

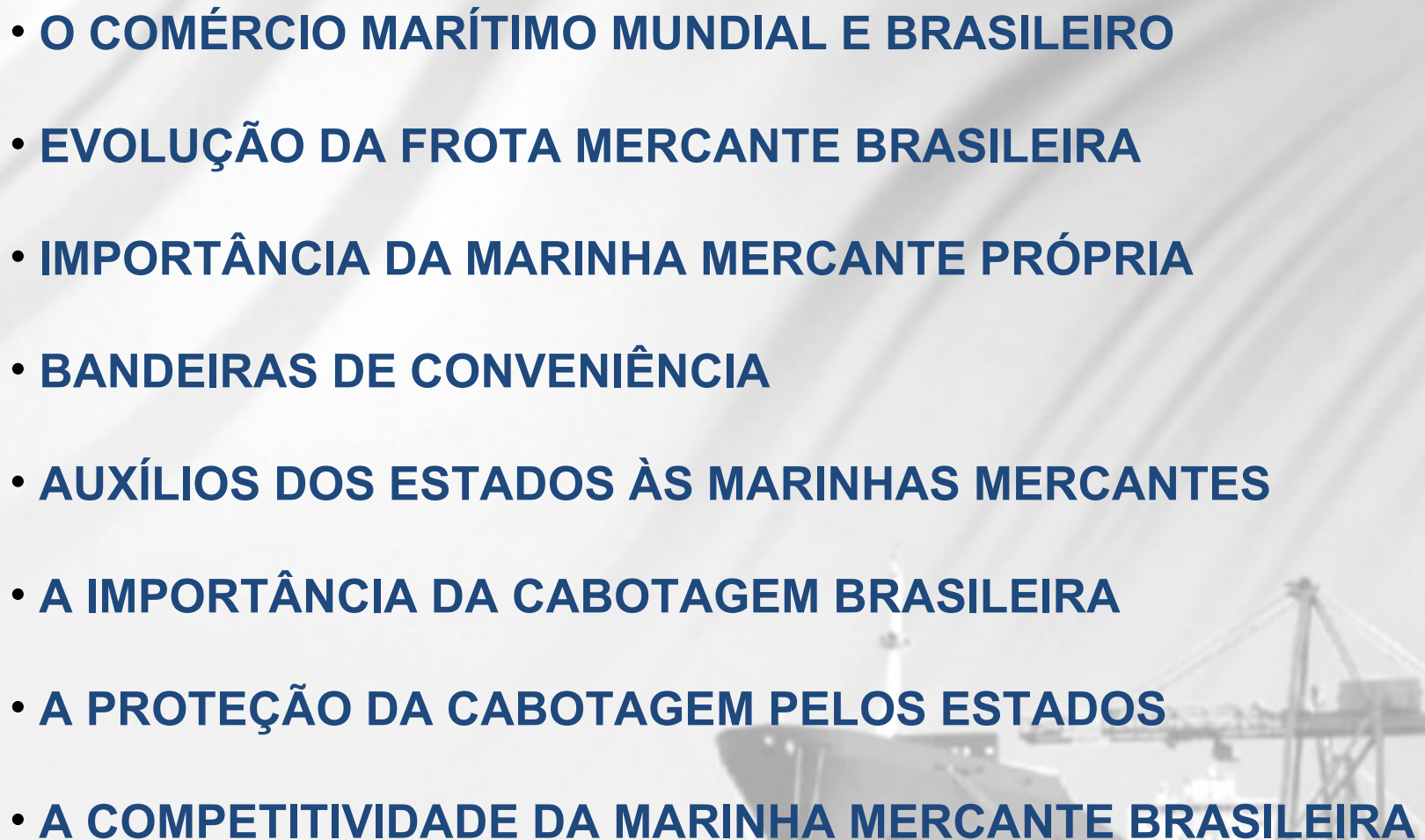
**Seminário “PORTOS E VIAS NAVEGÁVEIS”  
Um olhar sobre a infraestrutura  
- Câmara dos Deputados -  
15/12/2009**

***“Cabotagem - Competitividade da  
Marinha Mercante Brasileira”***



**Murillo de Moraes R. Corrêa Barbosa  
Diretor da ANTAQ**

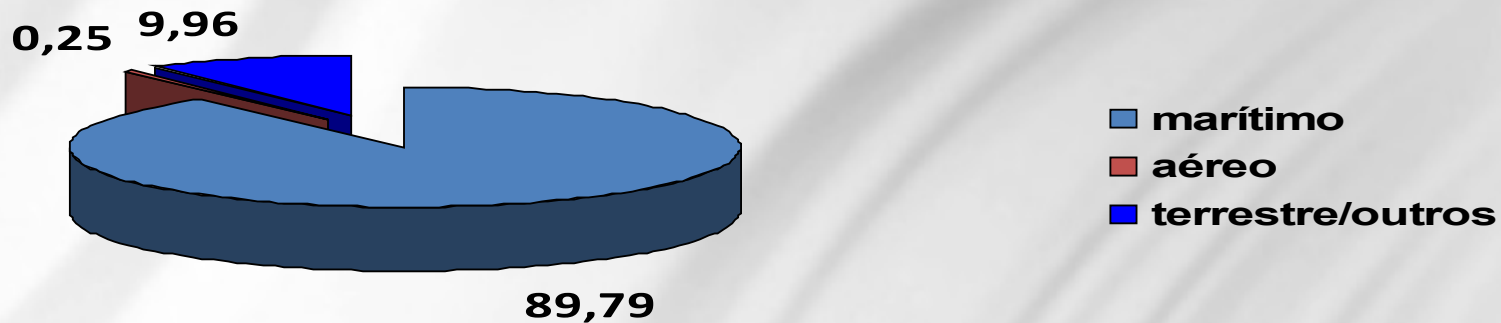
# SUMÁRIO

- **O COMÉRCIO MARÍTIMO MUNDIAL E BRASILEIRO**
  - **EVOLUÇÃO DA FROTA MERCANTE BRASILEIRA**
  - **IMPORTÂNCIA DA MARINHA MERCANTE PRÓPRIA**
  - **BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA**
  - **AUXÍLIOS DOS ESTADOS ÀS MARINHAS MERCANTES**
  - **A IMPORTÂNCIA DA CABOTAGEM BRASILEIRA**
  - **A PROTEÇÃO DA CABOTAGEM PELOS ESTADOS**
  - **A COMPETITIVIDADE DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA**
- 

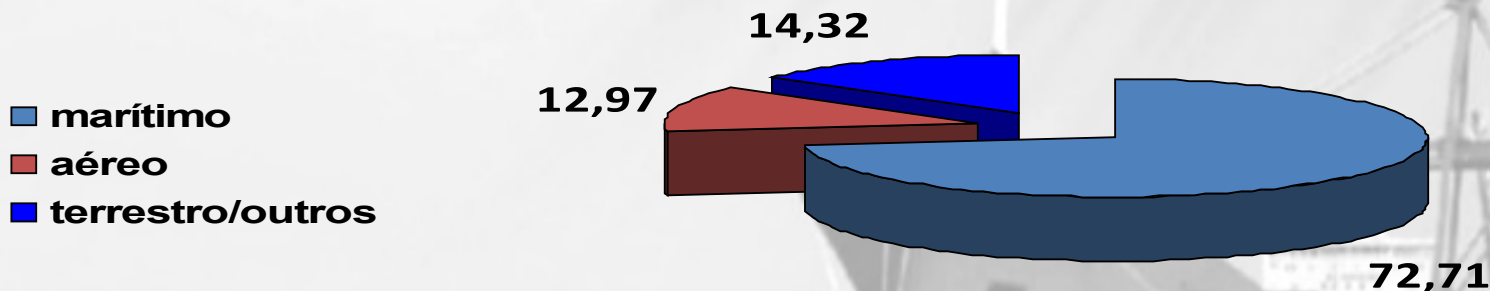
# Importância da Marinha Mercante própria

## Comércio Marítimo Mundial

Comércio mundial 2008 por modal, por volume de cargas transportadas

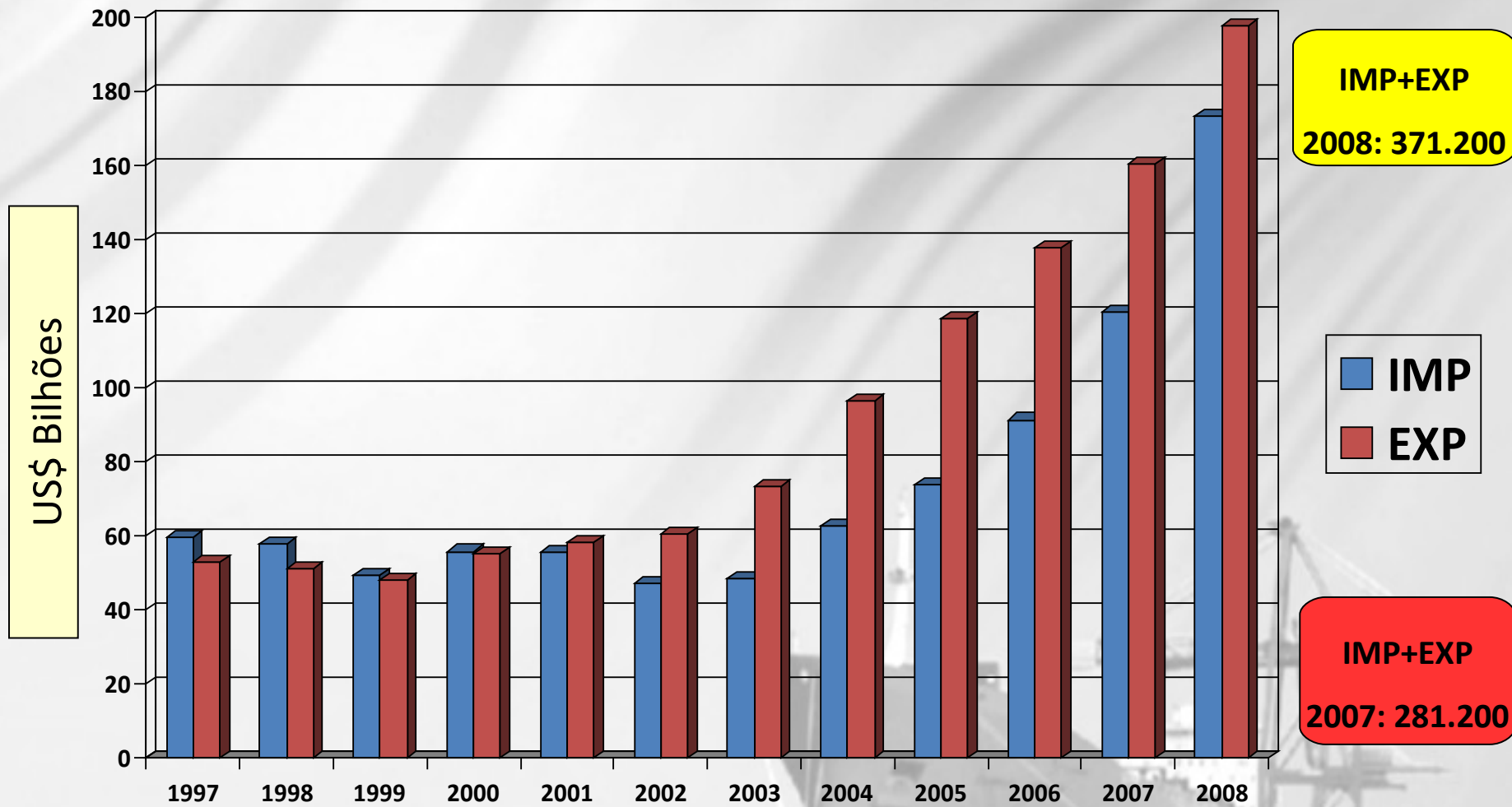


Comércio mundial 2008 por modal, por valor das cargas transportadas



# Importância da Marinha Mercante própria

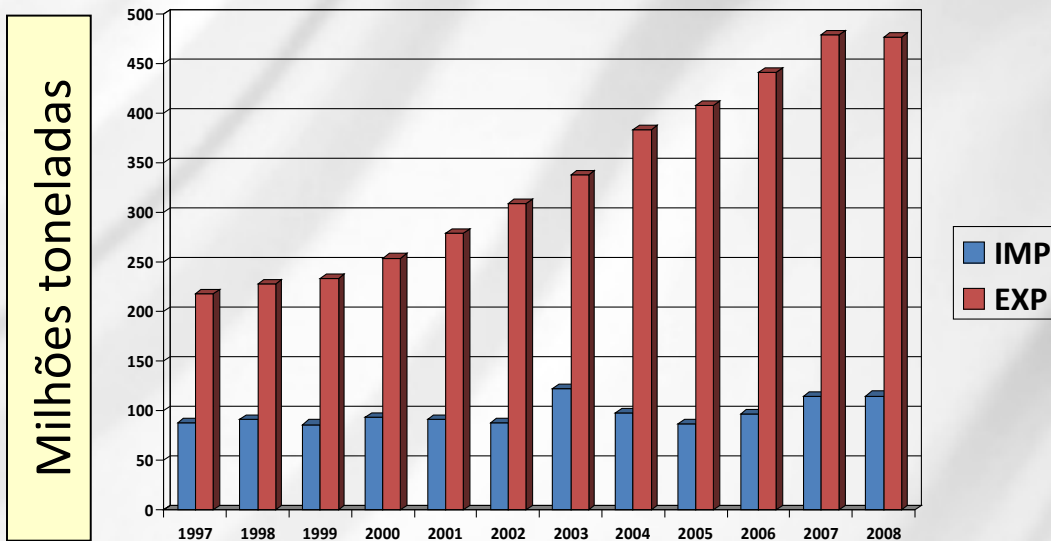
## Comércio Exterior brasileiro



Fonte: MDIC, Sistema ALICE

# Importância da Marinha Mercante própria

## Fluxo de comércio via marítima

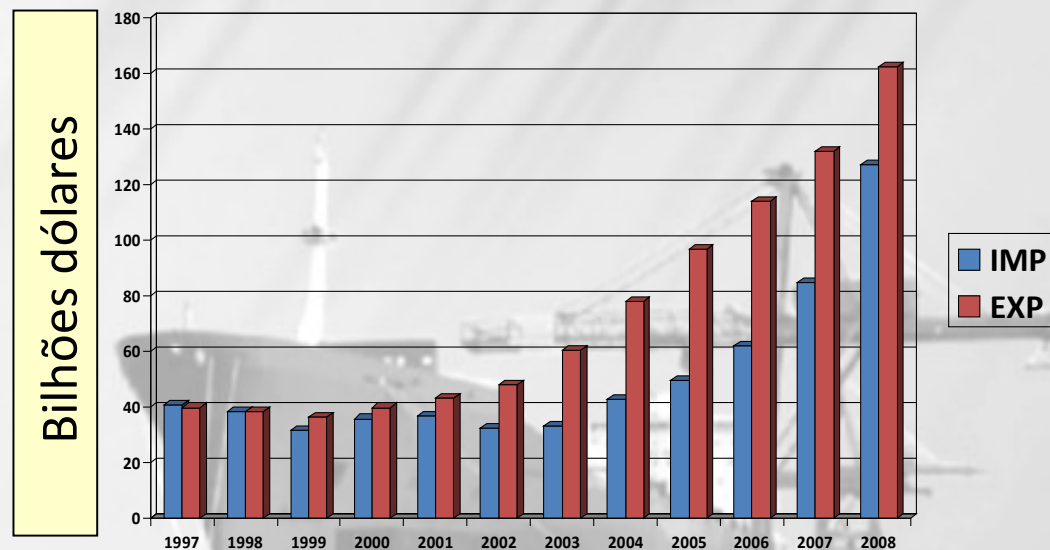


**IMP+EXP 2007: 593 X 10<sup>6</sup> ton**

**7,4% do total mundial**

**IMP+EXP 2007: US\$216,5 bilhões**

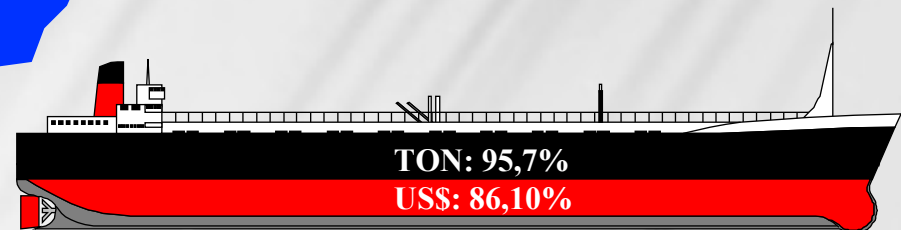
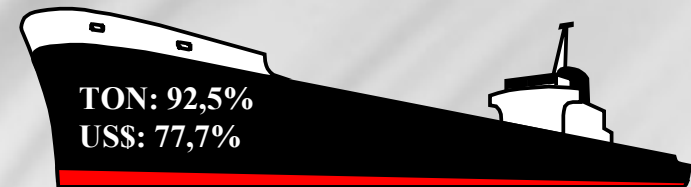
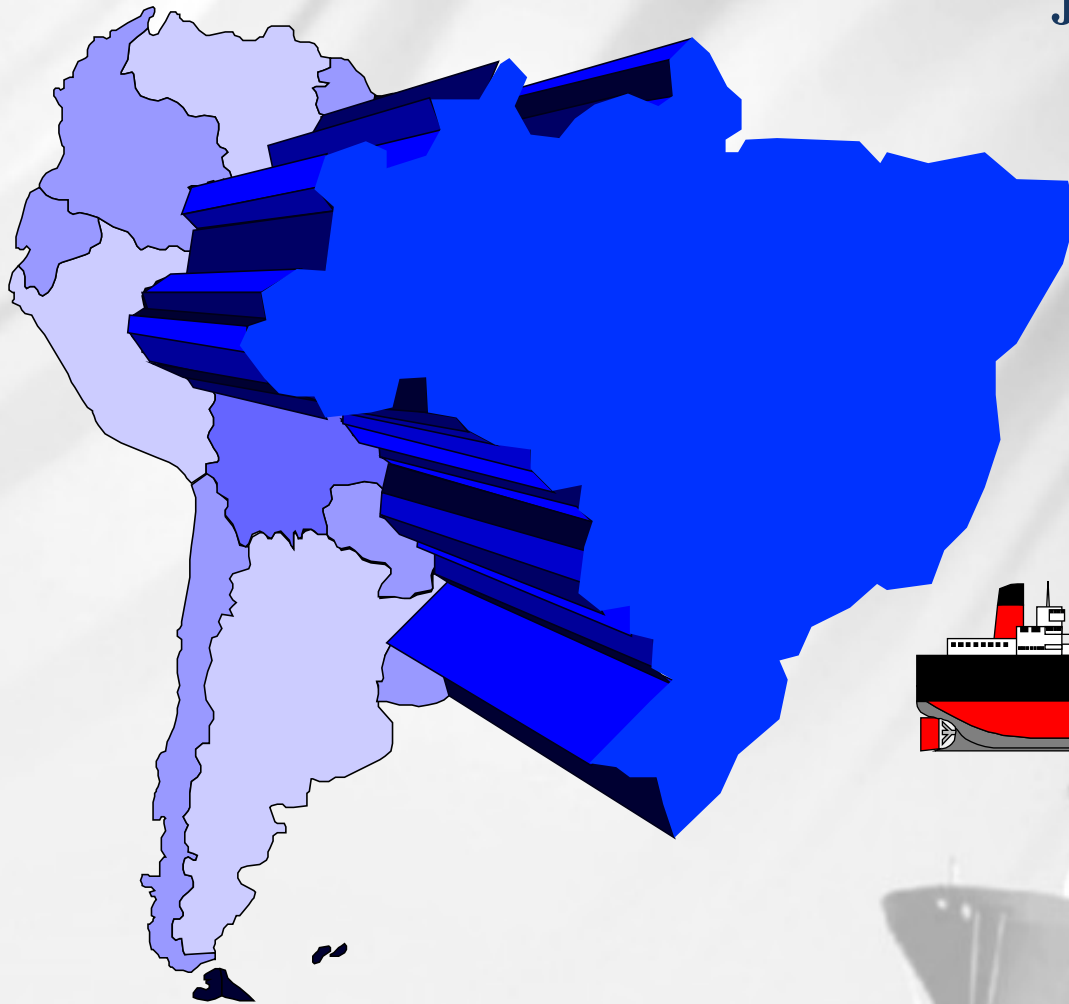
**1% do total mundial**



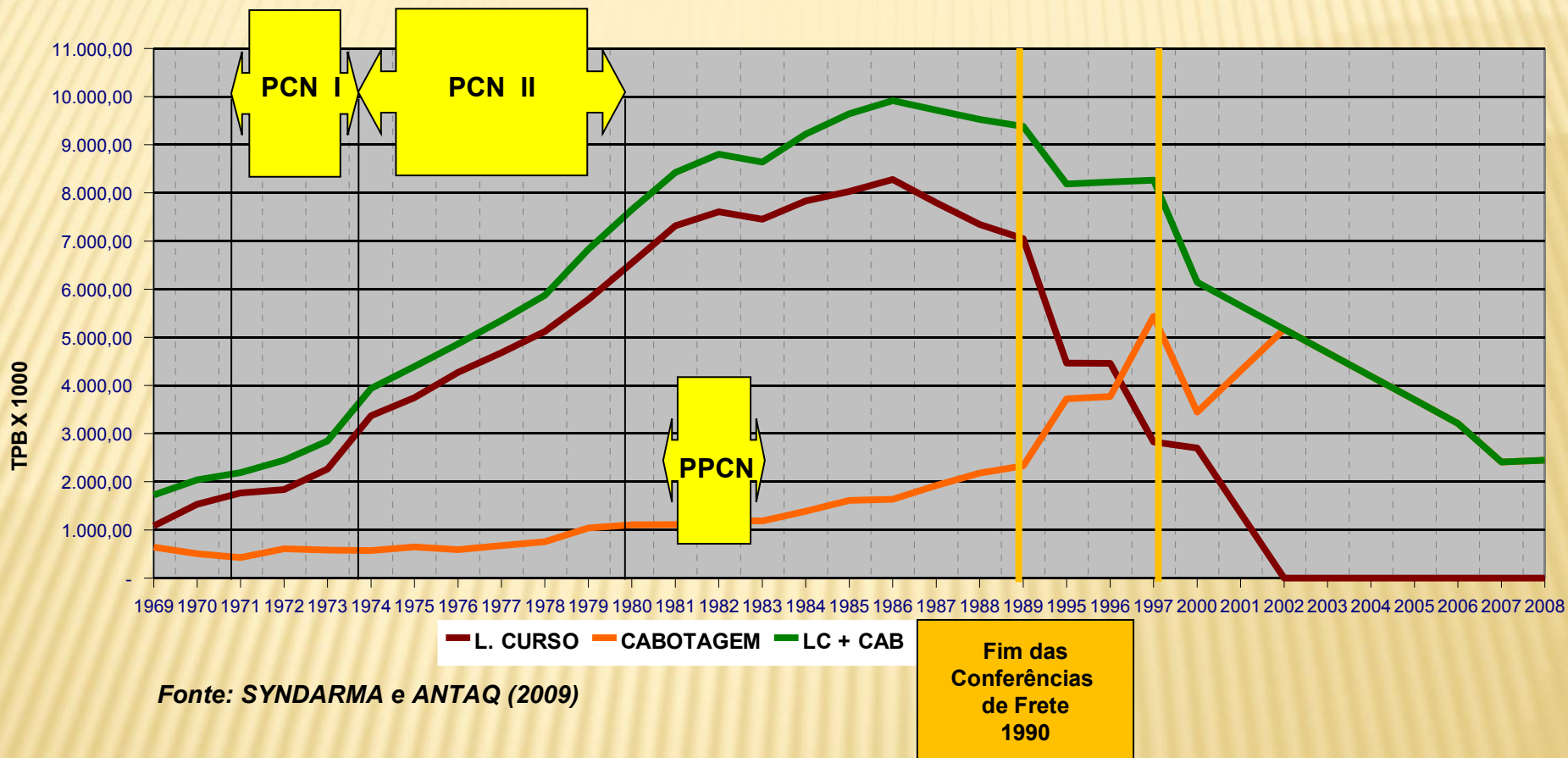
# Importância da Marinha Mercante própria

## Fluxo de comércio via marítima

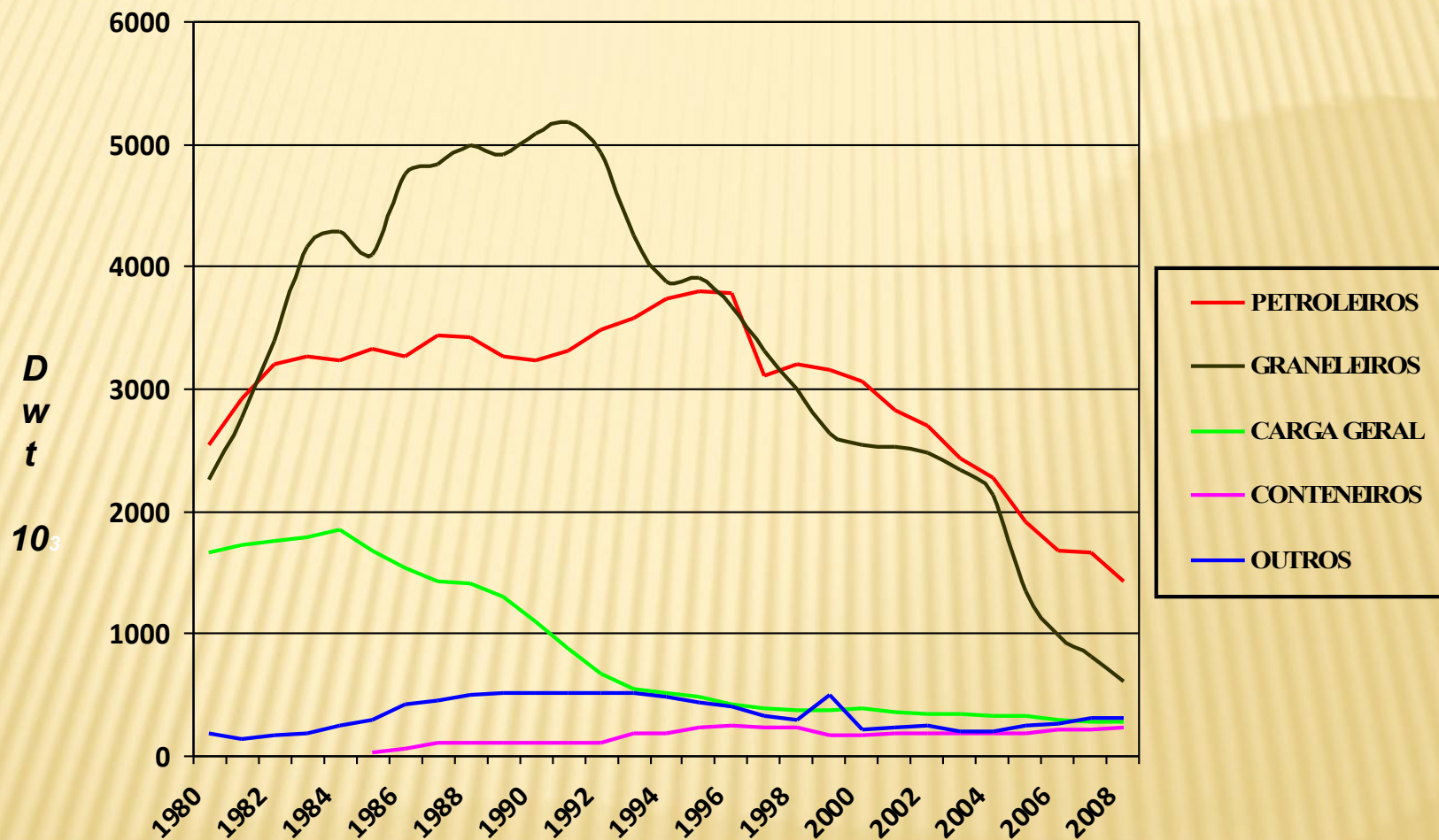
JAN2008 a JAN2009



# Evolução da frota mercante de bandeira brasileira por navegação



# Evolução da frota mercante de bandeira brasileira por tipo de navio



Fonte: UNCTAD (2008) e ANTAQ (2009)

# Importância da Marinha Mercante própria

## Afretamento de embarcações estrangeiras

<b>NAVEGAÇÃO</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>CABOTAGEM</b>	<b>40.568.878</b>	<b>77.816.046</b>	<b>261.987.098</b>	<b>79.268.588</b>	<b>98.157.108</b>	<b>135.788.946</b>
<b>LONGO CURSO</b>	<b>452.550.247</b>	<b>800.116.456</b>	<b>1.237.200.288</b>	<b>1.787.125.249</b>	<b>1.565.290.450</b>	<b>2.120.144.519</b>
<b>APOIO MARÍTIMO</b>	<b>129.611.992</b>	<b>238.748.789</b>	<b>306.193.449</b>	<b>399.552.360</b>	<b>543.033.046</b>	<b>765.255.995</b>
<b>APOIO PORTUÁRIO</b>	<b>816.165</b>	<b>2.019.060</b>	<b>9.078.259</b>	<b>36.978.502</b>	<b>74.652.719</b>	<b>18.569.590</b>
<b>APOIO PORTUÁRIO DRAGAGEM</b>	<b>XX</b>	<b>XX</b>	<b>XX</b>	<b>33.746.002</b>	<b>XX</b>	<b>XX</b>
<b>TOTAL</b>	<b>623.547.282</b>	<b>1.118.800.351</b>	<b>1.814.459.094</b>	<b>2.336.670.701</b>	<b>2.280.133.323</b>	<b>3.039.759.050</b>

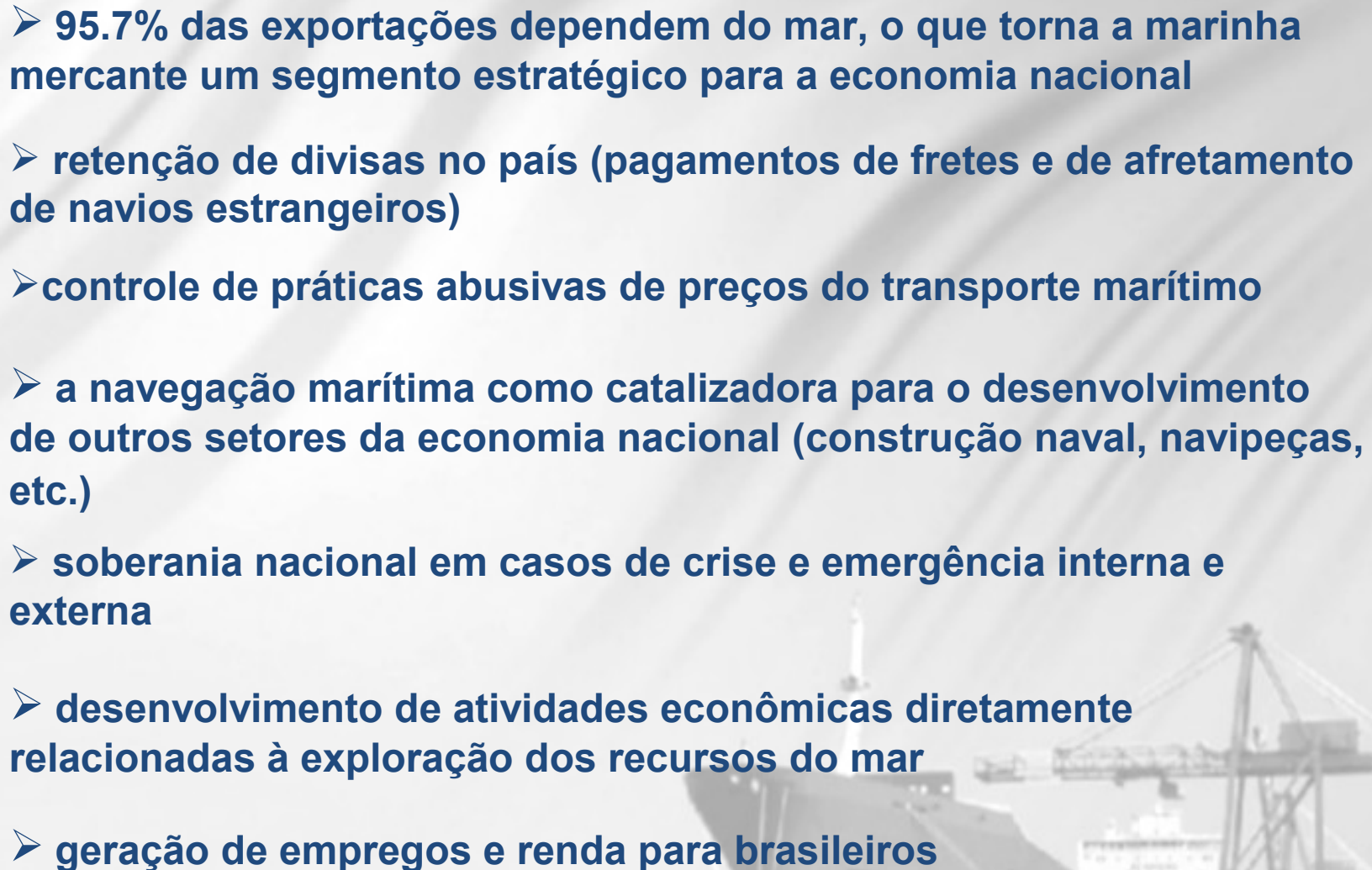
OBS: Valores em US\$

Fonte: ANTAQ  
Atualizado em JUL2009

US\$ 7,75 bilhões, em 6 anos, no longo curso

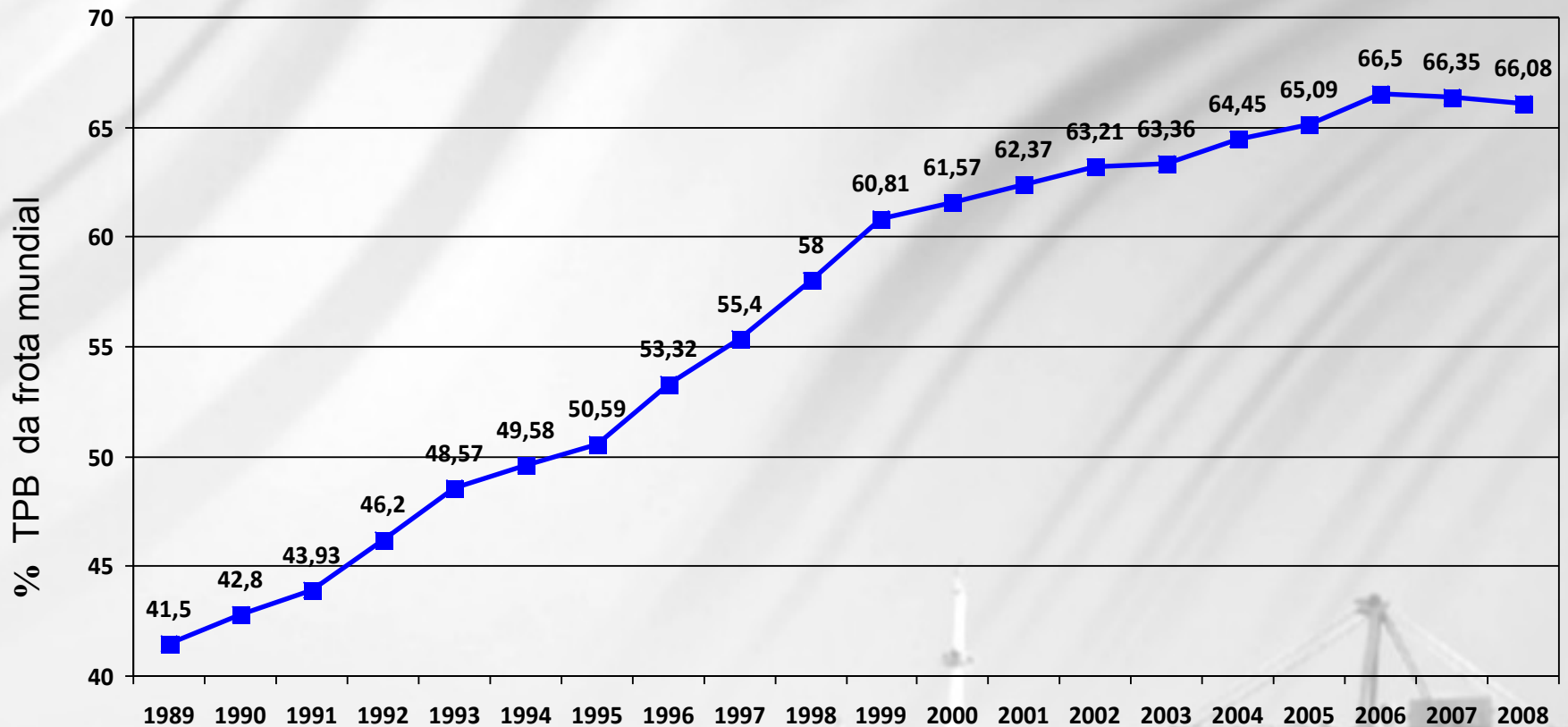
# Porque é importante uma Marinha Mercante própria

## Principais argumentos:

- **95.7% das exportações dependem do mar, o que torna a marinha mercante um segmento estratégico para a economia nacional**
  - **retenção de divisas no país (pagamentos de fretes e de afretamento de navios estrangeiros)**
  - **controle de práticas abusivas de preços do transporte marítimo**
  - **a navegação marítima como catalizadora para o desenvolvimento de outros setores da economia nacional (construção naval, navipeças, etc.)**
  - **soberania nacional em casos de crise e emergência interna e externa**
  - **desenvolvimento de atividades econômicas diretamente relacionadas à exploração dos recursos do mar**
  - **geração de empregos e renda para brasileiros**
- 

# Frota Mercante Mundial

## Registro de Navios em Bandeiras de Conveniência



Fonte: Compilado pela UNCTAD com base nos dados da Lloyd's Register - Fairplay

# Os auxílios dos Estados às marinhas mercantes

## Principais finalidades:

- assegurar a competitividade das frotas nacionais no mercado global
- incentivar o registro nacional, evitando a saída das embarcações para as bandeiras de conveniência
- manter a qualidade do trabalho marítimo e proteger o marítimo nacional
- assegurar um transporte marítimo seguro, eficiente e ambientalmente correto, nos termos da legislação da IMO

# Os auxílios dos Estados às marinhas mercantes

<b>TIPOS DE SUBSÍDIOS PRATICADOS</b>	<b>Grécia</b>	<b>Japão</b>	<b>Alemanha</b>	<b>EUA</b>	<b>Noruega</b>	<b>Reino Unido</b>	<b>Taiwan</b>	<b>Singapura</b>	<b>Rússia</b>	<b>Brasil</b>	<b>Itália</b>	<b>Espanha</b>	<b>Chipe</b>	<b>Dinamarca</b>	<b>Arábia Saudita</b>	<b>França</b>	<b>Canadá</b>	<b>Índia</b>
<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

# Os auxílios de Estado

## O caso da Comunidade Européia

- Em 2004, a CE adotou orientações aos países membros em matéria de auxílio de Estado, a fim de permitir a redução dos custos dos navios comunitários em relação aos de bandeira de conveniência – Diretrizes da Comunidade sobre Auxílios Estatais ao Transporte Marítimo
- Em função da necessidade de dar resposta à redução da frota de registro dos países da CE
- Os regimes de auxílios não devem ser conduzidos à custa da economia de outros estados membros e devem ser apresentados de modo a não distorcer a concorrência entre os mesmos, exceto em caso de interesse mútuo
- Os auxílios estatais devem sempre ser restritos ao que for necessário para o alcance do seu propósito e ser concedidos de modo transparente
- Os auxílios estatais podem geralmente ser concedidos apenas a navios incluídos nos registos dos Países Membros, com exceções

## ***Os Segundos Registros de navios***

**Os auxílios estatais aprovados são aplicados pelos estados membros no âmbito dos Registros Especiais ou Segundos Registros de navios, à exemplo do Registro Especial brasileiro:**

➤ **Registro Internacional Dinamarquês de Transporte Marítimo (DIS, 1987)**

- **Tonnage tax**
- **isenção de impostos sobre os salários dos marítimos**
- **redução dos custos do armador com salários nas fases de formação**

➤ **Registro Especial Espanhol nas Ilhas Canárias (REC, 1992)**

- **Tonnage tax**
- **bonificação de 90% da cota patronal sobre a seguridade social dos tripulantes**
- **dedução de 50% na base de cálculo do IRPF dos tripulantes**

# A Cabotagem no Brasil

## Aspectos Favoráveis ao Desenvolvimento

Extensa costa marítima dotada de portos e terminais portuários em contínuo processo de modernização e ampliação da capacidade de movimentação de cargas.



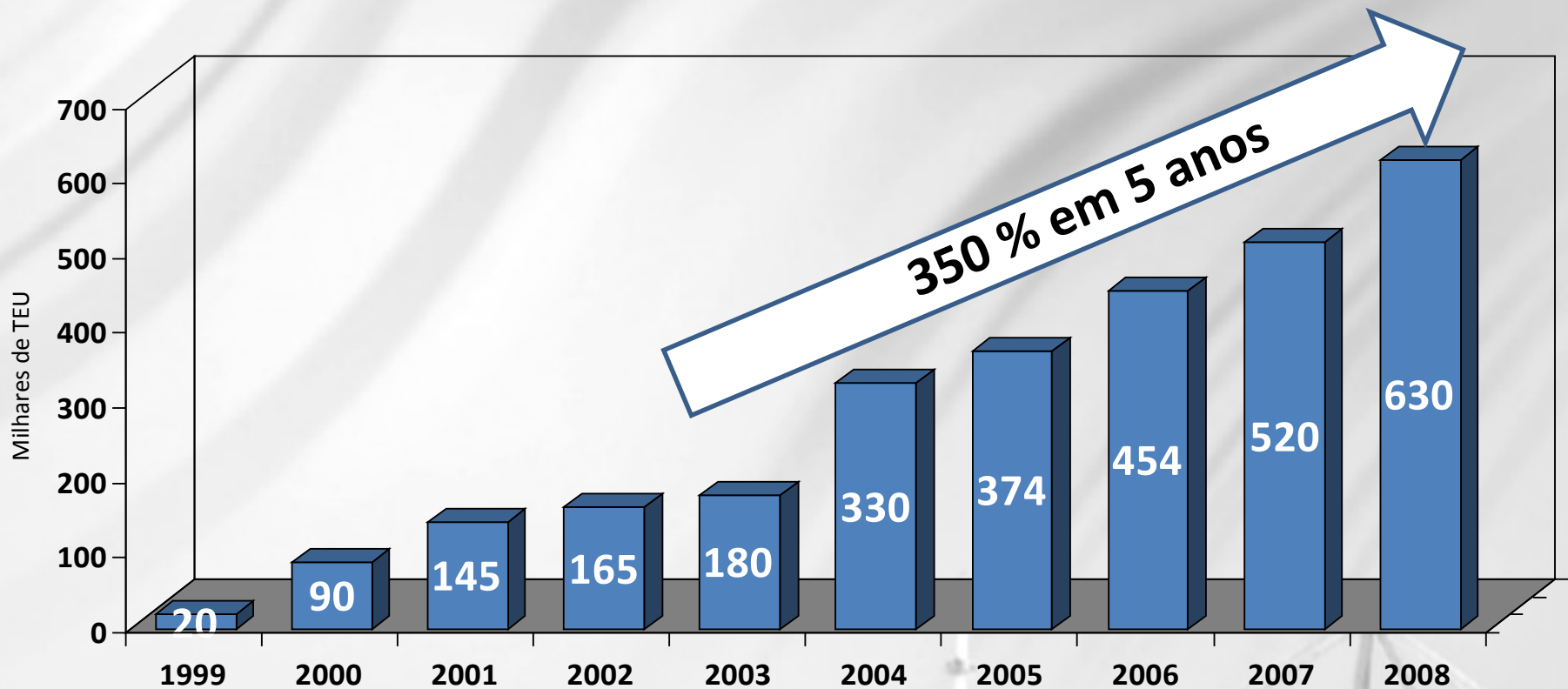
Concentração ao longo da costa dos setores produtivo e consumidor brasileiro.

Investimentos na infraestrutura de transportes terrestres possibilitando o desenvolvimento do transporte multimodal porta-a-porta.

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

Existência de vantagens comparativas da cabotagem em relação ao modal rodoviário

# O crescimento do transporte pela cabotagem



# Potencialidade de crescimento da cabotagem

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

**Captação de novas cargas**

**R\$ 6,3 bi**

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

Fonte: Pesquisa Ipea 2005

# Política Protecionista da Navegação de Cabotagem

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 regulação sobre o mercado doméstico da navegação.

# Proteção da cabotagem nacional

## A prática mundial

Universo do levantamento: 56 países, que preencheram um ou mais dos seguintes critérios: frota oceânica com no mínimo 50 embarcações com mais de 1000 TPB; litoral aberto para águas internacionais; Governo estável sem existência de conflitos armados; interesse comercial ou político dos EUA.

40 países – Cabotagem restrita a navios nacionais

17 países – aplicam subsídios diretos em favor da frota nacional

13 países – aplicam subsídios indiretos

43 países – aplicam restrições sobre a composição das tripulações

37 países – aplicam restrições sobre a propriedade das embarcações

### ARGUMENTAÇÃO

“to develop a merchant marine”

“to give preference to labor and national industry”

“to generate employment for nationals”

“to support national security”

“to protect the domestic economy”

# O Brasil não está sozinho na proteção da cabotagem

RESTRIÇÕES DA LEGISLAÇÃO	Grécia	Japão	Alemanha	EUA	Noruega	Reino Unido	Taiwan	China	Austrália	Chile	Itália	Argentina	Venezuela	Dinamarca	Arábia Saudita	França	Canadá	Índia
<i>Restrições na Cabotagem</i>	X	X	X	X	2	2	X	X	X	X	X	X	X	2	X	X	X	X
<i>Requisitos de Tripulação</i>	X	X	3	X		X	X	X	X	X	3	X	X	X		X	X	X
<i>Restrições de propriedade</i>	X	X		X	X		1	X		X		X	X	X	X	3	3	X
<i>Construção no País</i>				X			1											
<i>Subsídios Operacionais</i>		X	X		X	4	1	4	4	4	4	4	X	4		X		

Legenda: (1) Sem informação (2) Países que não excluem a bandeira estrangeira da cabotagem, mas impõem certas restrições (3) Não estabelecem requisitos formais, mas aplicam pequenas restrições (4) aplicação de subsídios indiretos

Países que informaram ter a Cabotagem totalmente aberta aos navios de bandeira estrangeira: Bélgica; Chipre; Israel; Kênia; Singapura e África do Sul

# A proteção da cabotagem



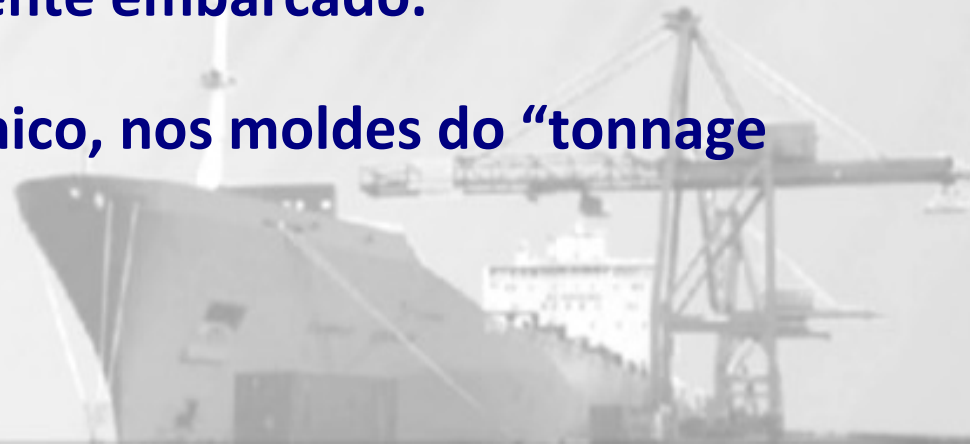
**A cabotagem deve ser realizada por embarcações construídas e registradas nos EUA, de propriedade de cidadão americano, cuja tripulação seja formada por 75% de cidadãos norte-americanos – Jones Act.**

**Os armadores são livres para operar na cabotagem de qualquer Estado Membro, na condição dos navios estarem registrados e navegarem sob a bandeira de um dos Estados Membros, nos termos de regulamentação específica – Regulamento CCE nº 3577/92 do Conselho.**



# **Instrumentos para dar competitividade à Marinha Mercante Brasileira**

- **Igualar o preço do combustível e lubrificantes das embarcações inscritas no REB aos autorizados nas operações de exportação.**
- **Desonerar as EBN dos custos com encargos sociais dos tripulantes de navios do REB.**
- **Desonerar e simplificar a importação de navipeças sem similar nacional para navios inscritos no REB.**
- **Isentar de IRPF o tripulante de navio REB durante o período em que o mesmo estiver efetivamente embarcado.**
- **Estudar a criação de tributo único, nos moldes do “tonnage tax”, para navios REB.**





*Murillo de Moraes R. Corrêa Barbosa*  
*[murillo.barbosa@antag.gov.br](mailto:murillo.barbosa@antag.gov.br)*  
*61 2029-6636*