



Cabotagem Brasileira: *Limites e Possibilidades*

Almirante
Murillo de Moraes R. Corrêa Barbosa
ANTAQ – Diretor

Cabotagem Brasileira: limites e possibilidades.

- *A ANTAQ.*
- *Cabotagem: política nacional.*
- *Vantagens comparativas.*
- *Potencialidades.*
- *Limitações.*
- *Sugestões da ANTAQ.*
- *Conclusões.*



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários desempenha, como autoridade administrativa independente, a função de entidade reguladora e fiscalizadora das atividades portuárias e de transporte aquaviário.



Objetivos

(Lei nº 10.233, de 2001)

I – Implementar as políticas públicas formuladas pelo CONIT, MT e SEP.

II – Regular e supervisionar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, exercidas por terceiros, com vistas a:

- ▶ garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;**
- ▶ harmonizar os interesses dos usuários com o dos prestadores dos serviços, preservado o interesse público; e**
- ▶ arbitrar conflitos de interesses e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica.**

A Estrutura do Estado



Cabotagem: política nacional.

A importância estratégica da marinha mercante

Garante o funcionamento do comércio exterior do País e influencia a competitividade das exportações.

Contribui para o equilíbrio da balança de serviços e para a circulação equilibrada da economia doméstica.

Assegura a soberania do País em situações de crise e emergência interna.



Cabotagem: política nacional.

A prática internacional de proteção

Os Estados protegem segmentos nacionais estratégicos da competição internacional, por intermédio da aplicação de políticas de subsídios e da reserva de mercados



A reserva de mercado na navegação de cabotagem é praticada por diversos países com tradição marítima, com o objetivo de preservar uma frota própria e o controle e a regulação sobre o mercado doméstico da navegação.

Cabotagem: política nacional.

A prática internacional de proteção Exemplos



Nos Estados Unidos da América, a cabotagem deve ser realizada por embarcações construídas e documentadas nos EUA e que o proprietário e a tripulação sejam de 75% de cidadãos norte-americanos - Jones Act.

Na CEE, os armadores são livres para operar na cabotagem de qualquer Estado-Parte, na condição dos navios estarem registrados em um dos Estados Partes e navegarem sob a sua bandeira, nos termos de regulamentação específica - Regulamento CCE nº 3577/92 do Conselho.



Cabotagem: política nacional.

A legislação da cabotagem brasileira.

- **Emenda Constitucional nº 7 dá nova redação ao art. 178 da CF permitindo o emprego de embarcação estrangeira na cabotagem brasileira:**

“Art. 178.

Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.”

- **art. 7º da Lei nº 9.432, de 1997 regulamenta o art. 178 da CF e permite a abertura do mercado a embarcações estrangeiras, desde que afretadas por EBN, quando da inexistência ou indisponibilidade de embarcações de bandeira brasileira:**

“Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos arts. 9º e 10.”

Vantagens comparativas

Extensa costa marítima dotada de portos públicos e terminais portuários privados

Ambiente macroeconômico favorável

Concentração ao longo da costa dos setores produtivo e consumidor

Investimentos na infra-estrutura de transportes terrestres possibilitando o desenvolvimento do transporte multimodal porta-a-porta

Modernização das EBN na prestação de serviços de transporte com enfoque logístico integrado

Existência de vantagens comparativas da cabotagem em relação ao modal rodoviário



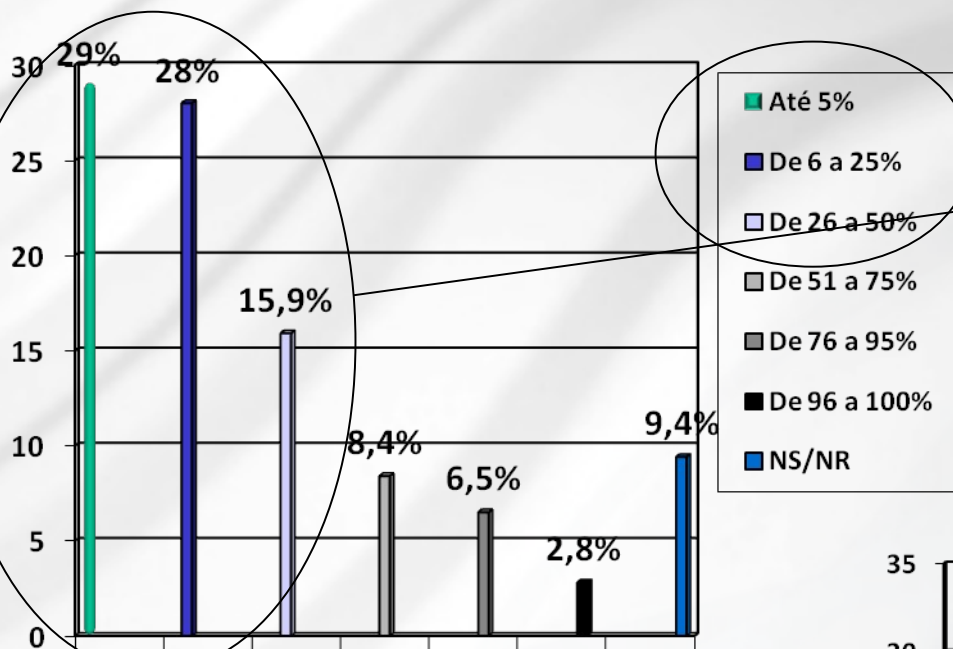
MAIOR

- *Eficiência energética*
- *Capacidade de transporte de todos os tipos de cargas*
- *Capacidade de movimentação de grandes quantidades de cargas por longas distâncias*
- *Vida útil da infraestrutura*
- *Vida útil dos equipamentos e veículos*
- *Segurança da carga*
- *Controle sobre a distribuição*

MENOR

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

Pesquisa Aquaviária CNT/SEST/SENAT 2006

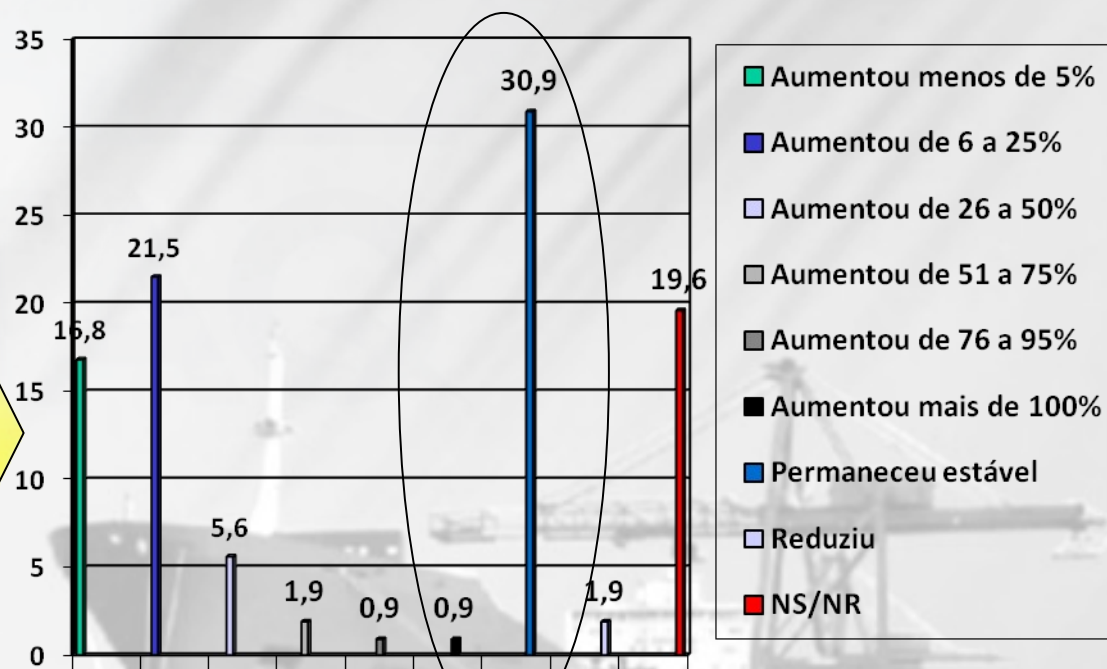


**Volume Transportado pela Cabotagem
107 empresas consultadas**

O potencial de crescimento é evidente, uma vez que 72,9% das empresas consultadas (107) transportam até 50% da produção por meio da navegação de cabotagem

Apenas 2 das 107 empresas pesquisadas reduziram o volume de carga transportada pela cabotagem. 30,9% delas manteve o volume.

Aumento da confiabilidade no serviço



Volume de carga de cabotagem nos últimos três anos

Potencialidades

Condições para ampliar o serviço (ótica dos usuários)

<i>Condições apresentadas</i>	<i>Nº empresas</i>	<i>Percentual</i>
<i>Menor custo de frete</i>	59	40,4
<i>Regularidade de escalas</i>	25	17,1
<i>Maior confiabilidade dos prazos</i>	17	11,6
<i>Maior nível de segurança da carga</i>	12	8,2
<i>Rede de agências mais ampla</i>	4	2,7
<i>Menor nível de avarias</i>	3	2,1
<i>Melhor informação sobre a carga</i>	2	1,4
<i>Maior oferta de serviços complementares</i>	1	0,7
<i>Melhor armazenagem</i>	1	0,7
<i>Outro</i>	7	4,8
<i>NS/NR</i>	15	10,3
<i>Total</i>	146	100

Fonte: CNT – SEST - SENAT

PIB Brasil 2007: R\$ 2,6 trilhões

<i>Serviços</i> 56%	<i>Agricultura</i> 4 %	<i>Indústria 25% - R\$ 650 bilhões</i>			
		<i>Não Contenerizáveis</i> 41%	<i>Contenerizáveis 59% - R\$ 383 bilhões</i>		
		<i>Fora da área Dos Portos</i> 27%		<i>Na área de influência dos Portos 73% - R\$ 279 bi</i>	
				<i>Outras apropriações</i> 87,9%	<i>Gastos com logística</i> 12,1% - R\$ 33 bilhões
				<i>Estoques e outros</i> 37%	<i>Transporte e Armazenagem</i> 63% - R\$ 20,7 bi
				<i>Curta distância</i> 70%	<i>Longa Distância</i> 30%

Setores Prioritários

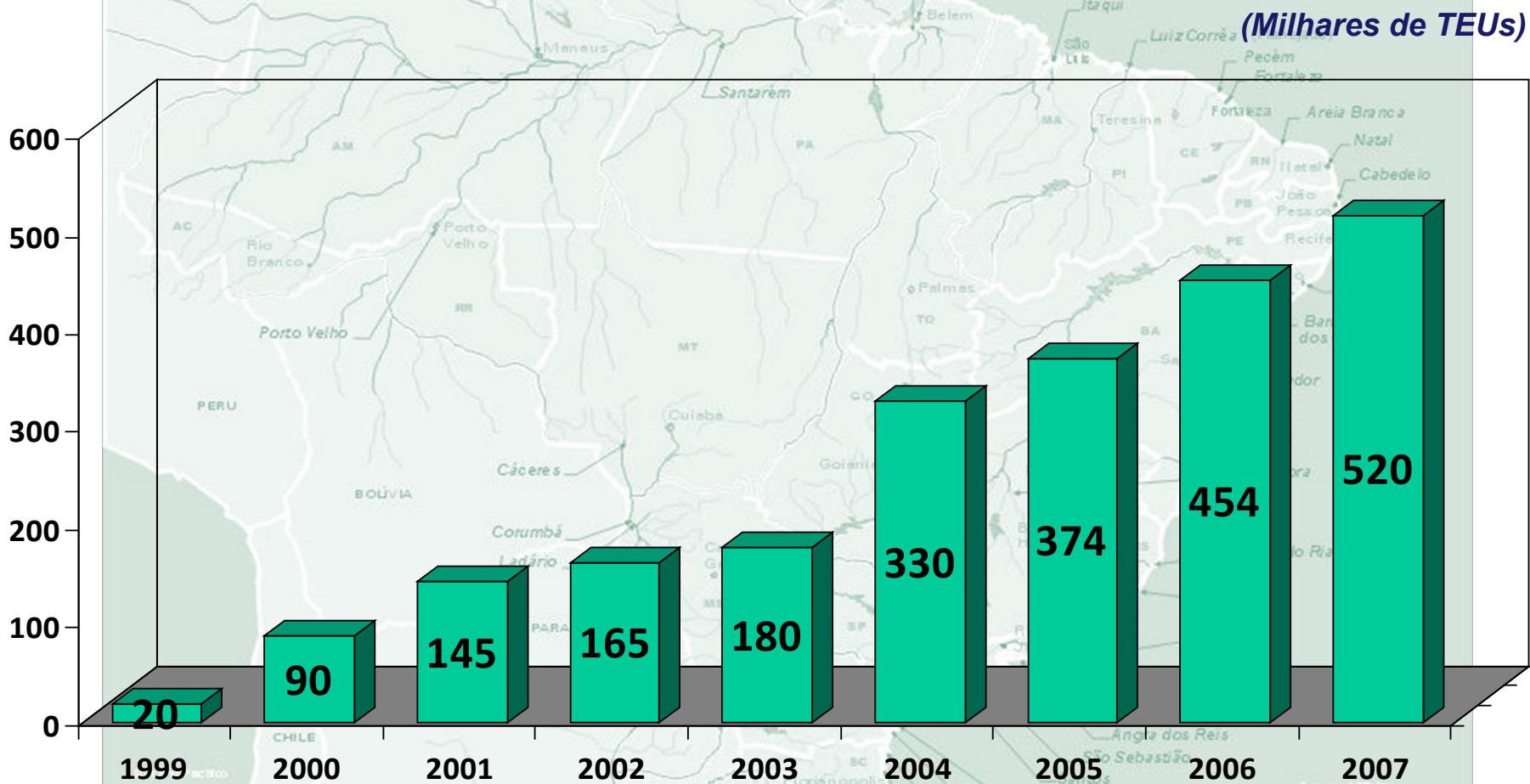
- *produtos químicos*
- *comércio atacadista*
- *fabricação e montagem de veículos automotores*
- *indústria de eletro-eletrônicos*
- *indústria de máquinas e equipamentos industriais*
- *metalurgia básica*
- *comércio atacadista*
- *produtos alimentícios e de bebidas*



R\$ 6,3 bi

Fonte: IBGE, TN, CNT e Log-in Logística Intermodal

Movimentação de contêineres na cabotagem



Fonte: Syndarma


Limitações

Reflexo dos portos sobre a competitividade da cabotagem

Capacidade insuficiente de terminais de contêineres e de infra-estrutura de acesso

Profundidades limitadas nos canais de acesso

Conseqüência:



Irregularidade nas escalas programadas

Utilização parcial da capacidade dos navios

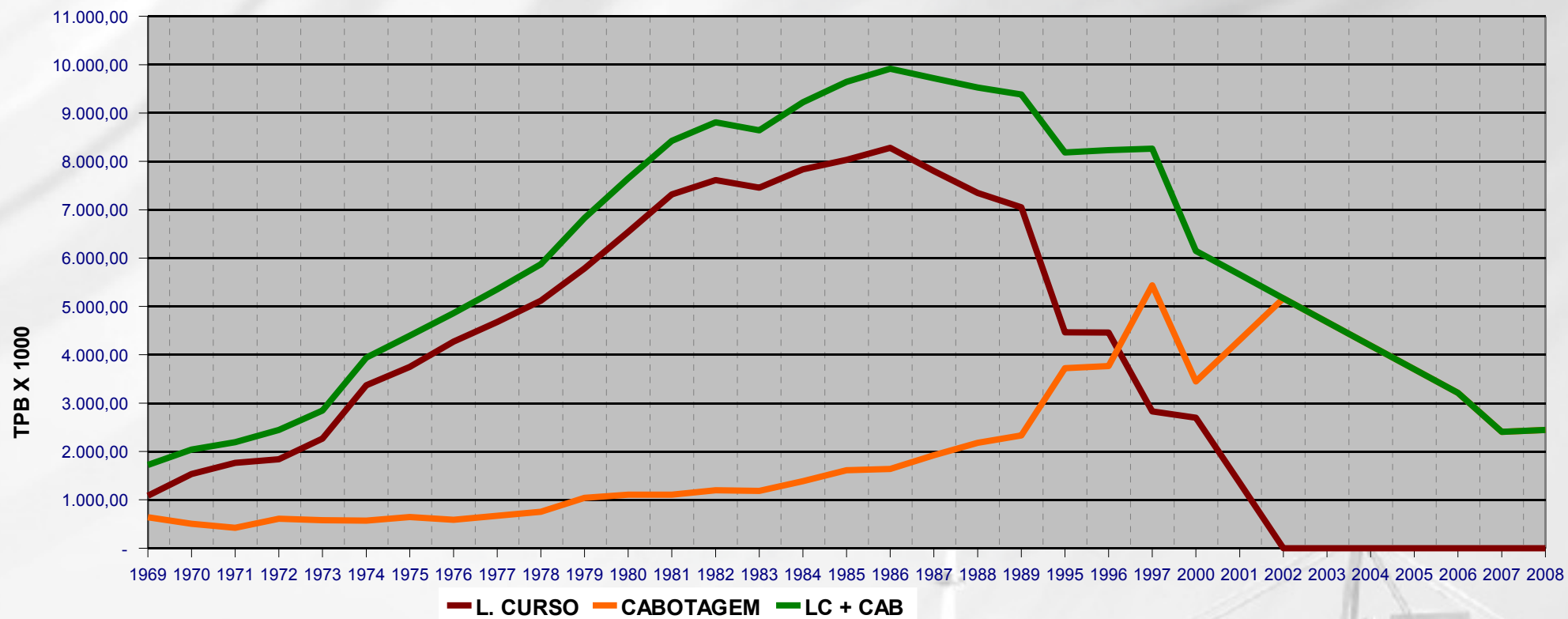
Problemas que prejudicam a expansão da cabotagem (ótica do usuário)

Problema Gravidade	Excesso de burocracia	Excesso de tributação	Carência de linhas regulares	Ineficiência do seu porto
Muito Grave	37,3%	50,5%	39,3%	38,3%
Moderado	38,3%	29,9%	35,5%	36,5%
Pouco Grave	12,2%	6,5%	13,1%	12,1%
NS/NR	12,2%	13,1%	12,1%	13,1%
Total	100%	100%	100%	100%

Fonte: CNT – SEST - SENAT



Evolução da frota brasileira



Frota brasileira na cabotagem

CABOTAGEM

FROTA DE BANDEIRA BRASILEIRA (PRÓPRIA E AFRETADA A CASCO NU)

TIPO NAVIO	QUANTIDADE	%	IDADE MÉDIA (ANOS)	TPB	%
BALSA	5	3,5	13	4.834,0	0,2
BARCAÇA	14	9,9	6	89.187,2	3,6
CARGUEIRO	13	9,2	21	124.012,0	5,0
GASES LIQUEFEITOS	9	6,4	18	74.601,5	3,0
GRANELEIRO	20	14,2	22	605.186,6	24,3
NAVIO CISTERNA	1	0,7	33	28.801,0	1,2
OUTRAS EMBARCAÇÕES	3	2,1	18	197,1	0,0
PETROLEIRO	41	29,1	22	1.376.086,1	55,2
PORTA CONTEINER	11	7,8	15	143.190,0	5,7
REBOCADOR/EMPURRADOR	10	7,1	9	2.781,9	0,1
ROLL-ON/ROLL-OFF	5	3,5	15	5.288,0	0,2
TANQUE QUÍMICO	9	6,4	17	40.057,0	1,6
TOTAL / MÉDIA PONDERADA	141	100	17,7	2.494.222,5	100

Atualizado em 14/11/2008

Gastos com afretamento na cabotagem

NAVEGAÇÃO	2003	2004	2005	2006	2007
CABOTAGEM	40.568.878,48	77.816.046,70	261.987.098,12	79.268.588,23	98.042.108,79
<i>LONGO CURSO</i>	<i>452.550.247,12</i>	<i>800.116.456,21</i>	<i>1.237.200.288,32</i>	<i>1.787.125.249,8</i>	<i>1.540.577.809,6</i>
<i>APOIO MARÍTIMO</i>	<i>129.611.992,53</i>	<i>238.748.789,11</i>	<i>306.193.449,43</i>	<i>399.552.360,25</i>	<i>543.917.744,30</i>
<i>APOIO PORTUÁRIO</i>	<i>816.665,55</i>	<i>2.019.060,40</i>	<i>9.078.259,00</i>	<i>3.232.500,00</i>	<i>72.768947,88</i>
TOTAL	623.547.783,68	1.118.700.352,42	1.814.459.094,87	2.302.924.700,5	2.255.306.610,3

Fonte: ANTAQ
Atualizado em 24/03/2008
Valores em US\$



Fatores que diminuem a competitividade da cabotagem

▶ **alto custo do combustível marítimo na costa brasileira – falta implementar o incentivo previsto na Lei nº 9.432, de 1997. O combustível para a cabotagem é 30% mais caro que o rodoviário e cerca de 37% mais que o usado no longo curso. Representa cerca de 15% do custo de operação dos navios, tendo forte impacto sobre o preço final do frete.**

• **frota envelhecida (idade média 18 anos). Além disso, grande parte dos navios da cabotagem foi construída para o longo curso. Aumento do custo operacional.**

▶ **dificuldade de contratação de novos navios no País para atender a renovação e ampliação da frota em operação na cabotagem (garantias e exigências dos agentes financeiros, demora na aprovação de financiamentos).**

Fatores que diminuem a competitividade da cabotagem

- **maiores custos operacionais dos navios (tributos diversos sobre insumos + encargos sociais da tripulação) e altos custos portuários incidentes sobre o valor do frete.**
- **dificuldades de atracação nos portos (congestionamentos, necessidades de dragagem). Estimados 10% de perdas de produtividade devido a tempos de espera.**
- **baixa prioridade de acesso aos portos, em comparação com o longo curso, dificultando a regularidade das escalas, e excesso de burocracia no despacho das cargas.**
- **baixa produtividade de alguns portos na operação de contêineres por falta de equipamentos adequados**

Fatores que diminuem a competitividade da cabotagem

➤ ***necessidade de maior harmonização da atuação dos diversos agentes de autoridade sobre os navios, de modo a reduzir tempo de espera atracado e/ou repetição de exigências.***

➤ ***altos custos da praticagem obrigatória, cerca de 40% dos custos portuários totais.***



Sugestões da ANTAQ

Custo dos combustíveis – desonerar os preços dos combustíveis, por meio do estabelecimento do mesmo tratamento tributário para os navios que operam na cabotagem e os que operam na navegação de longo curso, conforme estabelece a Lei nº 9432, de 1997.

Acesso aos portos e terminais – estabelecimento de tratamento diferenciado para os navios empregados na cabotagem, de modo a não comprometer a regularidade das escalas programadas.

Renovação e ampliação da frota – criar instrumentos e condições específicas e temporárias para a obtenção de novos meios para a cabotagem.

Legislação e facilitação do transporte – simplificar e racionalizar os procedimentos administrativos e o trâmite da documentação relacionada com o transporte de mercadorias realizado pela navegação de cabotagem.

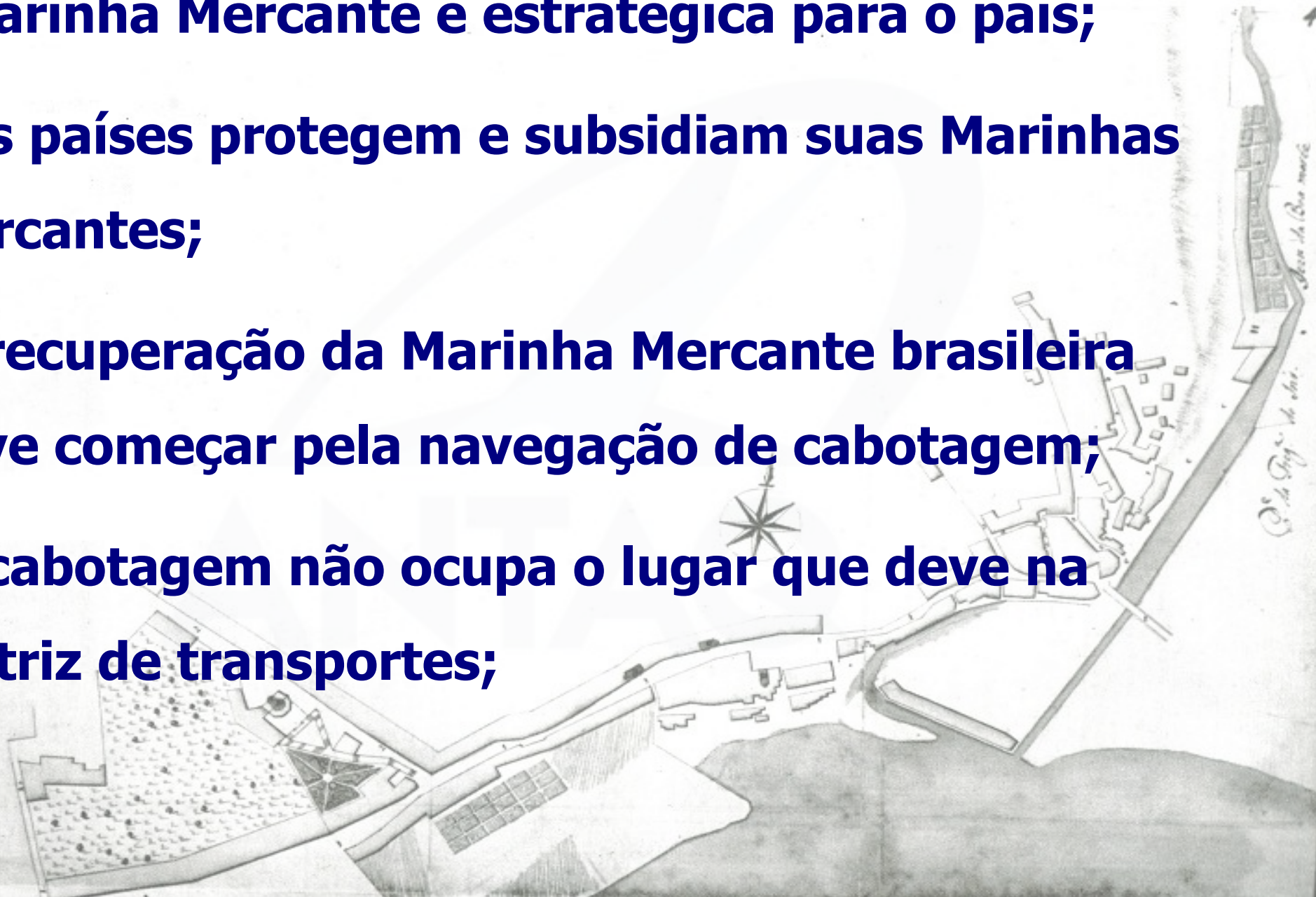
Custo das tripulações – desonerar os custos da mão-de-obra embarcada, por meio de subsídios fiscais que minimizem os tributos incidentes, sem reduções de salários.

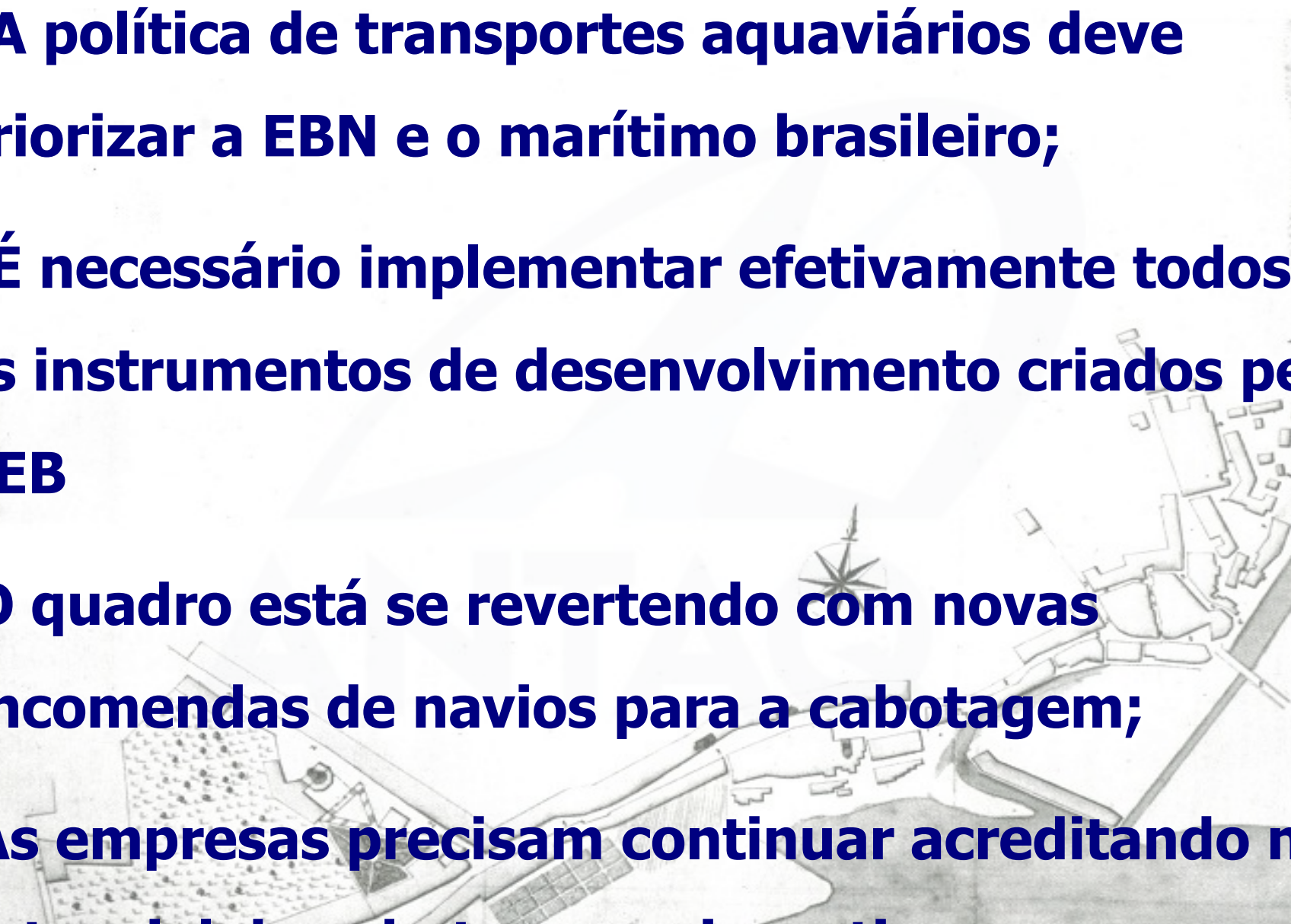
Custos da praticagem – redução dos custos, pela permissão de que mais Comandantes de navios de EBNs sejam habilitados a praticar seus navios em zonas de praticagem conhecidas, em decorrência de requisitos mais realistas.



Conclusões

- **Marinha Mercante é estratégica para o país;**
- **Os países protegem e subsidiam suas Marinhas Mercantes;**
- **A recuperação da Marinha Mercante brasileira deve começar pela navegação de cabotagem;**
- **A cabotagem não ocupa o lugar que deve na matriz de transportes;**



- **A política de transportes aquaviários deve priorizar a EBN e o marítimo brasileiro;**
 - **É necessário implementar efetivamente todos os instrumentos de desenvolvimento criados pelo REB**
 - **O quadro está se revertendo com novas encomendas de navios para a cabotagem;**
 - **As empresas precisam continuar acreditando no potencial da cabotagem e investir.**
- 



Murillo de Moraes Rego C. Barbosa

Diretor

(61) 3447 1330

murillo.barbosa@antag.gov.br