

**CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

A CABOTAGEM NO BRASIL: SITUAÇÃO ATUAL E PERSPECTIVAS

Por: Harnysen Dantas Amorim

Orientador

Prof. Renan dos Santos Silva

Rio de Janeiro

2010

**CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

A CABOTAGEM NO BRASIL: SITUAÇÃO ATUAL E PERSPECTIVAS

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: Harnysen Dantas Amorim.

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - EFOMM

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): **RENAN DOS SANTOS SILVA**

NOTA: _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Professor (nome e titulação)

Professor (nome e titulação)

Professor (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos os meus familiares, amigos e companheiros, principalmente os da EFOMM.

DEDICATÓRIA

Dedico esse trabalho a todos que sempre
estiveram ao meu lado.

RESUMO

A navegação de cabotagem é uma atividade essencial para a economia do país. Atualmente, apresenta-se como a principal alternativa ao ainda predominante modal rodoviário de transporte. Além disso, a recuperação do setor num passado não muito distante serviu como base para o renascimento da construção naval no país recentemente. Tais fatores ratificam a importância estratégica desse setor na pauta de discussões econômicas.

O presente trabalho visa mostrar a evolução da atividade ao longo do tempo, de seu início até os dias atuais, através de uma descrição fiel e objetiva. Os problemas enfrentados, os agentes envolvidos, os fatores influentes e as possíveis soluções serão apresentados e discutidos, servindo como base para uma análise das perspectivas futuras do setor, suas nuances e implicações no cenário marítimo.

Palavras-chave: cabotagem, economia, meio de transporte marítimo, portos

ABSTRACT

The cabotage is an essential activity for the country's economy. Currently, it presents itself as the main alternative to the trucks and highways, the predominant means of transportation. Furthermore, the recovery of this pace in a recent past was a reference to the rebirth of the naval industry. Such factors demonstrate the strategic importance of the cabotage in debates related to economy.

This paper aims to show the evolution of cabotage, from its beginning to the current situation, by means of a thorough and objective description. The problems faced, the related agents, the influent factors and the possible solutions are going to be presented and discussed, as basis to the analysis of future expectances, its details and effects in the maritime scene.

Keywords: cabotage, economy, maritime means of transportation, ports

SUMÁRIO

Introdução	09
Capítulo I – A evolução da cabotagem no Brasil	11
1.1 – A containerização da carga	13
Capítulo II – A situação atual da cabotagem	16
2.1– Fatores que propiciam a expansão da atividade	16
2.2– Entraves ao crescimento da cabotagem	18
2.2.1– A burocracia nos portos	19
2.2.2 – As deficiências no setor de construção naval	19
2.2.3 – A degradação dos portos	20
2.2.4 – O desequilíbrio no fluxo de cargas	21
Capítulo III – Perspectivas da cabotagem no Brasil	22
Capítulo IV – Soluções para a Cabotagem	25
Considerações Finais	28
Anexo – Lista de Gráficos, Tabelas e Figuras	29
Referências Bibliográficas	30

INTRODUÇÃO

A importância do transporte marítimo na economia do país é inquestionável. O Brasil apresenta aproximadamente 7.400 km de extensão de costa navegável, onde as principais cidades, os pólos industriais e os grandes centros consumidores concentram-se no litoral ou em cidades próximas a ele. A cabotagem pode ser definida o como transporte marítimo realizado entre dois portos da costa de um mesmo país ou entre um porto costeiro e um fluvial. Apesar de ainda pouco aproveitado, o segmento surge como uma alternativa viável para compor a cadeia de suprimentos de diversos setores do mercado interno, haja vista que o Brasil, devido ao seu porte econômico e às suas dimensões, possui intenso fluxo de cargas domésticas. Atualmente, a matriz de transporte está pesadamente concentrada no modal rodoviário, que corresponde a quase 61% do total transportado pelo país.

Nos dias de hoje, com índices de inflação aparentemente estabilizados e taxas de juros em queda, as condições político-econômicas favorecem o desenvolvimento do comércio, e a cabotagem passa a ocupar novos nichos de mercado, destacando-se no transporte de carga geral, graneis sólidos e containeres. Aliados a isso, fatores desfavoráveis ao modal rodoviário, como precariedade das vias, pedágios, elevada idade média da frota e falta de segurança, e também a melhora da eficiência portuária, favorecem o crescimento do segmento aquaviário.

Há muitos problemas a serem solucionados, tais como a burocracia nos portos, o sucateamento da frota, a infra-estrutura portuária e a falta de canal de acesso exclusivo às cargas de cabotagem. Para que o modal alcance seu pleno desenvolvimento, serão necessários investimentos em infra-estrutura logística, ampliação da estrutura e facilidades portuárias, simplificação dos procedimentos de transbordo, harmonização dos procedimentos das autoridades intervenientes e maior articulação com outros modais.

Além disto, constata-se a necessidade de construção de novas embarcações nacionais para a navegação de cabotagem, ou seja, a indústria naval brasileira deve retomar sua produtividade e seu respeito. Tal objetivo vem sendo perseguido por empresas como a Petrobras Transportes S.A.- Transpetro, que, num esforço pioneiro e apoiada pelo governo

federal, lançou o PROMEF, com o objetivo de construir seus navios em estaleiros brasileiros e diminuir a dependência do exterior. Ações como essa mostram que grandes mudanças são possíveis, e que bastam apenas a vontade política e a união dos interesses em comum. Para crescer, o país precisa de uma Marinha Mercante sólida e promissora, que sirva como alavanca para o crescimento econômico e que seja capaz de voltar aos seus tempos de glória.

CAPÍTULO I

A EVOLUÇÃO DA CABOTAGEM NO BRASIL

No século XIX, a abertura dos portos às nações amigas e a liberdade de industrialização foram importantes marcos para a Marinha Mercante brasileira. Tais fatos foram diretamente responsáveis pelo aumento do comércio marítimo nos portos brasileiros e pela criação de vários postos de trabalho relacionados a atividade marítima. O comércio marítimo não era uma atividade inovadora para a época, pois, devido a uma série de barreiras impostas por reinados anteriores, seu exercício tinha ficado prejudicado. Assim, sua recuperação veio de encontro aos interesses da indústria ainda em desenvolvimento.

Posteriormente, em meados do século XX, quando as malhas ferroviárias e rodoviárias apresentavam condições precárias para o transporte, a cabotagem foi muito utilizada no transporte de carga a granel, sendo, por volta da década de 30, o principal modal de transporte utilizado. Após a eleição do Presidente da República Washington Luiz, os investimentos foram direcionados para pavimentação de vias, construção de estradas e manutenção da malha rodoviária.

Nas décadas de 50 e 60, com o favorecimento ao capital externo e a chegada das indústrias automobilísticas, a política de desenvolvimento adotada na época estava praticamente estabelecida para o modal rodoviário. Em decorrência, o modal aquaviário sofreu as conseqüências dessa política pela escassez de recursos e foi perdendo gradativamente espaço nesse cenário. Na tentativa de mudança desse cenário, foram criados alguns órgãos e comissões, tais como o Fundo da Marinha Mercante e a Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAN), que tinham como objetivo alavancar a construção naval no país, levantar recursos na infra-estrutura portuária, estabelecer linhas de navegação a serem cumpridas regularmente pelas empresas e adequar a frota de embarcações brasileira para atender a demanda interna que havia migrado do modal rodoviário.

Tais medidas não apresentaram os resultados esperados devido ao grave processo inflacionário que o país apresentou cujas conseqüências diretas foram a ineficiência dos portos e o encarecimento excessivo da construção naval brasileira. Dessa maneira, foi

inevitável que grande parte da carga fosse transportada pelo modal rodoviário. Restou somente para o segmento de cabotagem parte da carga de granéis líquidos e sólidos, que são de grandes volumes e baixo valor agregado. Como resultado, ocorreu a predominância do transporte rodoviário nas rotas de grandes distâncias, as quais deveriam ser típicas do transporte por cabotagem, já que esta apresenta melhor relação custo-benefício nesse quesito.

Em 1979, ocorreu a segunda crise do petróleo, na qual os países produtores do petróleo revisaram seus preços, dando início a um período de recessão mundial em contrapartida ao crescimento da economia brasileira. Nesta conjuntura, a matriz de transportes brasileira já estava consolidada com o modal rodoviário, o qual encontrava-se operando em níveis elevados de frete, usufruindo-se do diesel subsidiado.

Entretanto, no final da década 80, ainda havia no Brasil algumas empresas que ainda tentavam se manter de pé explorando linhas de cabotagem principalmente a famosa Santos x Manaus. Empresas estas tais como Loyd Brasileiro, Aliança, Comodal, entre outras poucas, que saíam de Santos com seus navios em sua maioria "Roll-on Roll-off" lotados de contêineres e retornavam para Santos com somente alguns contêineres de cassiterita e o restante de contêineres vazios para reposicionamento. O motivo deste brutal desbalanceamento não era a concorrência com o caminhão e sim com o avião, que embarcava a maioria dos produtos fabricados na Zona Franca da Manaus, já que o custo com a inflação que assolava o país fazia com que os ganhos nas cirandas financeiras fossem muito maiores do que a eficiência de qualquer sistema logístico conhecido.

O aumento dos pedágios e a privatização das estradas contribuíram ainda mais para o aumento no valor do frete rodoviário. Em 1990, algumas empresas iniciaram operações de transporte marítimo de contêineres por cabotagem na linha Santos – Manaus, na tentativa de viabilizar o modal aquaviário, que correspondia a 18,4% do total contra 56,0% do modal rodoviário. Diante do contexto dos níveis elevados do frete rodoviário, a alternativa pela cabotagem se mostrava propícia e oportuna, apesar dos problemas vigentes na infra-estrutura portuária.

Infelizmente, o fracasso veio imediatamente no início das operações, quando tomou posse o presidente Fernando Collor, que inviabilizou os investimentos portuários programados até então, através dos confiscos econômicos. Esse quadro mudou sensivelmente

com o advento do Plano Real no governo de Itamar Franco e a consequente estabilização econômica do país, pois a redução da inflação fez com que as grandes empresas começassem a dar mais importância aos seus custos logísticos e procurassem outra alternativa ao transporte rodoviário e aéreo. Foi quando, em 1996, a Sobrare Servemar, empresa do Grupo Wilson Sons, com um Navio chamado "Esperança IV", junto com a antiga Trikem, reiniciaram o transporte de peletes de polietileno de Maceió para o Sul e Sudeste do país. Em 1997 a Transrol, já sofrendo a desleal concorrência dos armadores estrangeiros no tráfego Brasil x Norte da Europa, viu-se obrigada a trazer seus navios "Intrépido" e "Independente" para operar no tráfego Brasil x Mercosul ", estendendo posteriormente este serviço para a cabotagem com o primeiro embarque de polietileno da empresa Politeno em Salvador, e embarques em Rio Grande de contêineres com arroz para o Nordeste.

1.1 – A containerização da carga

No final da década de 90, em um contexto bem diferente do que ocorreu em seu início, com economia estabilizada e índices de inflação controlados, o país aparentemente retomou seu crescimento e viabilizou uma nova investida na cabotagem, período oportuno em que empresas de navegação como a Mercosul Line e Aliança, ambas brasileiras porém pertencentes a grupos estrangeiros, emergiram nesse novo mercado em plena expansão, principalmente no que se refere à carga containerizada.

O uso de containers apresentava inúmeras vantagens, tais como: a dificuldade de roubo da carga armazenada; a proteção conferida a carga; a otimização das operações nos portos, pois reduz o tempo de carga e descarga; a intermodalidade, já que os contêineres podem ser transportados por navios, caminhões ou trens; diminuição da mão-de-obra, pois os terminais possuem alto grau de automatização. No meio da década de 90, havia grandes expectativas de crescimento, que poderiam ser maiores, não fossem os problemas enfrentados. A falta de mão-de-obra especializada, de investimentos portuários pelo estado e navios apropriados ainda representavam um obstáculo ao transporte de contêineres pela cabotagem, apesar das grandes vantagens oferecidas pela containerização da carga.

Além disso, existe o fato de que muitas das vias de escoamento de contêineres, sejam elas rodovias ou ferrovias atreladas aos portos, apresentavam péssimas condições

operacionais, constituindo verdadeiros gargalos logísticos. Para os armadores e empresas esses problemas representavam custos extra, desestimulando os investimentos no transporte marítimo. A maior parte das deficiências era de responsabilidade da administração pública, haja vista o estado de abandono em que se encontravam e ainda se encontram alguns dos portos brasileiros. Por esse motivo, em meados do ano 1995, o governo federal promoveu uma onda de privatizações dos terminais contêineres no Brasil. A partir daí, não se pode negar as melhorias apresentadas com esse processo, que tornou os terminais mais eficientes, rápidos e seguros; conseqüentemente, o volume de contêineres movimentados nos portos passou a crescer.

PORTO	1.995	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	% 2.000-2.004	2008 (*)	Participação no total (%)
SANTOS	592	659	713	832	1.090	1.352	105%	1.979	41%
ITAJAÍ	49	107	142	192	254	314	194%	460	10%
RIO GRANDE	82	195	212	264	312	314	61%	460	10%
RIO DE JANEIRO	129	170	188	203	239	253	49%	370	8%
PARANAGUÁ	91	147	162	155	183	224	53%	328	7%
S.FCO DO SUL	55	110	113	160	172	190	72%	278	6%
VITÓRIA	46	81	93	128	126	142	76%	208	4%
SALVADOR	39	63	68	87	108	120	91%	176	4%
SUAPE	12	42	50	70	38	87	105%	127	3%
SEPETIBA	0	2	11	13	17	85	-	124	3%
MANAUS	46	54	62	78	67	65	20%	95	2%
FORTALEZA/PECÉM	31	54	58	67	130	111	105%	163	3%
Outros	102	69	56	43	47	18	-74%	26	1%
BRASIL	1.274	1.753	1.928	2.292	2.783	3.275	86,80%	4.795	
Crescimento (%)	-	38%	10%	19%	21%	18%	-	10%	

Tabela 1 – Evolução do número de contêineres nos portos em milhares de unidades

Assim, pode-se afirmar que o contêiner foi diretamente responsável pela recuperação da cabotagem. É fato que com o aumento no transporte de contêiner a cabotagem ganhou novo fôlego, mas isso só foi possível devido ao crescimento do comércio exterior. A partir daí, a quantidade de contêineres movimentados cresceu paulatinamente, quando, no período

de 2000 a 2004, ocorreu um aumento significativo, impulsionado pela solidez da economia brasileira e a crescente demanda por serviços “porta a porta”.

CAPÍTULO II

A SITUAÇÃO ATUAL DA CABOTAGEM

O transporte de cabotagem já movimentou 27,5% da produção de cargas do país no início da década de 50, mas ao longo dos anos teve a sua participação reduzida, atingindo o seu ponto mínimo em 1994 com 10% dos transportes no Brasil. Atualmente, o modal é responsável por 1,8% da produção de transporte de carga do país, pois grande parte das cargas típicas para o transporte de cabotagem foi transferida para o modal rodoviário.

Existe no país uma tendência de crescimento do comércio interno entre as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste de um lado, e as regiões mais industrializadas do País: Sul e Sudeste. Ter uma matriz de transporte de cargas compostas por mais de 60% de um único modal, o rodoviário, com infraestrutura deficiente e problemas de regulamentação, insegurança de cargas, informalidade e fragmentação do setor, é demonstrar incapacidade de atender a uma demanda futura. O quadro presente demonstra uma cabotagem demandada, se expandido mais que a própria economia. A distorção da matriz de transporte, massivamente concentrada no transporte rodoviário, está, aos poucos, sendo corrigida, sobretudo com o advento de projetos de base. Com vantagens competitivas relacionadas a valores de fretes, segurança da carga (sinistros) e o fato de se mostrar ambientalmente mais amigável, a cabotagem mostra-se um concorrente direto ao transporte rodoviário.

Segundo dados do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), o transporte de cabotagem é um mercado ainda em expansão. Em 1999 foram transportados 20 mil contêineres entre os principais portos. Já em 2005 esse número saltou para 390 mil contêineres movimentados em território nacional, o que representou cerca de 300 mil caminhões a menos em nossas rodovias.

Adicionalmente, o crescimento também traz maior esclarecimento das empresas a respeito das vantagens do transporte marítimo a longas distâncias; o conceito de serviço porta-a-porta é um dos fatores responsáveis pelo aumento da quantidade de carga embarcada, incrementando a migração para o transporte multimodal, cujo vetor principal é a cabotagem.

Alguns armadores adotaram o princípio de que essa prestação de serviços de logística

integrada e a exigência do nível de serviço por parte dos embarcadores representam um novo cenário para a cabotagem no Brasil, na direção de se constituir uma alternativa de transporte para carga de alto valor agregado; atualmente, a cabotagem é o principal meio de transporte de cargas de baixo valor agregado, como os graneis sólidos. Para que o setor cresça de maneira sólida é preciso atenção para que a qualidade do serviço atenda às crescentes exigências do mercado, como serviços complementares, nível de informação, integração com outros modais e tempos cada vez mais ajustados aos produtos transportados.

2.1 – Fatores que propiciam a expansão da atividade

Pela ótica das questões macroeconômicas, o momento é favorável ao crescimento da cabotagem, devido a uma conjunção de fatores que se solidificaram, sobretudo, ao longo dos últimos quinze anos. São eles:

- **Redução da inflação:** os produtores ou atacadistas, geralmente, só recebem o pagamento das suas vendas após o recebimento da mercadoria pelo cliente. A partir do Plano Real, que reduziu drasticamente os índices de evolução de preço, a perda de valor por causa da inflação dos bens em trânsito deixou de ser tão importante. Esse fato foi decisivo para a viabilização da navegação de cabotagem, pela qual as mercadorias demoram mais tempo para serem entregues.
- **Competitividade:** com a globalização da economia, a redução dos custos dos produtos para garantir uma fatia do mercado ficou ainda mais importante. Logo, é aconselhável otimizar o custo dos fretes optando pelo modal mais barato e seguro. A cabotagem, além de ser mais barata do que o modal rodoviário a partir de mil quilômetros de distância, também oferece menores riscos de furto da carga. O fato de a cabotagem ser um serviço “porta a porta”, e não “porto a porto”, como no longo curso, também é uma comodidade para quem quiser contratar esse serviço.
- **Queda da taxa de câmbio:** como os fretes dentro do Brasil são cobrados em reais

e a maioria das despesas da navegação de cabotagem está em dólar, a recente queda da taxa de câmbio facilita a concorrência da cabotagem com o transporte rodoviário.

- Falta de recursos para a recuperação da malha viária: com a crescente necessidade macroeconômica de se gerar grandes superávits primários para conter a expansão da dívida pública, os investimentos públicos na recuperação e na manutenção das rodovias foram insuficientes, o que gerou uma significativa deterioração das estradas. Segundo dados da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), cerca de 83% das estradas brasileiras estão em estado ruim ou péssimo. Esse fato aumenta o risco de acidentes e o custo do frete rodoviário. O setor privado também não tem investido o necessário nas ferrovias privatizadas, que estão saturadas e envelhecidas.

2.2 – Entraves ao crescimento da cabotagem

Ao contrário do cenário favorável que se observa na análise macroeconômica da sustentabilidade do crescimento da cabotagem, esse tipo de navegação é prejudicada por problemas específicos do setor. O sistema de navegação ainda se ressentir de mais investimentos, que muitas vezes é freado pela situação degradante de alguns portos e a burocracia. As cargas de cabotagem não têm canal privilegiado de acesso aos portos, tendo o mesmo tratamento que as outras; devido à demora no processo de atracação, as empresas precisam dispor de mais navios para cumprir a demanda.

Existe a necessidade de adequação da legislação que regulamente a cabotagem com mais especificidade, pois seus procedimentos operacionais nos terminais marítimos são, praticamente, os mesmos que os das cargas internacionais, acarretando custos e demoras que diminuem a eficácia no transporte da carga doméstica marítima, quando comparada à sua movimentação por via terrestre.

2.2.1 – A burocracia nos portos

O excesso de burocracia e a lentidão na liberação das cargas, resultante da aplicação generalizada de um sistema de controle destinado a cargas internacionais, ao qual se submete uma carga doméstica, constituem um grande impedimento ao deslanche da atividade. Paralelo a isso, por questões estratégicas, os terminais portuários mantêm uma oferta de serviços priorizando a navegação de longo curso. Como os operadores portuários são remunerados pelo tempo de armazenamento de uma determinada carga, dão prioridade às cargas internacionais, que demoram mais em suas instalações devido à morosidade na liberação aduaneira. Esse fato tem prejudicado muito as empresas de navegação de cabotagem em alguns portos, tais como, Santos e São Francisco do Sul.

2.2.2 – As deficiências do setor de construção naval

A construção de navios no Brasil é outro desafio para os armadores. Faltam financiamentos, os estaleiros nacionais apresentam preços superiores ao mercado internacional e nem sempre oferecem garantias durante a construção das embarcações. A indústria de construção naval brasileira está sem competitividade econômica e tecnológica. Logo, para compensar esse grave problema dos estaleiros nacionais, passou a ser fundamental o uso dos recursos públicos subsidiados e administrados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para a colocação de uma nova encomenda de navio cuja captação de recursos ainda é uma questão polêmica por causa das garantias. Também são entraves para a expansão da frota o maior prazo de construção e o alto risco do empreendimento.

De acordo com a Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (ANUT), o Brasil incorre no erro de atrelar os destinos da navegação ao da construção naval quando se deveria dar liberdade aos armadores para comprarem navios onde é mais conveniente. O armador nacional acabou ficando com a responsabilidade da sobrevivência dos estaleiros; o resultado, com o passar dos anos, mostrou-se degradante e catastrófico.

Como fator agravante, existe a obrigatoriedade legal de construção no Brasil dos

navios financiados pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM), a única fonte de financiamento de longo prazo do setor. Por outro lado há barreiras tarifárias e burocráticas para a importação de navios. Os estaleiros nacionais, em sua maioria, não têm condições de dar garantias de cumprimento dos contratos, o que inibe a contratação de novas embarcações por empresas de navegação. É preciso desvincular a construção naval da cabotagem permitindo a livre importação de navios novos e usados e desobrigar os armadores a comprarem navios de estaleiros nacionais. No setor de marinha mercante a falta de uma solução de curto prazo para o problema pode levar, em situação extrema, à abertura total do mercado, e motivar pressões pelo fim da bandeira brasileira na navegação de cabotagem.

Além disso, outras despesas, tais como o Adicional de Frete da Marinha Mercante (AFRMM), também são cobrados da navegação de cabotagem, o que significa um custo adicional para esse modal, ou seja, mais um obstáculo ao desenvolvimento. A falta de navios é um fator limitante para as empresas de navegação atenderem ao crescimento da navegação de cabotagem. Já existe, atualmente, demanda reprimida por falta de embarcações engajadas na atividade. De nada adianta se falar em potencial de crescimento do serviço de cabotagem sem olhar esse lado prático.

2.2.3 – A degradação dos portos brasileiros

Apesar da grande e positiva revolução que ocorreu nos portos nacionais após a implantação da Lei de Modernização dos Portos (lei de privatização de portos de 1993, que permitiu maior participação privada na operação portuária, que, com maiores investimentos, obteve melhorias em infra-estrutura e eficiência nas operações) e o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), os armadores de cabotagem e longo curso, as *trading companies* e as empresas exportadoras e importadoras, na prática, classificam os portos brasileiros como longe dos desejados padrões internacionais de eficiência. Por um lado faltam pátios para cargas e caminhões, infra-estrutura terrestre (acessos e egressos), berços, equipamentos modernos para movimentação de cargas, contêineres, terminais de vazio, informatização, padronização de procedimentos, etc. Por outro lado, há excesso de pessoal não capacitado conduzir as operações. Os portos brasileiros não têm condições operacionais de suportar esse rápido crescimento da cabotagem por mais tempo.

Em especial, o Porto de Santos está sobrecarregado, com graves congestionamentos de caminhões e trens para o acesso aos terminais portuários. O fato de a operação portuária em Santos ser um grave problema para todas as empresas de navegação de cabotagem causa impacto em todo o setor, já que é o porto mais importante da América do Sul. Com isso, os demais portos brasileiros, de certa forma, acabam protegidos, com pouca pressão para melhorar suas ineficiências.

2.2.4 – O desequilíbrio no fluxo de cargas

Não é suficiente dotar os portos de infra-estrutura para desenvolver de forma sustentável o transporte via cabotagem no País. O desequilíbrio do fluxo de carga entre as regiões Sul-Sudeste e Norte-Nordeste aumenta os custos das operações. No balanço divulgado pela empresa de navegação Log-In no segundo trimestre de 2010, a maior parte do volume de cargas operado pela empresa foi movimentada no sentido Norte, com cargas originadas nas regiões Sul e Sudeste. Não há, contudo, produção suficiente que possibilite a lotação dos navios para o percurso de volta. Dessa maneira, torna-se mais rápido e fácil transportar a carga em caminhões.

CAPÍTULO III

PERSPECTIVAS DA CABOTAGEM NO BRASIL

Apesar das deficiências apresentadas, o transporte de cabotagem tem grande potencial para crescer no Brasil. Os riscos oferecidos pelas precárias rodovias brasileiras, como acidentes, roubo de cargas e poluição, fazem com que algumas empresas apostem, cada vez mais, na utilização do modal marítimo para transportar suas mercadorias. A cabotagem vem crescendo no Brasil e seu conceito deixou de ser apenas a navegação entre os portos do País para se transformar no transporte porta a porta, modalidade oferecida pelas empresas de navegação.

O transporte marítimo também garante pontualidade nas entregas, boa estrutura de armazenagem e controle das informações através de rastreamento, desde a coleta até a chegada da mercadoria ao destino final. Atualmente, cerca de 50% dos produtos produzidos na Zona Franca de Manaus são transportados pela cabotagem, o que demonstra o grande potencial do modal marítimo nessa área de atuação.

Com a construção de novos navios para atender o mercado doméstico, principalmente pelo PROMEF, a tendência é incrementar o volume de cargas transportadas na cabotagem. Os custos para o frete no transporte marítimo não são elevados como se costuma pensar, pois os fretes da cabotagem no transporte porta a porta são competitivos em relação ao transporte rodoviário direto. A cabotagem é uma vocação natural do País, que possui um extenso litoral com 32 portos ao longo dele – 80% da população vive em cidades que ficam até 200 km da costa brasileira. Entretanto, sua razoável exploração mostra que muitas empresas ainda desconhecem as vantagens do modal, inclusive a possibilidade de interiorizar o serviço por meio de parcerias com empresas rodoviárias e ferroviárias.

Com cada vez mais recursos investidos em cabotagem, ganhariam todos os envolvidos no processo: o cliente, que teria ganhos em relação a avarias e roubos de mercadorias; os armadores, que estariam gerando mais receitas; e o Brasil que, além de crescimento econômico, teria condições de tirar milhares de caminhões das estradas. Por todas as vantagens competitivas oferecidas pelo modal marítimo, fica a certeza de que a cabotagem

tem potencial de sobra para crescer – de maneira contínua – no Brasil e romper com a cultura rodoviária no transporte de cargas de longa distância. Segundo a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), com relação à demanda por navios de cabotagem, o setor pretende encomendar 44 navios, exigindo um aporte total de US\$ 2.321 bilhões até 2013. De acordo com estudo elaborado pelo Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA, o levantamento inclui a construção de 19 porta-contêineres a um valor de US\$ 1,3 bilhão; 16 graneleiros a um custo de US\$ 750 milhões; seis navios químicos por um total de US\$ 238 milhões; e três navios tanques que exigirão um aporte de US\$ 33 milhões. O estudo do SYNDARMA partiu de três premissas básicas: a capacidade construtiva dos estaleiros nacionais, a relação entre receitas e custos operacionais e financeiros das empresas e as expectativas de novos contratos de transporte.

Dentre os tipos de navios mais demandados pelo mercado brasileiro, estão os navios petroleiros e as embarcações de apoio marítimo, devido às recentes descobertas de reservas de petróleo no litoral do país. O alto preço do barril de petróleo no mercado internacional estimula a exploração do mesmo em águas profundas no Brasil e vem servindo como elemento de alavancagem para o forte crescimento da navegação de Apoio Marítimo no Brasil. Os investimentos da Petrobrás no período de 2008 a 2012 são de cerca de US\$ 112,4 bilhões, sendo US\$ 65,1 bilhões relativos à exploração e produção, já que a descoberta de novos campos de petróleo na área do pré-sal poderá aumentar em mais de 50% as atuais reservas de petróleo e gás do país. Para atender a essa perspectiva de crescimento, a Petrobrás anunciou a encomenda de 146 embarcações de apoio marítimo destinadas a atender à demanda da área do pré-sal e a substituição de embarcações de bandeira estrangeira. Tais embarcações deverão, obrigatoriamente, ser construídas em estaleiros brasileiros, com prazo de entrega até o ano de 2015. O apoio marítimo, com seu crescimento vertiginoso, serve como força motriz para o reaquecimento da construção naval, beneficiando a cabotagem direta e indiretamente.

De acordo com a ANTAQ, o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, do Governo Federal, tem entre seus objetivos estimular a eficiência produtiva dos principais setores da economia, impulsionar a modernização tecnológica, acelerar o crescimento de áreas já em expansão, além de ativar setores deprimidos e aumentar a competitividade brasileira. Segundo um levantamento feito por Roberto Galli, vice-presidente executivo do Syndarma, há

muito no Programa para impulsionar a cabotagem brasileira, pois tudo o que envolve melhoras na infra-estrutura dos portos e dragagem beneficia o transporte marítimo. O Programa vai aplicar, em quatro anos, um total de investimentos em infra-estrutura da ordem de R\$ 503,9 bilhões. O aumento na aplicação de recursos em infra-estrutura é fundamental para a aceleração do desenvolvimento sustentável. Dessa forma, o país poderá superar os gargalos da economia, estimular o aumento da produtividade e diminuir as desigualdades regionais e sociais. Os projetos que estão previstos no PAC priorizam a manutenção, recuperação e ampliação da infra-estrutura portuária, e vão imprimir ao setor mais competitividade e dinamismo, além de reduzir os custos do transporte aquaviário e contribuir para o desenvolvimento do país.

Ao todo os portos beneficiados receberão investimentos de cerca de R\$ 2 bilhões. Desse montante, R\$ 1,1 bilhão será investido em dragagens que vão aprofundar os canais de acesso aos terminais, capacitando-os a receber navios de maior porte, aumentando a competitividade e a capacidade de movimentação de cargas. Do total previsto para as dragagens, R\$ 977 milhões já possuem destinação certa e o restante está em fase de definição.

CAPÍTULO IV

SOLUÇÕES PARA A CABOTAGEM

Os entraves para o desenvolvimento da cabotagem precisam ser removidos. Tais medidas, passam, primariamente, pelas mãos do poder público, e secundariamente, pela iniciativa privada. Com o esforço de ambas as partes e conjuntamente com a flexibilização das leis que regem o transporte de cabotagem no país, bons resultados podem ser alcançados num futuro próximo. Sem este terceiro fator, o crescimento do setor pode ser freado ou mesmo reduzido, apesar dos indicadores positivos.

Atualmente, a legislação que regulamenta todo o transporte marítimo brasileiro possui conceitos básicos que, postos em prática, atuam como impecilhos às atividades das empresas de navegação de cabotagem. Ou seja, os fundamentos da regulamentação geram distorções sucessivas e obrigam à adoção de soluções paliativas para contornar a situação. A cabotagem é muito sensível aos custos portuários e aos problemas que surgem nas operações portuárias; em um transporte de mercadorias, com origem e destino dentro do território nacional, existem duas operações portuárias, o embarque e o desembarque. No caso das cargas internacionais, deixadas em um porto concentrador para serem posteriormente levadas a seu destino final por uma empresa de navegação de cabotagem, existem três operações portuárias em jogo. Logo, o que ocorre nos principais portos brasileiros é de fundamental importância para a própria viabilidade da cabotagem, ainda mais para garantir o seu crescimento sustentável.

Em relação ao desequilíbrio do fluxo de carga, faz-se necessário que as empresas que realizam o transporte aquaviário elaborem um planejamento muito mais complexo do que a simples coleta, movimentação e entrega das mercadorias. Toda a cadeia logística deve ser minuciosamente analisada para garantir soluções inovadoras e eficácia à cabotagem. Um nicho promissor de oportunidades para a cabotagem é a atividade offshore. Nessa operação, a distância dos deslocamentos é bem menor, executando apoio às plataformas de exploração de petróleo e gás natural. Grandes empresas estão buscando profissionais qualificados, diante da expansão do segmento. Em menor escala, há o crescimento da navegação de apoio portuário no Brasil, pois é muito mais econômico utilizar embarcações de cabotagem do que as de

longo curso para essa finalidade. Uma política nacional que englobe todas essas questões depende da elaboração competente do Projeto de Incentivo à Cabotagem (PIC), por meio do corpo técnico da Secretaria de Portos (SEP). A demanda está em crescimento, que chega a atingir 18,6% nos contêineres movimentados em abril, maio e junho de 2010, em comparação com o mesmo período de 2009.

O Brasil possui 37 portos públicos, sendo 34 marítimos e três fluviais. Do total, 32 têm condições para trabalhar com a cabotagem, mas apenas 11 já o fazem com empresas privadas. O intuito do projeto é utilizar a capacidade instalada ociosa dos outros 21 portos. Com tantos quilômetros de costa navegável a serem explorados, é de vital importância para o desenvolvimento do país o uso dessa verdadeira “BR costeira” para interligar os diferentes portos e terminais brasileiros, tanto marítimos quanto fluviais.



Figura 1- A “BR Costeira” ligando os diferentes portos brasileiros

Basicamente, o PIC propõe um modelo de negócio que envolve todos os atores envolvidos no processo, desde as comunidades locais que abrigam os portos aos armadores,

produtores e receptores e que prevê o transporte da mercadoria de porta a porta. O projeto propõe a criação de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) para integrar as entidades das comunidades envolvidas e também a criação de um gestor único para cada porto, que seria a figura que centralizaria as operações dentro do porto. Atualmente, o PIC encontra-se com ações preliminares para a implementação nos portos de Natal (RN), São Sebastião(SP), Antonina(PR), Cabedelo(PB), Fortaleza(CE), Suape(PE), Vitória(ES) e Pelotas(RS).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O potencial de crescimento da cabotagem tem se mostrado muito sólido. Nesse trabalho observou-se que a utilização do transporte marítimo para o abastecimento da demanda de cargas domésticas é uma solução viável para o país, visto que o transporte rodoviário, apesar de suas deficiências, ainda é predominante. A cabotagem apresenta inúmeras vantagens em relação ao modal vigente, sobretudo uma melhor relação custo-benefício no transporte em longas distâncias.

Apesar da atual conjuntura se mostrar favorável ao pleno desenvolvimento do modal marítimo, ainda há obstáculos que dificultam o seu alcance. Conforme foi analisado, tais entraves são fruto de decisões inconseqüentes de décadas passadas conjuntamente com a má administração de alguns setores específicos, como, por exemplo, as vias de escoamento de carga e a burocracia nos portos brasileiros.

É essencial que ambos os setores público e privado atuem em conjunto para atingir esse objetivo, pois muitos dos problemas se mostram persistentes e demandam esforços maiores. Para isso é necessário que as metas e planos traçados sejam estritamente seguidos, com vontade política e visão de futuro.

ANEXO

LISTA DE GRÁFICOS, TABELAS E FIGURAS

Tabela 1 – Evolução do número de containers nos portos em milhares de unidades	14
Figura 1 – A “BR Costeira” ligando os diferentes portos brasileiros	25

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CEGN. Legislação de cabotagem no Brasil: oportunidades e entraves para a indústria de construção naval . São Paulo, 2007.

XLV CONGRESSO DA SOBER. Transporte de cabotagem no Brasil: análise da viabilidade para carga refrigerada. Paraná, 2007

NETO, Carlos Alvares da Silva Campos. Perspectivas do crescimento do transporte por Cabotagem no Brasil. Brasília, 2005.

DIAS, Mauro. O Desenvolvimento do Transporte de Contêineres na Cabotagem Brasileira. LOGIN. 2009

ANTAQ. Diagnóstico da navegação de cabotagem visando a regulamentação do setor. 2009

FILHO, Alcides Goularti. Abertura da navegação de cabotagem brasileira no século XIX. Porto Alegre, 2010.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. Modernização dos portos. Edições Aduaneiras, São Paulo, 1994

CARVALHO, Renata de Oliveira. Logística integrada na prestação de serviços de cabotagem de porto-a-porto a porta-a-porta. Santos: Universidade Católica de Santos, 2010 (Dissertação de Mestrado)

ONO, R. T. Estudo de viabilidade do transporte marítimo de contêineres por cabotagem na costa brasileira. São Paulo: Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, 2001 (Dissertação de Mestrado).

SITES CONSULTADOS

<http://www.syndarma.org.br/>

<http://www.administradores.com.br/informe-se/artigos/surgimento-da-navegacao-de-cabotagem-no-brasil/>

<http://direitoaduaneiro.blogspot.com/2007/10/cabotagem-mudanas-necessrias.html>

<http://www.portosenavios.com.br/site/noticiario/portos-e-logistica/4671-os-obstaculos-para-o-transporte>

<http://www.revistaportuaria.com.br>

<http://www.portosdobrasil.gov.br>

<http://www.antaq.gov.br>

<http://www.aduaneiras.com.br>

<http://www.fenavega.com.br>