）、巴卡贝拉（Bacabeira）、罗萨里奥（Rosário）、斯塔里塔（Santa Rita）及伊塔佩库鲁米林（Itapecuru Mirim）



路段

联邦区巴西利亚（Brasília/DF）— 戈亚斯州卢济阿尼亚（Luziânia/GO）



延伸范围

62 公里



途经城市：

巴西利亚（Brasília/DF）、戈亚斯州瓦尔帕莱索（Valparaíso de Goiás/GO）、戈亚斯州西部城市（Cidade Ocidental/GO）及卢济阿尼亚（Luziânia/GO）

客运铁路运输



路段

南里奥格兰德州佩洛塔斯
(Pelotas/RS) — 里约格兰德
(Rio Grande/RS)



延伸范围
64 公里



途经城市：
佩洛塔斯 (Pelotas) 和 里约格兰德 (Rio Grande)



路段

巴拉那州隆德里纳
(Londrina/PR) — 马林加
(Maringá/PR)



延伸范围
113 公里



途经城市：
隆德里纳 (Londrina)、坎贝 (Cambé)、罗兰迪亚
(Rolândia)、阿拉蓬加斯 (Arapongas)、阿普卡拉纳
(Apucarana)、坎比拉 (Cambira)、若达亚
杜苏尔 (Jandaia do Sul)、曼达瓜里 (Mandaguari)、
马利亚尔瓦 (Marialva)、萨兰迪 (Sarandi) 和
马林加 (Maringá)

INFRA S.A. 货运物流总站

交通部第504/2025号条例规定了什么？

交通部发布的第504/2025号法令为由 Infra S.A. 公司管理的物流总站、铁路货场和仓储区域的管理和运营建立了新的监管架构。

该法令制定了促进合约标准化、营运现代化和法律安全性的指导方针，确保每项物流资产都能有效率、永续，并符合联邦公共交通政策的运营。

主要创新包括合约条款的标准化、公共资产的提升以及多式联运货物装卸的授权，包括散装货物、燃料和普通货物。

这些措施旨在消除物流瓶颈，促进不同运输方式之间的互通性，并提升全国铁路基础设施使用上的自由竞争力。

新政策也鼓励永续利用设施，重点关注环境解决方案、物流流程自动化和能源效率。

Infra S.A. 在铁路运输的扩展和整合中将发挥核心作用，促进运营的连续性并吸引新的私人投资。

最后，该法令重申了联邦政府致力于实现货物物流现代化的并将 Infra S.A. 的码头纳入投资伙伴计画 (PPI) 的承诺。这是扩大出货能力、降低成本以促进国家经济和环境发展的关键一步。

INFRA S.A. 物流总站 2025/2026 年度项目组合



北南铁路

● 面向市场开放、Infra S.A. 货运站和物流总站的可用区域

● 目前正在进行续约和/或招标的物流总站区域

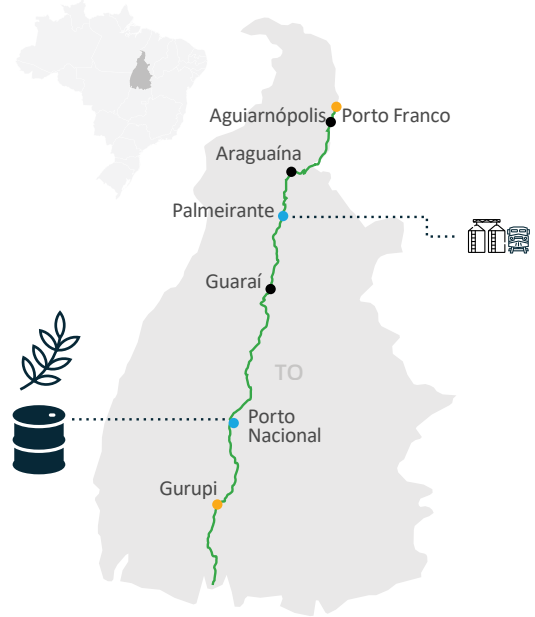
● 正生效的有效合约



INFRA S.A.物流总站

将Infra S.A.旗下五个 货运总站纳入 PPI（投资伙伴计划）认证，标志着铁路物流现代化进程迈出了决定性的一步。根据第 504/2025 号法令，这些资产的分配,无论是透过招标或延长合约，都将遵循 标准化的规则，确保可预测性、效率和法律安全性。

招标仍是主要规则，使得更多投资得以进入、更新合约模式和提高货物运输能力，从而增强竞争力，并使物流解决方案与交通部的规划保持一致。



路段

北南铁路（四个总站为于波尔图纳西奥/TO，一个总站位于帕尔梅兰特/TO）



货物种类

普通货物和液体散货



货物装卸

157.6万吨/年



投资

超过2亿雷亚尔



收益增幅（固定年收入）

400万雷亚尔

INFRA S.A.物流总站

瓜拉伊总站区域将依照交通部制定的物流现代化和透明度指导方针进行市场推广。目前，该总站的招标流程正在研究中。该资产未来可高效利用，并符合物流总站计划的最新规则。

该总站拥有完善的基础设施，具有高度恢复营运的潜力，尤其是在液体散装货物方面，可接受新的项目容纳扩大南北铁路的货运量。



路段

北—南铁路瓜赖(Guarai)/托坎廷斯州的一个总站



货物种类

普通货物和液体散货



运输平台

公路和铁路

未来研究



北-南铁路延伸段



路段

埃斯特雷拉 多埃斯特/圣保罗州 (Estrela D´Oeste/SP)
- 沙佩科/圣卡塔琳娜州 (Chapecó/SC)



延伸范围

950 公里



提交研究成果

十一月/2027

北-南铁路延伸段



路段

沙佩科/圣卡塔琳娜州 (Chapecó/SC) - 里约格
兰德/南里奥格兰德州 (Rio Grande/RS)



延伸范围

833 公里



提交研究成果

十一月/2027

TLSA北-南铁路连接



路段

埃利塞乌 马丁斯/皮奥伊州 (Eliseu Martins/PI)
- 埃斯特雷图/托坎廷斯州 (Estreito/TO)



延伸范围

620 公里



提交研究成果

八月/2027

圣卡塔琳娜铁路通道



路段

迪奥尼西奥 塞尔克拉/圣卡塔琳娜州 (Dionísio
Cerqueira/SC) - 里约格兰德/圣卡塔琳娜州 (Rio
Grande/SC)



延伸范围

700 公里



提交研究成果

十一月/2027

伯南布哥州的东北铁路



路段

萨尔格罗/伯南布哥州 (Salgueiro/PE) -
苏阿佩/伯南布哥州 (Suape/PE)



延伸范围

544 公里



提交研究成果

十月/2027

闲置路段



路段

现有国家铁路网



延伸范围

9.019 公里



提交研究成果

二月/2026



总长

12.666 公里