

SEMINÁRIO

PORTOS E VIAS NAVEGÁVEIS

Um olhar sobre a infraestrutura

A CABOTAGEM BRASILEIRA DA INADEQUABILIDADE DO MODELO ATUAL

- **Legislação de fomento do FMM divorciada das necessidades efetivas de compensação dos custos da frota nacional (Lei nº 10.893/2004);**
- **Insuficiência e alheamento da cabotagem nos incentivos concedidos ao REB; (Lei 9.432 / 1997);**
- **Carga fiscal excessiva no transporte de cargas na cabotagem em total contraposição aos incentivos concedidos pelos governos das nações marítimas;**
- **Burocratização excessiva do mecanismo de ressarcimento do AFRMM, acarretando descapitalização às empresas brasileiras de navegação (EBN) (Lei 9.432 /1997);**
- **Revitalização da indústria de construção naval tendo como foco prioritário a indústria do petróleo;**
- **Ausência de subsídio à construção naval, do que decorre a prática de preços elevados, que inibem a renovação e expansão da frota mercante privada (Lei 10.893/2004);**
- **Carga fiscal muito elevada inibindo a importação de novos navios para inscrição no REB e emprego na cabotagem, como suplementação à construção no país;**
- **Falta de um tratamento diferenciado para as cargas de cabotagem, por parte das autoridades aduaneiras e sanitárias, acarretando desvantagens em relação aos modais rodoviário e ferroviário;**
- **Falta de tratamento diferenciado por parte dos operadores portuários para as cargas de cabotagem e “feeder “, conforme prática internacional**

DIVERSIDADE E ALEATORIEDADE DE ALÍQUOTAS E PERCENTUAIS DE REVERSÃO DE AFRMM

Lei 10.893/2004 Artigo 6º		
Alíquotas AFRMM		
Longo Curso	Cabotagem, Fluvial/ Lacustre Exceto Gr. Líq. / N e NE	Fluvial / Lacustre Gr. Líq. / N e NE
25%	10%	40%

Lei 10.893/2004 Artigo 17		
Percentuais de Reversão		
Longo Curso REB	Longo Curso NÃO REB	Cabotagem, Fluvial e Lacustre
83%	50%	100%

DIVERSIDADE E ALEATORIEDADE DE ALÍQUOTAS E PERCENTUAIS DE REVERSÃO DE AFRMM

Lei 10.893/2004 Artigo 17 Conta Especial
Rateio para operações que tenham origem e/ou destino no Longo Curso
9%

Lei 10.893/2004 Artigo 38 Transitório e Período de Vigência Restrito
Navios entregues à partir de 26/03/2004 , construídos no Brasil e tripulação brasileira Limite de Vigência - 31/12/2011 R\$ 0,75 por R\$ 1,00 AFRMM Cabotagem, Granéis LC, Granéis Líquidos Nav. Fluvial e Lacustre (N / NE)

PROVISÕES DO REB (Lei 9.432/ 1997)

Art. 11. É instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação.

§ 3º É a receita do frete de mercadorias transportadas entre o País e o exterior pelas embarcações registradas no REB isenta das contribuições para o PIS e o COFINS.

Sobre o frete de cabotagem incidem PIS/COFINS (9,25%) e ICMS sobre transporte interestadual (variando entre 7% e 12% conforme os estados de origem e destino da carga).

§ 7º O frete aquaviário internacional, produzido por embarcação de bandeira brasileira registrada no REB, não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.

Outro incentivo restrito ao tráfego internacional de cargas.

Art.12. São extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem e nas navegações de apoio portuário e marítimo os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso.

Esta provisão não foi até hoje efetivamente implementada. Entende a PETROBRÁS que a igualdade de preços se limita à base. O abastecimento de navios dedicados ao transporte internacional está isento de impostos e contribuições federais e estaduais (ICMS). Na cabotagem, a PETROBRÁS faz incidir sobre a mesma base de preço de combustível os diversos impostos e contribuições : PIS/COFINS (9,25%), CIDE(R\$ 40,90/t HFO e R\$ 390/m³ MGO) e ICMS (variando entre 18% e 19%)

O MECANISMO DE REVERSÃO DO AFRMM (Lei 9.432/1997)

Art. 17. Por um prazo de dez anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Parágrafo único. O Fundo da Marinha Mercante ressarcirá as empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas no art. 8º, incisos II e III, do Decreto-lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, republicado de acordo com o Decreto-lei nº 2.414, de 12 de fevereiro de 1988, que deixarão de ser recolhidas em razão da não incidência estabelecida neste artigo.

DA DIFERENÇA DE TRATAMENTO ENTRE PAGAMENTO E RESSARCIMENTO DO AFRMM (Leis 10.893/2004 e 9.432/1997 e Portaria MT n° 72/2008)

PAGAMENTO DO AFRMM (LEI 10.893/2004)

Artigo 5°.....

§ 1° Para os fins desta Lei, entende-se por remuneração do transporte aquaviário a remuneração para o transporte da carga porto a porto, incluídas todas as despesas portuárias com a manipulação de carga, constantes do conhecimento de embarque ou da declaração de que trata o § 2° o do art. 6° o desta Lei, anteriores e posteriores a esse transporte, e outras despesas de qualquer natureza a ele pertinentes.

Artigo 6°.....

§ 2° Nos casos em que não houver a obrigação de emissão do conhecimento de embarque, o valor da remuneração do transporte aquaviário, para fins de cálculo do AFRMM, será apurado por declaração do contribuinte.(Caso da PETROBRÁS no alívio de óleo bruto)

Art.8° A constatação da incompatibilidade do valor da remuneração do transporte aquaviário constante do conhecimento de embarque ou da declaração de que trata o § 2° o do art. 6° desta Lei com o praticado nas condições de mercado ensejará a sua retificação, de acordo com normas a serem estabelecidas pelo Ministério dos Transportes, sem prejuízo das cominações legais previstas nesta Lei.

DA DIFERENÇA DE TRATAMENTO ENTRE PAGAMENTO E RESSARCIMENTO DO AFRMM (Leis 10.893/2004 e 9.432/1997 e Portaria MT n°72/2008)

PORTARIA N° 72/ 2008 DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Aprova a norma complementar que estabelece critérios e disciplina procedimentos para a utilização do Sistema Eletrônico de Arrecadação do Adicional do Frete para a Renovação da Marinha Mercante e para o pagamento ou a solicitação e concessão de benefícios e incentivos relativos ao AFRMM.

Pagamento do AFRMM

Art. 45. O AFRMM incide sobre o frete, que é a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro.

.....
Art.48. A informação de frete divergente do Conhecimento de Embarque, frete irreal ou simbólico, omissão de declaração de taxas e despesas portuárias, gerando, conseqüentemente, valores incorretos de AFRMM, ensejará a sua retificação de ofício.

Parágrafo único. A constatação da irregularidade constante do caput deste artigo será considerada grave transgressão à legislação vigente, ficando o infrator sujeito às penalidades constantes na Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990.

Observação; Fica claro que para o pagamento do AFRMM o documento hábil é o Conhecimento de Embarque, na cabotagem substituído pelo CTAC.

DA DIFERENÇA DE TRATAMENTO ENTRE PAGAMENTO E RESSARCIMENTO DO AFRMM (Leis 10.893/2004 e 9.432/1997 e Portaria MT n°72/2008)

PORTARIA MT N° 72/2008
Ressarcimento do AFRMM

Artigo 61.....

§ 2º Para a formalização do pedido de ressarcimento do AFRMM, a empresa deverá apresentar ao Serviço de Arrecadação do DEFMM com jurisdição sobre o porto de destino final da mercadoria, os seguintes documentos:

I - requerimento, na forma do Anexo IX desta Norma, assinado pelo dirigente da empresa ou seu representante legal cadastrado no Sistema MERCANTE;

II - original do Conhecimento de Embarque ou do Conhecimento de Transporte Aquaviário de Cargas - CTAC acompanhado de cópia legível para cotejo com o original por servidor do DEFMM o qual deverá apor carimbo de “confere com o original”, nome legível, matrícula SIAPE e assinatura, contendo confirmação do destinatário de que recebeu a mercadoria declarada com nome legível, CPF e assinatura do responsável pelo recebimento ou, documento que comprove o descarregamento da mercadoria transportada no porto de destino final constante do Conhecimento de Embarque assinado por autoridade portuária ou operador portuário devidamente identificado com o nome legível, CPF ou matrícula, e assinatura;

III - cópia da nota fiscal da mercadoria contendo declaração de que “confere com o original” assinada pelo transportador ou seu representante legal identificado com nome legível, CPF e assinatura

O MECANISMO DE REVERSÃO DO AFRMM (Lei 9.432/1997)

Assim fica comprovado que a Portaria MT nº 72/2008, que aprovou Norma Complementar que regulamenta os mecanismos de arrecadação, reversão, não incidência e ressarcimento do AFRMM, trata de forma diferenciada os casos de pagamento efetivo do AFRMM e de ressarcimento do AFRMM

No caso de pagamento do AFRMM: a documentação hábil para comprovar o transporte é o Conhecimento de Embarque, na cabotagem denominado CTAC, emitido pelo transportador aquaviário (em obediência à Lei 10.893/2004 do FMM e AFRMM, que é clara e detalhada).

No caso de ressarcimento do AFRMM: a documentação hábil para comprovar o transporte inclui além do Conhecimento de Embarque, na cabotagem denominado CTAC, emitido pelo transportador aquaviário, a apresentação de cópia da nota fiscal da mercadoria contendo declaração de que “confere com o original”, assinada pelo transportador ou seu representante legal identificado com nome legível, CPF e assinatura. (a Lei 9.432/1997 é omissa quanto ao procedimento, o que ensejou requisitos adicionais que criam complexidade e retenção de créditos para as EBN).

A Nota Fiscal é emitida pelo vendedor da carga que na modalidade FOB, sequer é o contratante do frete, não tendo portanto qualquer relação contratual com o transportador. Mesmo na venda CIF, o transportador tem que solicitar do usuário cópia autenticada da NOTA FISCAL e assegurar que confere com o original que não é da sua emissão.

DESVANTAGENS DE TRATAMENTO DA CABOTAGEM DESVINCULAR DO TRATAMENTO DAS CARGAS INTERNACIONAIS

SITUAÇÃO ATUAL	PROPOSTA
INSPEÇÃO DA ANVISA POR ESCALA	INSPEÇÃO MENSAL
DESPACHO ADUANEIRO	SEGREGAR E ELIMINAR
SISCARGA	DESVINCULAR DA OPERAÇÃO
I. IMP. SOBRE NAVIPEÇAS SEM SIMILAR	DESONERAR A IMP. SEM SIMILAR

FONTE: LOG IN

DA REVITALIZAÇÃO DA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL

FOCO NA INDÚSTRIA DO PETRÓLEO

- PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO E EXPANSÃO DA FROTA-PROMEF (TRANSPETRO)
- PROMEF 1- 10 Navios tanque SUEZMAX; 5 navios tanque AFRAMAX; 4 navios tanque PANAMAX; 4 navios para produtos e 3 navios para Gás Liquefeito de Petróleo (GLP)

Total do PROMEF 1- 26 navios

- PROMEF 2 – 4 Navios tanque SUEZMAX DP; 3 navios tanque AFRAMAX; 8 navios para produtos; 5 navios para Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) e 3 navios para transporte de “bunker”

Total do PROMEF 2- 23 navios

Total do PROMEF (1+2) – 49 navios

Com a descoberta do pré-sal já se planeja o PROMEF 3.

- PROGRAMA DE RENOVAÇÃO DA FROTA DE APOIO MARÍTIMO –PROREFAMTotal: 146 embarcações dos mais variados tipos das quais 24 já foram contratadas na primeira fase.

- CONTRATOS DE CONSTRUÇÃO PARA EMPRESAS PRIVADAS PARA EMPREGO NA CABOTAGEM:

2 navios graneleiros de 80.000 TPB- LOG IN

5 navios porta contêineres de 2.800 TEUS – LOG IN

Total: 7 navios

TRATAMENTO PREFERENCIAL PARA OPERAÇÃO DE CARGAS DE CABOTAGEM

A prática internacional é a dos operadores portuários concederem descontos nos preços de operação das cargas de cabotagem nos tráfegos de feeder e cabotagem;

Esta prática se baseia no conceito de que estas cargas representam um acréscimo ao volume de cargas internacionais operadas nos tráfegos de longo curso contribuindo para a redução do “bottom line” dos custos fixos;

Se por exemplo o tráfego de cabotagem acrescenta 20% ao volume de contêineres operados no longo curso, os custos fixos serão reduzidos em torno de 17% por unidade de contêiner operado, aumentando a rentabilidade na operação de longo curso e permitindo a concessão de descontos para a operação na cabotagem e no sistema feeder.

Esta prática ainda é muito restrita no Brasil o que certamente é um dos entraves à expansão da cabotagem.

O quadro a seguir reflete esta realidade assinalando o baixo percentual de operações de transbordo no porto de Santos quando comparado a portos estrangeiros.

TRATAMENTO PREFERENCIAL PARA OPERAÇÃO DE CARGAS DE CABOTAGEM

PORTO	MOVIMENTO TOTAL (TEUS)	TRANSBORDO (TEUS)	PART. % TRANSB.	AREA EM 1.000 M ²		
				2008	2010	2015
SANTOS	2.674.975	108.215	4,00%	774	874	IGNORAD A
BARCELONA	2.569.549	988.972	38,50%	1.094	2.094	4.094
LE HAVRE	2.638.000	758.000	28,50%	2.770	3.750	5.750

FONTE: ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA

CARGA FISCAL SOBRE A IMPORTAÇÃO DE NAVIOS

	RIO DE JANEIRO			AMAZONAS		
TRIBUTO	ALÍQUOT A	BASE	IMPACT O	ALÍQUOT A	BASE	IMPACT O
II	14%	1,19	16,66%	14%	1,05	14,70%
ICMS	19%	1,14	21,66%	5%	1,14	5,70%
PIS/COFIN S	9,25%	1,2825	11,86%	9,25%	1,1425	10,57%
TOTAL			50,18%			30,97%

A CABOTAGEM NO MUNDO

- **A cabotagem no mundo é tratada como questão estratégica pela maioria das nações com interesse vital na navegação.**
- **Os governos destes países e a sua legislação a par de reservarem esta área para as frotas nacionais, e de concederem auxílios de estado e tratamento fiscal privilegiado para os navios de seus registros e para os marítimos que os tripulam, interditam ou apresentam claras restrições a presença de navios estrangeiros neste tráfego.**
- **Os países que abriram sua cabotagem a navios estrangeiros o fizeram em muitos casos pela impossibilidade política de estimular a constituição de uma frota nacional. A Austrália, é exemplo clássico, tendo sucumbido às excessivas pressões e reivindicações de um sindicalismo extremamente forte, cujo atendimento encareceria sobremaneira o custo de uma cabotagem nacional para a sociedade.**

A CABOTAGEM NO MUNDO

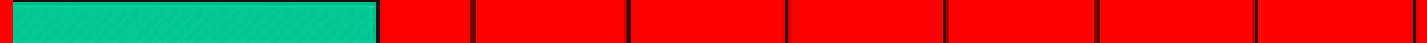
Os quadros a seguir apresentados explicitam as políticas de proteção e fomento à cabotagem nacional bem como os incentivos concedidos às frotas nacionais que são temas intimamente ligados.

O primeiro se refere a um levantamento feito pela Maritime Administration (agência de fomento à marinha mercante dos Estados Unidos da América) em 1991, que permanece bastante atual e que se refere a 56 países selecionados pelos seguintes critérios:

- Frota oceânica com mais de 50 embarcações de mais de 1.000 TPB;**
- Litoral aberto ao tráfego internacional sem restrições;**
- Governo estável não engajado em conflitos armados;**
- Despertam interesse político ou comercial nos EUA.**
- O único fato relevante após a edição do estudo foi a integração da cabotagem entre estados membros da União Europeia a partir do Regulamento nº 3577/92 do Conselho da EU, que após 17 anos apresentou resultados muito aquém das metas estabelecidas.**

MARITIME ADMINISTRATION LEVANTAMENTO EM 56 NAÇÕES MARÍTIMAS

FIXADO AO REG. NAC.*



REQ. CONSTRUÇÃO
NO PAIS

RESTR. A PROPRIED.

RESTR. A TRIPULAÇÃO

SUBS. INDIRETO

SUORTE A FROTA**

RESTR. A CABOTAGEM

0 5 10 15 20 25 30 35 40 45

Fonte: MARAD 1991

As conclusões retiradas deste levantamento são as seguintes:

- **12 países interditam a retirada de navios empregados na cabotagem dos seus registros nacionais;**
- **7 países, entre os quais os Estados Unidos, o Japão e a China impõem o requisito de construção dos navios empregados na cabotagem em estaleiros do próprio país;**
- **43 países impõem que os navios sejam ou inteiramente ou parcialmente tripulados por cidadãos do próprio país, entre os quais os já citados EUA, República Popular da China e Japão;**
- **40 países interditam o emprego de navios estrangeiros afretados na cabotagem;**
- **18 países provêm auxílio estatal direto a suas frotas nacionais (state aid) engajadas na cabotagem enquanto 12 provêm auxílios indiretos como redução ou isenção de imposto de renda para os marítimos tripulantes dos navios da frota nacional.**
- **37 países impõem o controle integral ou majoritário da propriedade das embarcações por cidadãos do país ou pelo estado.**

AUXÍLIOS DE ESTADO

TIPOS DE SUBSÍDIOS PRATICADOS	Grécia	Japão	Alemanha	EUA	Noruega	Reino Unido	Taiwan	Singapura	Rússia	Brasil	Itália	Espanha	Chile	Dinamarca	Arábia Saudita	França	Canadá	Índia
<i>% Frota Mundial</i>	19	14	7	6	5	3	3	3	2	.4	2	1	.4	2	1.	.8	.7	2
<i>Subsídios à Construção</i>		X	X	X	X	X	X			X	X	X		X		X		X
<i>Programas de Financiamento</i>	X	X	X	X	X	X	X			X	X			X		X		X
<i>Tratamento Fiscal Diferenciado</i>			X	X	X						X	X		X		X	X	X
<i>Programas Sociais e Econômicos</i>		X	X	X	X	X	X		X		X	X		X				
<i>Subsídios Operacionais</i>		X	X	X						X	X					X	X	
<i>Reserva de Carga Prescrita</i>				X			X			X	X	X				X	X	X
<i>Auxílio à Construção e Sucateamento</i>	X			X	X						X			X				X
<i>Depreciação e Taxas Especiais</i>		X	X		X		X			X			X	X	X	X	X	X
<i>Empresa de Navegação Governamental</i>							X	X				X		X				X

Fonte: Lovett, Willian A. United States Shipping Policies and the World Market, 1993 and MARAD, 2004 e MURILLO M.R.C. Barbosa, Seminário ANTAQ, 2009*.

PAÍSES COM CABOTAGEM TOTALMENTE ABERTA A NAVIOS ESTRANGEIROS

PAÍS	MOTIVAÇÃO
AUSTRÁLIA	SEM POLÍTICA PARA APOIO À FROTA NACIONAL
NOVA ZELÂNDIA	SEM POLÍTICA PARA APOIO À FROTA NACIONAL
BÉLGICA	LITORAL IRRELEVANTE
CHIPRE	REGISTRO DE CONVENIÊNCIA/ LITORAL IRRELEV.
ISRAEL	LITORAL IRRELEVANTE
CINGAPURA	LITORAL IRRELEVANTE
ÁFRICA DO SUL	SERVIDA PELOS TRÁFEGOS INTERNACIONAIS
QUÊNIA	LITORAL IRRELEVANTE

Fonte: MARAD 1991, MURILLO M.R.C. Barbosa, Seminário ANTAQ, 2009*
*Complementado por Merco Shipping Marítima Ltda.(Motivação)

TRATAMENTO FISCAL PRIVILEGIADO PARA FROTAS NACIONAIS

IMPOSTO ÚNICO SOBRE A ARQUEAÇÃO (“TONNAGE TAX”)

- Introduzido inicialmente pelos registros de conveniência (Panamá, Libéria, Hong Kong, etc.)
- Adotado por inúmeras nações marítimas em substituição ao imposto de renda corporativo (IRPJ) a seguir listadas:
 - Grécia, Noruega, Dinamarca, Reino Unido, França, Alemanha, Bélgica, Irlanda, Itália, Estados Unidos, Rússia, Índia, Coreia;
 - Mais recentemente adotado, em caráter experimental, pelo Japão para as 10 maiores empresas de navegação do país;
 - O “tonnage tax” nos registros tradicionais se baseia em um lucro virtual (“notional profit”) que deriva da tonelagem de arqueação e, portanto será pago independentemente do resultado corporativo da empresa;
 - Assim seu efeito é condicionado às empresas registrarem lucro corporativo.
- A seguir são apresentados alguns exemplos clássicos deste sistema de tributação:

IMPOSTO ÚNICO SOBRE A ARQUEAÇÃO ALGUNS EXEMPLOS CLÁSSICOS

TONNAGE TAX - ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

ALÍQUOTA	LUCRO VIRTUAL DIÁRIO
35%	40 CENTS PARA CADA 100 NRT, ATÉ 25.000 NRT
35%	20 CENTS PARA CADA 100 NRT EM EXCESSO DE 25.000 NRT

EXEMPLO COMPARATIVO – ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

FROTA DE 1 NAVIO DE 45.000 NRT

	IR CORPORATIVO	TONNAGE TAX
ALÍQUOTA DE IMPOSTO	35%	35%
LUCRO ANUAL	US\$ 1.000.000	US\$ 51.100
IMPOSTO ANUAL	US\$ 350.000	US\$ 17.885

IMPOSTO ÚNICO SOBRE A ARQUEAÇÃO ALGUNS EXEMPLOS CLÁSSICOS

EXEMPLO COMPARATIVO – DINAMARCA

FROTA DE 1 NAVIO DE 45.000 NRT

	IR CORPORATIVO	TONNAGE TAX
ALÍQUOTA DE IMPOSTO	25%	25%
LUCRO ANUAL	US\$ 1.000.000	US\$ 131.400
IMPOSTO ANUAL	US\$ 250.000	US\$ 32.850

ESPAÑA

NRT	EURO/100NRT/DIA	US\$ / 100NRT/DIA
0-1.000	0,9	1,35
1.001-10.000	0,7	1,05
1.000-25.000	0,4	0,60
DE 25.000 EM DIANTE	0.2	0.30

EXEMPLO COMPARATIVO – ESPAÑA

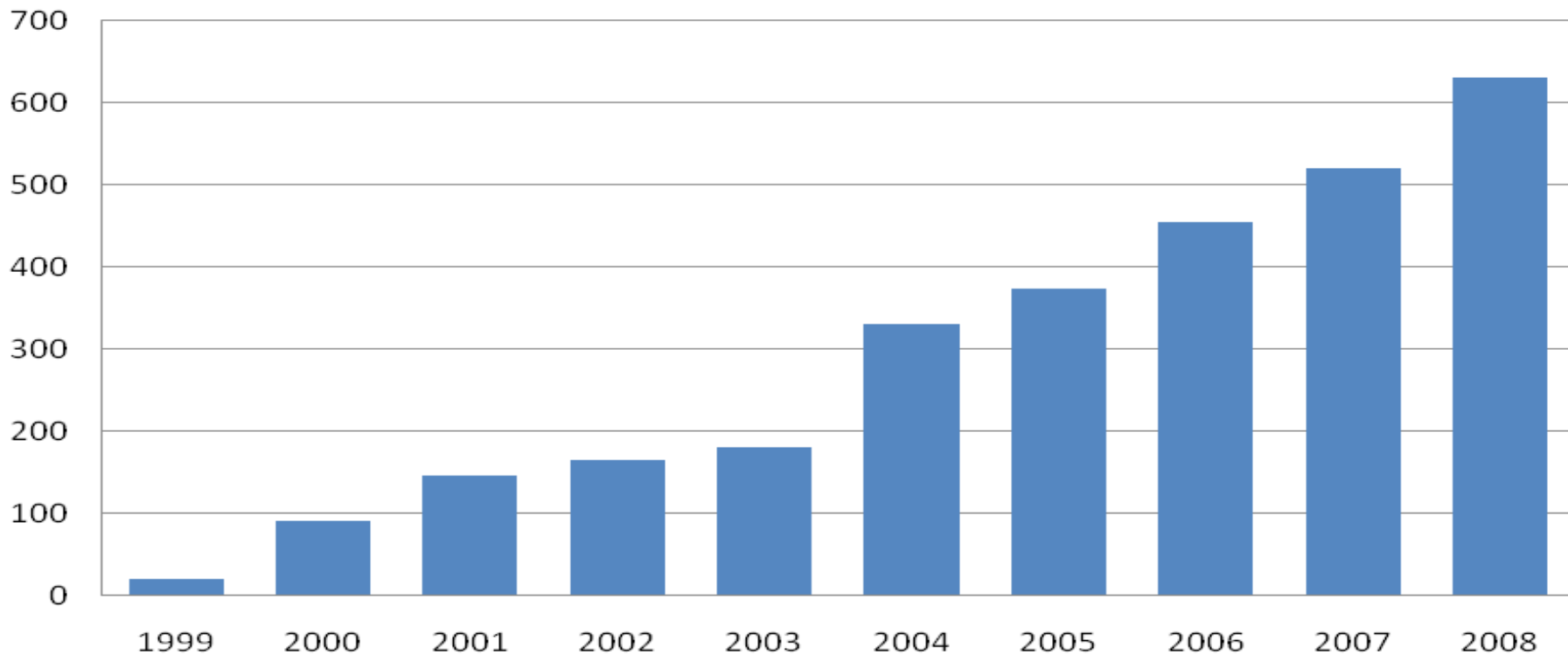
FROTA DE 1 NAVIO DE 45.000 NRT

	IR CORPORATIVO	TONNAGE TAX
ALÍQUOTA DE IMPOSTO	35%	35%
LUCRO ANUAL	US\$ 1.000.000	US\$ 49.275
IMPOSTO ANUAL	US\$ 350.000	US\$ 17.246

A CABOTAGEM BRASILEIRA REALIDADE ATUAL

- **Expansão apesar de todos os ônus e entraves**
- **Incapacidade de aproveitar todo o potencial de expansão**
- **Exaustão dos mecanismos até aqui utilizados para a expansão da frota dedicada a cabotagem:**
 - **Transferência de navios brasileiros do longo curso para a cabotagem**
 - **Afretamento a casco nu de navios estrangeiros com suspensão de registro e inscrição no REB**
 - **Afretamento de navios estrangeiros por antecipação à entrada de navios em construção em estaleiros brasileiros**
 - **Imperiosidade da construção de novos navios para renovar e expandir a frota mercante dedicada á cabotagem.**

CABOTAGEM DE CARGAS EM CONTÊINERES EM 1.000 TEUS



Taxa de crescimento: Global: 1,3% ao ano

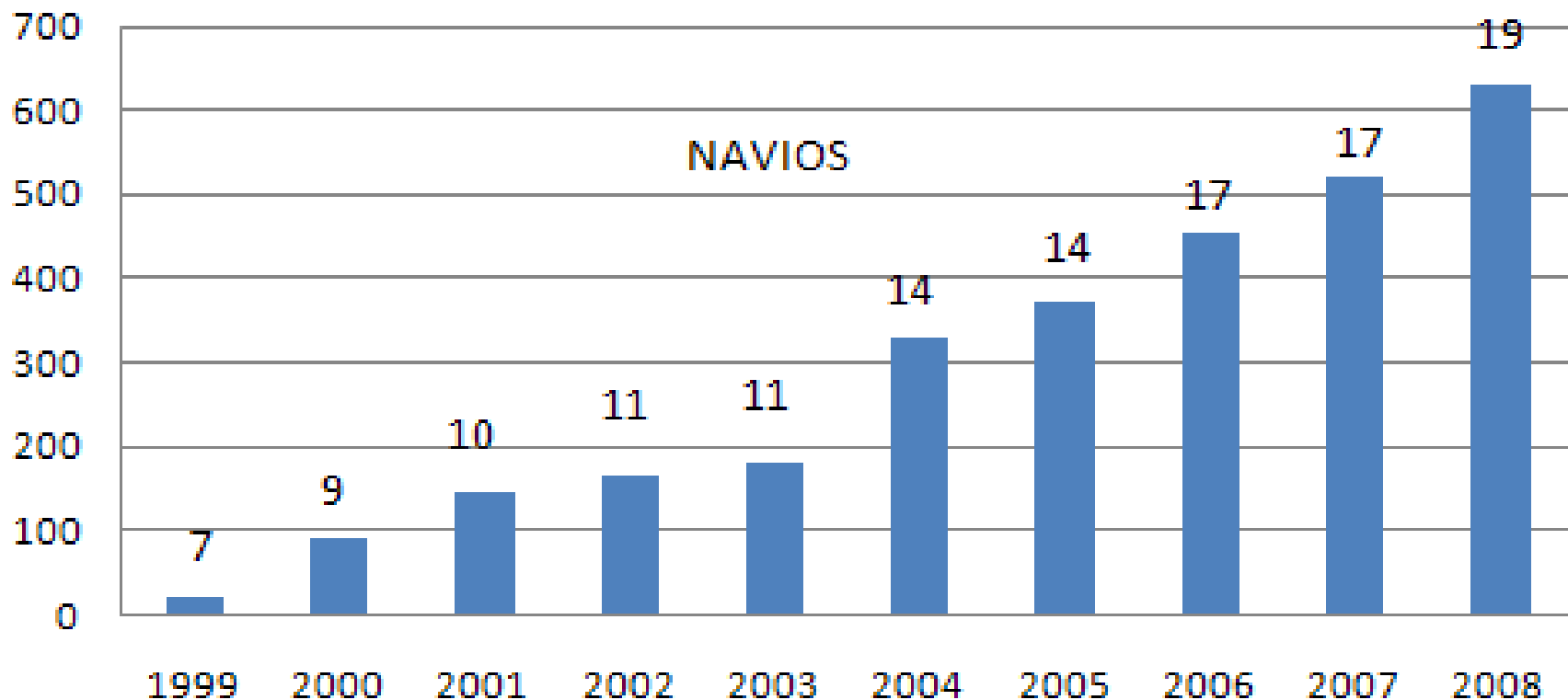
Cabotagem brasileira: 13% ao ano

FONTE: SYNDARMA

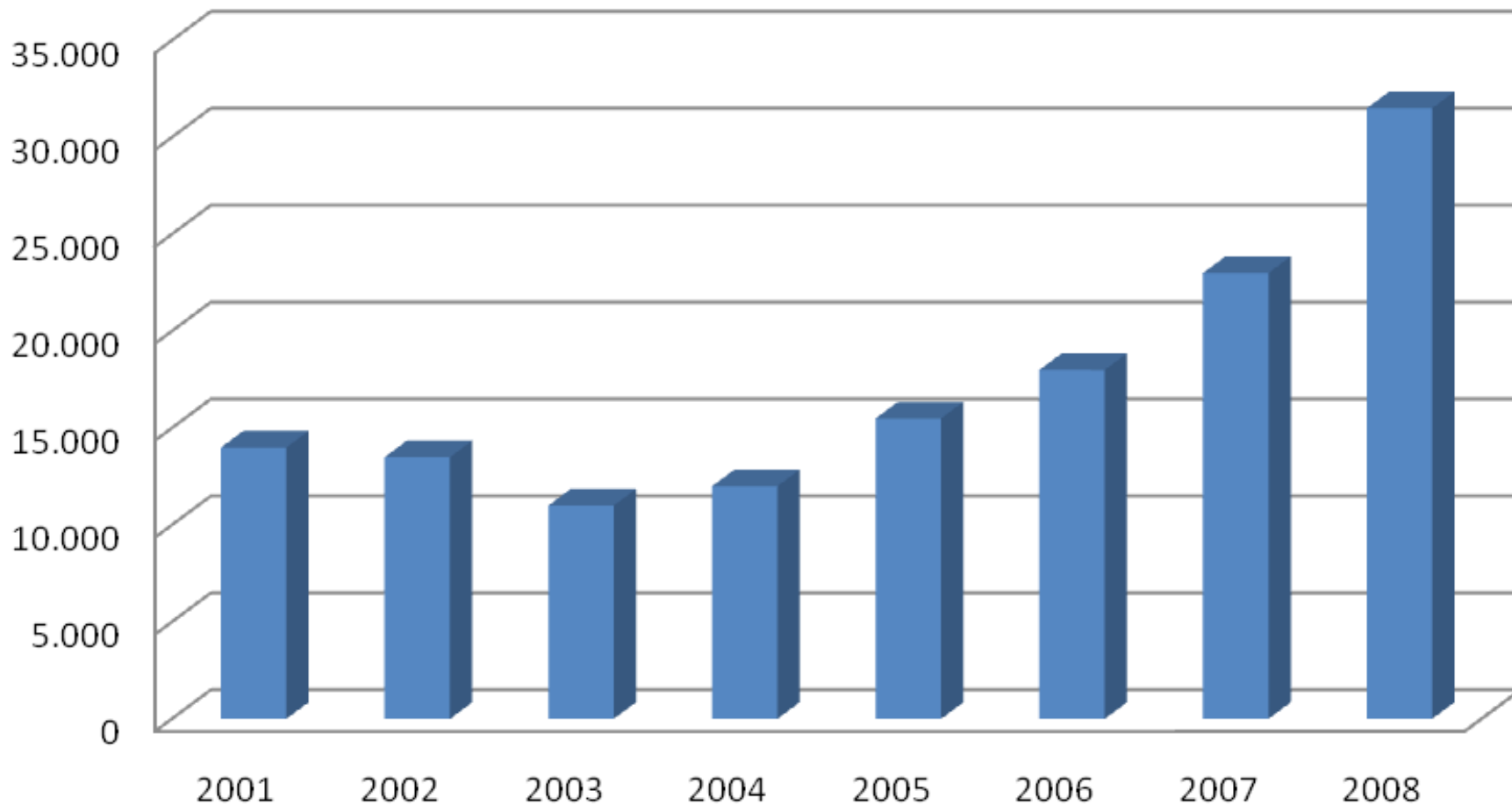
EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO EM 1000 TEUS X NÚMERO DE NAVIOS PORTA CONTÊINERES

1000 TEUS

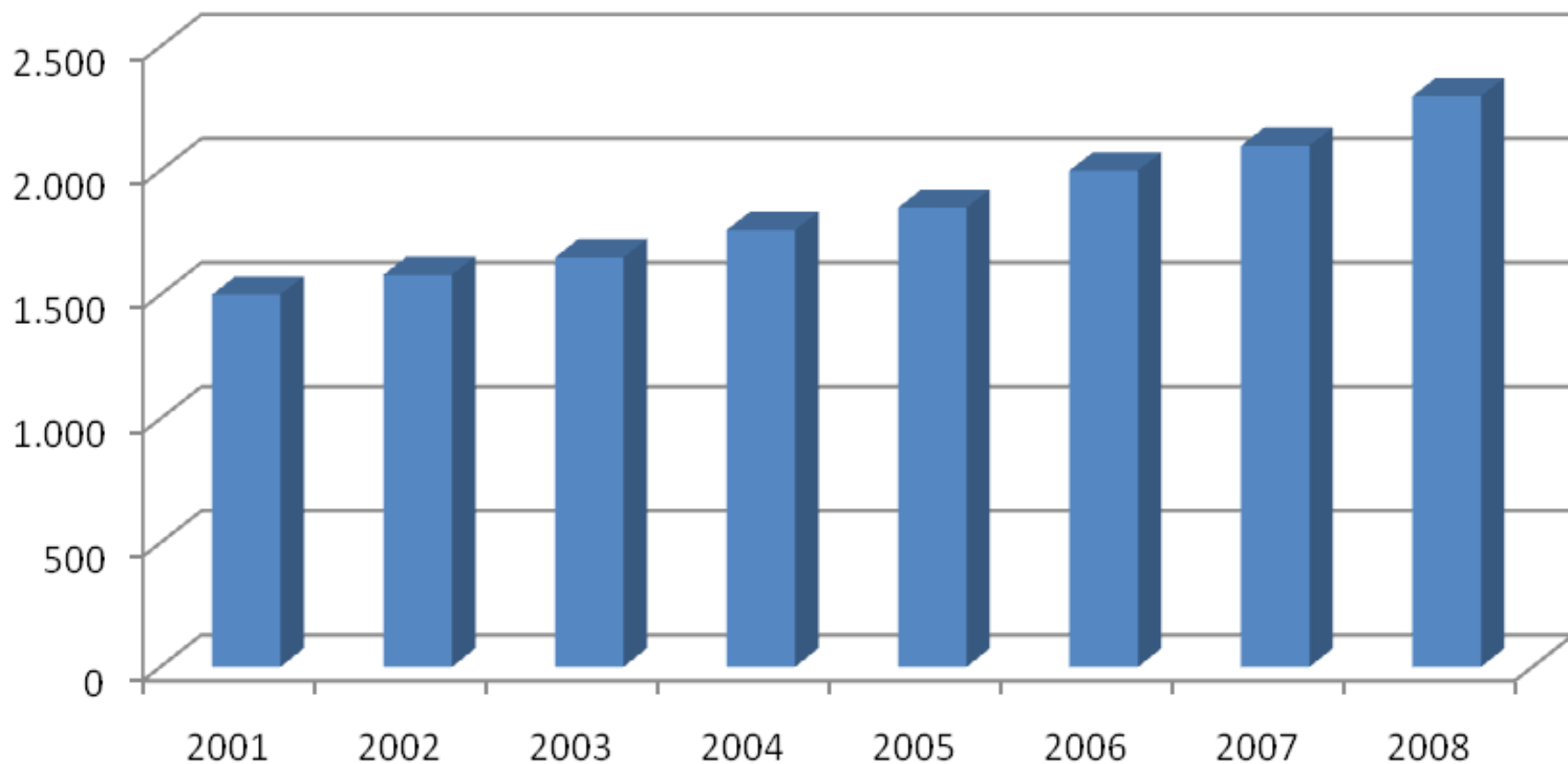
NAVIOS



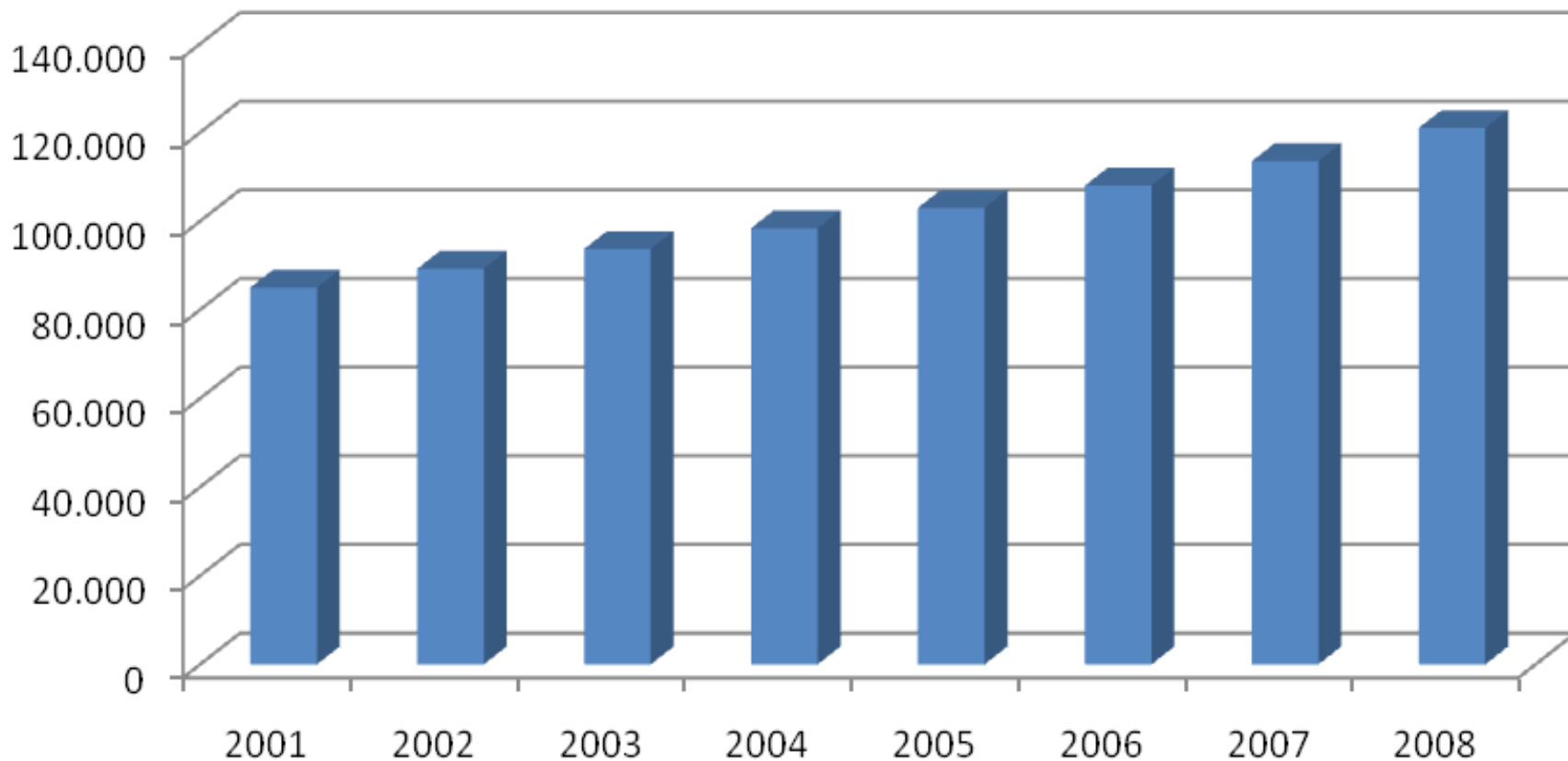
CABOTAGEM DE GRANEIS SÓLIDOS EM 1.000 TONS



CABOTAGEM DE GRANEIS LÍQUIDOS EMPRESAS PRIVADAS EM 1.000 TONS

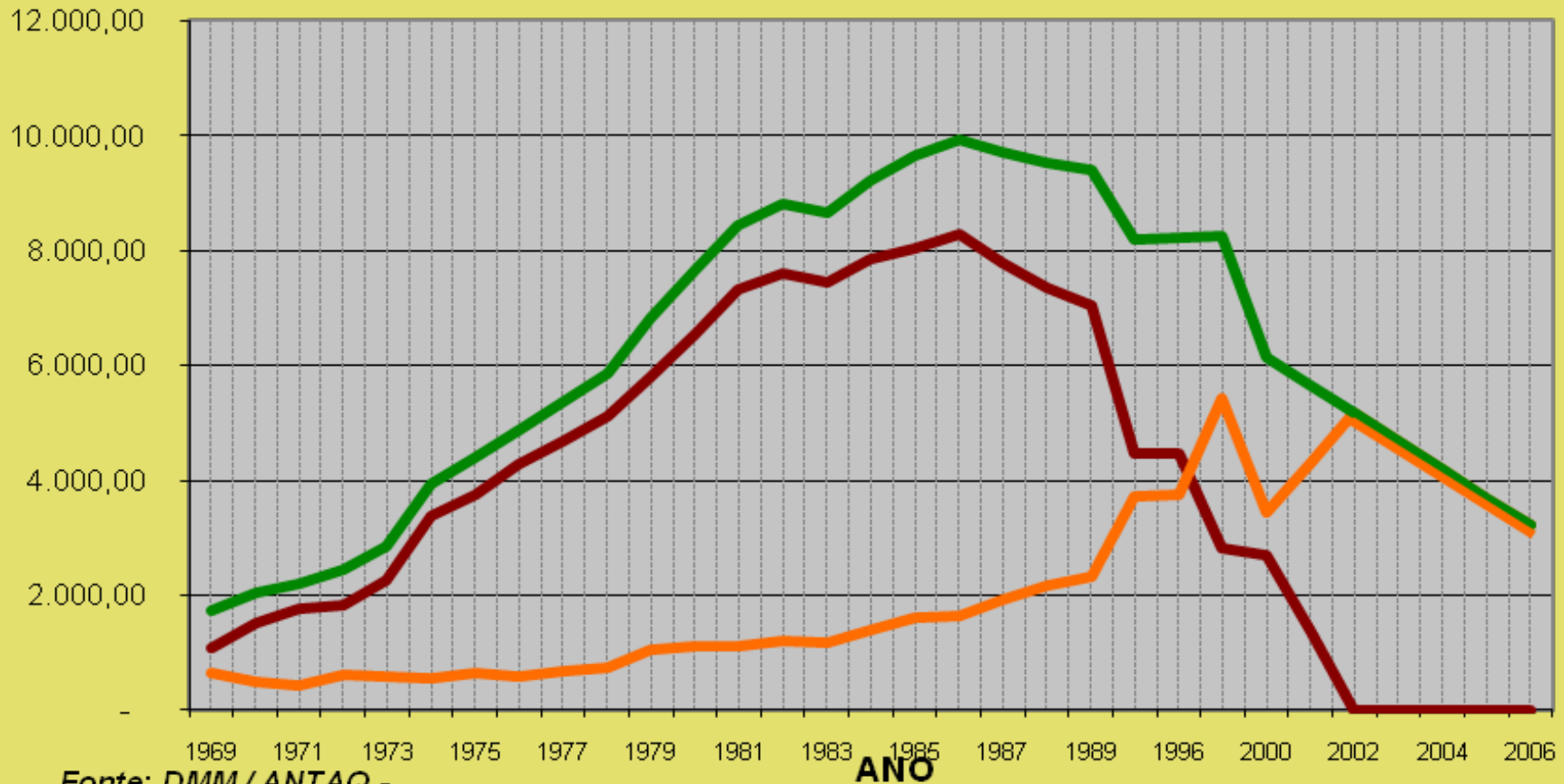


CABOTAGEM DE PETRÓLEO E DERIVADOS SISTEMA PETROBRÁS EM 1.000 TONS

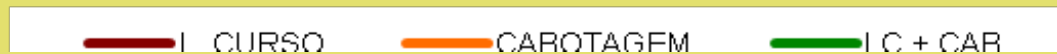


EVOLUÇÃO DA FROTA PRÓPRIA BRASILEIRA

TPB X 1000



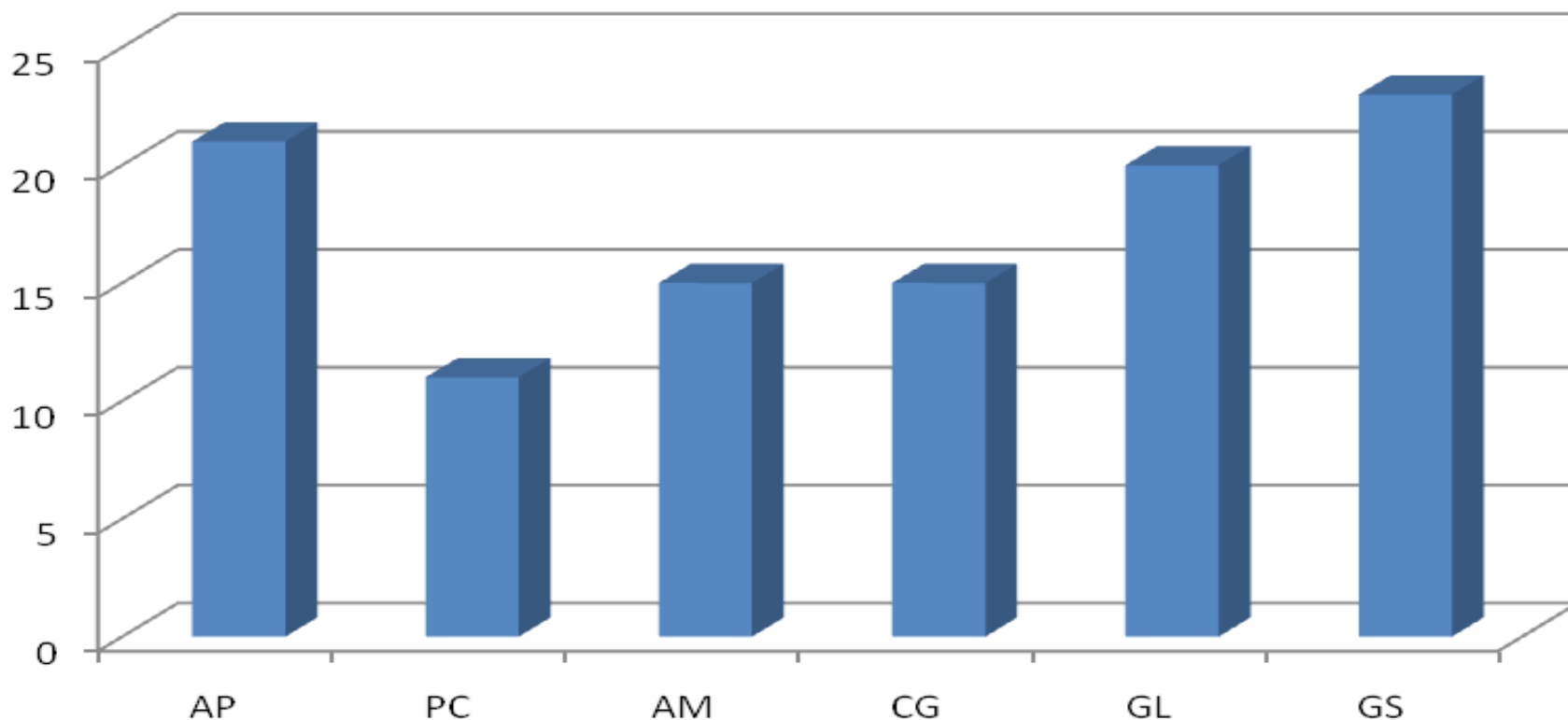
Fonte: DMM / ANTAQ -



FROTA NACIONAL EM 2009	
EM TPB	
CARGA GERAL	691.905
PETRÓLEO/DERIVADOS (SUB-TOTAL)	1.458.573
QUÍMICOS/GASES (SUB-TOTAL)	196.110
GRANÉIS LÍQUIDOS	1.654.683
GRANÉIS SÓLIDOS	765.294
APOIO MARIT./PORT.	473.147
TOTAL	3.585.028

FONTE; ANTAQ

IDADE MÉDIA DA FROTA EM ANOS



AP – APOIO PORTUÁRIO
AM – APOIO MARÍTIMO
GL – GRANÉIS LÍQUIDOS

PC – PORTA CONTÊINER
CG – CARGA GERAL
GS – GRANÉIS SÓLIDOS

DA COMPETIVIDADE DA CABOTAGEM

CAPTAÇÃO DE NOVOS MERCADOS

- **A captação de novos mercados para a cabotagem depende da competitividade do modal em relação ao seu grande competidor que é o modal rodoviário no caso brasileiro.**
- **As estatísticas demonstram que esta competitividade é em grande parte condicionada pela distância entre origem e destino e entre o ponto de origem e o porto de embarque bem como entre o porto de descarga e o ponto final de destino.**
- **Os gráficos abaixo apresentados dão uma noção prática das condições básicas para a captação de mercado desenvolvidas por duas empresas que lideram o segmento de transporte cargas em contêineres na cabotagem**

DA COMPETIVIDADE DA CABOTAGEM

**CUSTO**

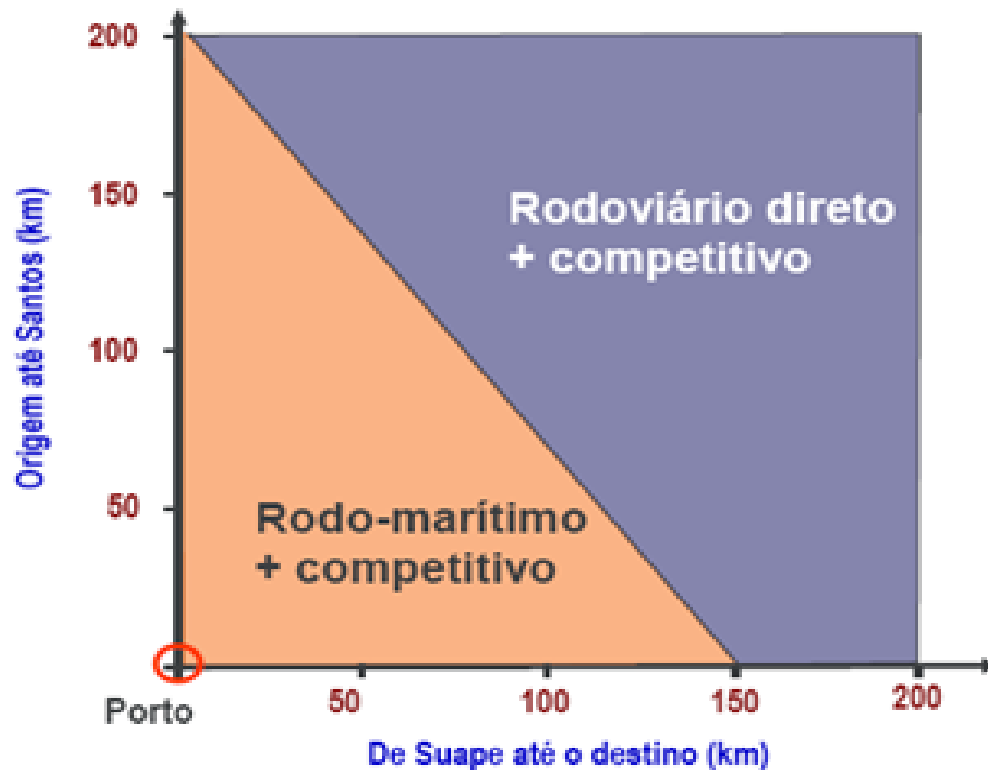
**COMPETIVIDADE COM
RODOVIÁRIO
PELO MENOS 10% DE
DIFERENCIAL
DE CUSTO**

FONTE: ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA

DA COMPETIVIDADE DA CABOTAGEM

■ Exemplo: Competitividade do rodo-marítimo x rodoviário direto

Carga Estado de São Paulo para Pernambuco



DA COMPETIVIDADE DA CABOTAGEM

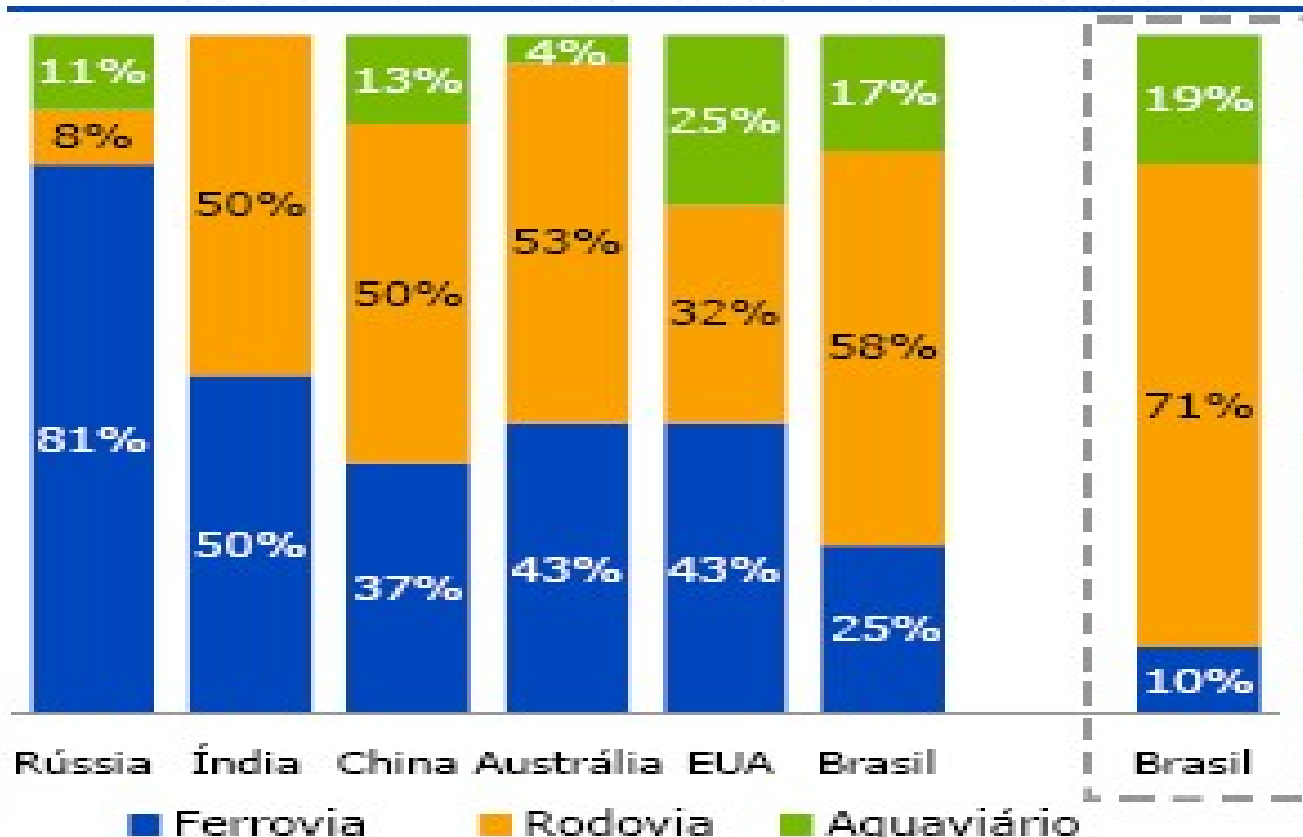


DA IMPORTÂNCIA DA CABOTAGEM

SOBRE A ECONOMIA E SOBRE O MEIO AMBIENTE

- **CONSIDERAÇÕES SOBRE A MATRIZ DE TRANSPORTE**
- **CONSIDERAÇÕES SOBRE A REDUÇÃO DE EMISSÃO DE GASES PRODUTORES DO EFEITO ESTUFA**
- **REDUÇÃO NO INVESTIMENTO EM EQUIPAMENTO DE TRANSPORTES**
- **REDUÇÃO DE CONSUMO DE COMBUSTÍVEIS**

Matriz de Transporte de Diferentes Países

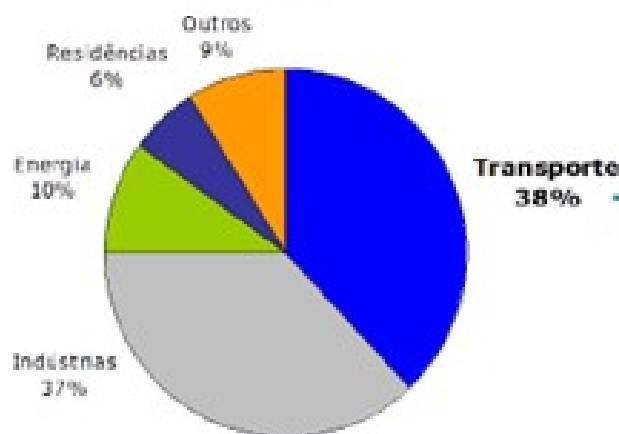


Nota: 1. Não considera oleodutos e transporte aéreo; 2. Exclui o transporte de minério de ferro

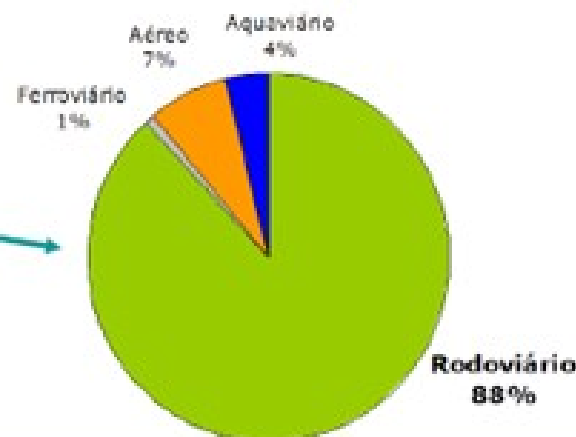
Fonte: CIA Factbook 2007; Ministério dos Transportes; ANTT

O setor de transportes é a principal atividade econômica responsável por emissões de CO₂ no Brasil

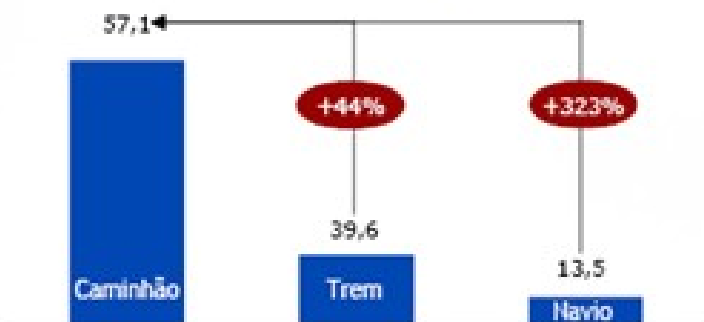
Emissões brasileiras de CO₂ por setor de atividade



Emissões brasileiras de CO₂ por modal de transporte



Emissão de CO₂eq por modal (em gramas emitidas no transporte de 1 ton por 1 km)



Nota:

1 - Desconsiderando emissões por desmatamento na Amazônia e outros biomas

Fontes: Inventário Brasileiro de Emissões de Gases do Efeito Estufa, do Ministério de Ciência e Tecnologia e Estudo WWF

INVESTIMENTO EM EQUIPAMENTOS DE TRANSPORTE

HIDROVIA

1 Comboio - 6.000 t
(4 chatas e empurrador)



150 m

FERROVIA

2,9 Comboios Hopper
86 vagões de 70 t



1,7 km

RODOVIA

172 Carretas de 35 t
Bi-trem Graneleiras



3,5 km
(26 km em movimento)

FONTE: SECRETARIA DE TRANSPORTES DE SÃO PAULO

REDUÇÃO DE CONSUMO DE COMBUSTÍVEIS

Transportar 1 tonelada por 1.000 km

HIDROVIA

4 litros



FERROVIA

6 litros



RODOVIA

15 litros



FONTE; ANTAQ

CONCLUSÕES

Como se pode depreender pelo presente estudo, as principais medidas para viabilizar a sobrevivência e expansão da atividade de transporte marítimo de cabotagem passam pelas seguintes medidas específicas e a serem implementadas através de modelação efetiva das operações de transporte por tipo de carga: contêineres, granéis líquidos e granéis sólidos.

- **Condições pra compensar os diferenciais de custo operacional e de capital em relação à média internacional, de modo a viabilizar a renovação e expansão da frota brasileira;**
- **Facilitar a tramitação do transporte marítimo de cargas, eliminando as vantagens relativas ao tratamento dispensado aos modais rodoviário e ferroviário;**
- **Revisão da legislação de fomento (Lei 10.893/2004 do FMM e do AFRMM) para tornar as suas provisões adequadas a compensação efetiva de custos, para cada segmento de transporte de carga na cabotagem e para voltar a incentivar a indústria de construção naval para compensar também as suas desvantagens em relação à indústria dos países que lideram o setor;**

CONCLUSÕES (continuação)

- **Revisão da legislação que instituiu o REB (Lei 9.432/1997) para conceder incentivos e auxílios de estado efetivos, em especial para a cabotagem, para nivelá-los às práticas internacionais;**
- **Incentivar tratamento diferencial e a prática de preços reduzidos para operação portuária das cargas transportadas pela cabotagem e pelo sistema “feeder” na costa brasileira;**
- **Revisão do tratamento fiscal para a importação de navios novos e para a tributação federal dos resultados corporativos obtidos com a operação de navios inscritos no REB através da adoção do imposto único sobre o lucro virtual vinculado à tonelagem líquida de arqueação da frota mercante brasileira (“tonnage tax”).**

Muito Obrigado

Arsênio Nóbrega
Merco Shipping Marítima Ltda.

anobrega@mercoshipping.com.br