

A NATUREZA ESTRATÉGICA DA MARINHA MERCANTE NA NAVEGAÇÃO POR CABOTAGEM NO BRASIL.

Prof. Esp. José Itamar Monteiro

Fatec Sorocaba / Senac Sorocaba / Anhanguera Educacional Sorocaba

e-mail: jitamar@bol.com.br

RESUMO: Vários setores fundamentais para o bom desenvolvimento da indústria brasileira foram relegados ao segundo plano por um longo período de tempo, principalmente no que se refere à infra-estrutura da malha logística brasileira para a movimentação de materiais e escoamento da produção. Estando sempre à margem dos investimentos necessários para o correto desenvolvimento de suas operações, os vários operados logísticos atuando em diferentes modais, tais como o terrestre, ferroviário e marítimo, se vêem em grandes dificuldades para atuar em um país de dimensões continentais como o Brasil. Esse trabalho visa cobrir as dificuldades encontradas na movimentação de materiais no modal marítimo, especificamente na navegação por cabotagem no Brasil e traçar algumas perspectivas para o futuro da mesma.

Palavras-chave: Cabotagem. Brasil. Marinha Mercante. Transporte Marítimo.

1 INTRODUÇÃO

O protecionismo foi um fator histórico e marcante da política industrial brasileira por volta dos anos 30 até meados dos anos 90. Os argumentos para tal postura eram o de proteger o interesse nacional e as indústrias contra o voraz apetite das multinacionais e dos ditos países desenvolvidos.

Historicamente, o sistema de proteção evoluiu de um sistema simples, baseado na administração de fatores econômicos e cambiais, para algo complexo, com controle direto a vários setores industriais. Isso acarretou na criação de um mercado fechado, fazendo com que os investimentos necessários para a melhoria dos serviços e processos nos diferentes modais de transporte não ocorressem de forma a aumentar a competitividade e os volumes de negócios neste setor.

Hoje o mesmo ocorre na navegação, onde é encontrada uma demasiada proteção do estado, com seus segmentos estratégicos de competição internacional voltados para o comércio mundial. A fração reservada pelo mercado na navegação por cabotagem tem sua prática notada em várias nações até como uma “tradição marítima”, onde o objetivo comum

é controlar e preservar deliberadamente a frota pertencente ao país de origem, bem como dominar o que é chamado de “mercado doméstico”.

Entretanto a abertura de mercado está forçando as empresas a adotarem algumas mudanças para aprimorar seus processos logísticos, as mesmas vem presenciando um aumento crescente no grau de exigências do mercado consumidor e também no nível de competitividade que se apresenta. Devido a esses fatores o modal marítimo deve aprimorar seu desempenho global, visando com isso oferecer melhores produtos e serviços para seus clientes.

O aumento do comércio interno entre as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, grandes produtores de matéria-prima, com as regiões Sul e Sudeste, com alto grau de industrialização, é uma tendência já traçada por Castro (2001). Seguindo esse mesmo argumento, Fleury (2003), deixa claro que possuir uma matriz multimodal baseada em mais de 60% em um único modal, o rodoviário (Tabela 1), denota uma incapacidade clara de atender uma demanda futura. A única oportunidade para as empresas se tornarem ainda mais competitivas é a adoção de mais de um modal, segundo Nazário (2000).

Tabela 1 - Matriz intermodal de transporte de cargas – 2004

Modal	Milhões (Ton / Km)	Participação
Rodoviário	485.625	61,09%
Ferrovário	164.809	20,73%
Aquaviário	108.000	13,59%
Dutoviário	33.300	4,19%
Aéreo	3.169	0,40%
Total	794.903	100,00%

Fonte: ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários)

2 O TRANSPORTE FLUVIAL

A navegação fluvial é praticada em maior ou menor intensidade em todo o mundo, destacando-se nesse sentido o continente europeu, onde grandes e importantes obras, tais como canais artificiais, instalações portuárias, barragens, entre outras, foram construídas para permitir um melhor aproveitamento no transporte de mercadorias. Dentre os vários rios navegáveis europeus, podemos citar: Reno, Danúbio, Ródano, Sena, Volga e Don. Na América a navegação fluvial é praticada em sua maior parte nos rios Amazonas, São Lourenço, Mississipi, Ohio, Tennessee, Orenoco, Madalena, São Francisco e Paraguai.

Segundo Monteiro (2005), dentre os diversos fatores que influenciam a navegação fluvial podemos citar:

1. Relevo: Enquanto rios de planície são ótimos para a navegação, os rios de planalto costumam apresentar cachoeiras, o que acaba por aumentar o custo da navegação, pois faz-se necessário a construção de comportas e sistemas de elevação.
2. Clima: Nas áreas muito frias, os rios são utilizados para navegação somente na primavera e no verão; no outono e inverno, devido ao congelamento, a navegação fica paralisada. Nas áreas com seca prolongada, a navegação também é prejudicada por causa da grande variação do nível das águas.

2.1 As Hidrovias

Monteiro (2005), também denota que o transporte feito por hidrovias é notoriamente pouco utilizado no Brasil, isso ocorre principalmente devido ao fato da predominância de rios de planalto, podendo citar como exemplo o caso do rio Parnaíba, entre Maranhão e Piauí, e do rio Tietê em São Paulo. Nestes casos, para a navegação se tornar viável, fez-se necessária a construção de barragens e eclusas.

As hidrovias interiores brasileiras vivem um período de ajustes e decisões. Aos poucos se verifica a aceitação de novos paradigmas voltados às maiores escalas de produção e transportes operando de modo eficiente, seguro e confiável.

Excetuando os rios Amazonas, Solimões e afluentes da margem esquerda, a movimentação hidroviária no Brasil soma pouco mais que 10 bilhões de toneladas.

3 A NATUREZA ESTRATÉGICA DA MARINHA MERCANTE NA NAVEGAÇÃO POR CABOTAGEM NO BRASIL.

Internacionalmente o transporte marítimo e fluvial é regulado pela IMO (International Maritime Organization), responsável por promover a segurança e eficiência da navegação, tomando medidas preventivas para coibir a poluição marítima resultante de acidentes ou má conservação das embarcações.

No Brasil o Departamento da Marinha Mercante, órgão vinculado à Secretaria dos Transportes Aquaviários, do Ministério dos Transportes, é o órgão governamental responsável pelo acompanhamento dessa modalidade de transporte, editando a

regulamentação necessária para a atuação das companhias de navegação, controlando seus registros, fretes, acordos bilaterais, entre outros assuntos.

3.1 Fatores Protecionistas Empregados na Cabotagem Internacional e no Brasil.

Barbosa (2008), aborda algumas práticas protecionista ligadas diretamente à cabotagem, sendo importante mencionar que, mesmo com a globalização e zonas de livre comércio, esta prática ainda encontra-se presente implícita ou explicitamente nas tratativas comerciais internacionais.

Nos Estados Unidos, operações de cabotagem devem ser efetuadas somente por embarcações construídas, documentadas e autorizadas por empresas norte-americanas; nas operações é obrigatório que a tripulação, incluindo ajudantes, autoridades e demais trabalhadores, deve ser formada por 75% de cidadãos norte-americanos.

Com relação à China, as navegações de cabotagem e serviços correlatos, devem ser operacionalizadas por navios de bandeira chinesa, investimentos e implantação de empresas estrangeiras são restritas e dependem de autorização específica do governo chinês.

Já no Japão a legislação vigente determina que o transporte de cargas seja reservado aos navios de bandeira japonesa, sendo previsto o acesso limitado à cabotagem japonesa de navios de países que estabeleçam relações de comércio, amizade e navegação com o Japão, com base no princípio da reciprocidade.

Na Argentina a cabotagem é realizada exclusivamente por empresas argentinas de navegação. Enquanto o Chile estabelece que a navegação de cabotagem é privativa de navios chilenos, com a possibilidade da participação de outros no transporte de cargas com volume menor que 900 toneladas.

O Brasil adota, desde 2004, uma resolução que trata do afretamento de embarcações estrangeiras por empresas brasileiras de navegação, conforme Canelas (2004). Essa resolução rege que embarcações com outras bandeiras podem operar em território nacional, desde que:

1. Constate-se a inexistência ou indisponibilidade de embarcação nacional do tipo e/ou porte adequados para o transporte.
2. Estejam substituindo embarcações em construção no país, em estaleiro brasileiro, por período máximo de trinta e seis meses e até o limite da tonelagem contratada.
3. Seja verificado interesse público, devidamente justificado.

4 ASPECTOS FAVORÁVEIS AO DESENVOLVIMENTO DA CABOTAGEM NO BRASIL.

De acordo com Souza, Araújo & Martins (2007), sendo um país de dimensões continentais, a adoção do modal marítimo no Brasil passa a ser algo natural para o crescimento da economia nacional. O fato do país possuir uma extensa costa marítima e uma grande quantidade de portos públicos e terminais portuários (Figura 1), assim como a presença dos setores produtivos e consumidores ao longo da costa, ou próximo a ela, são aspectos favoráveis para o desenvolvimento da cabotagem no Brasil.

Figura 1 – Principais portos brasileiros.

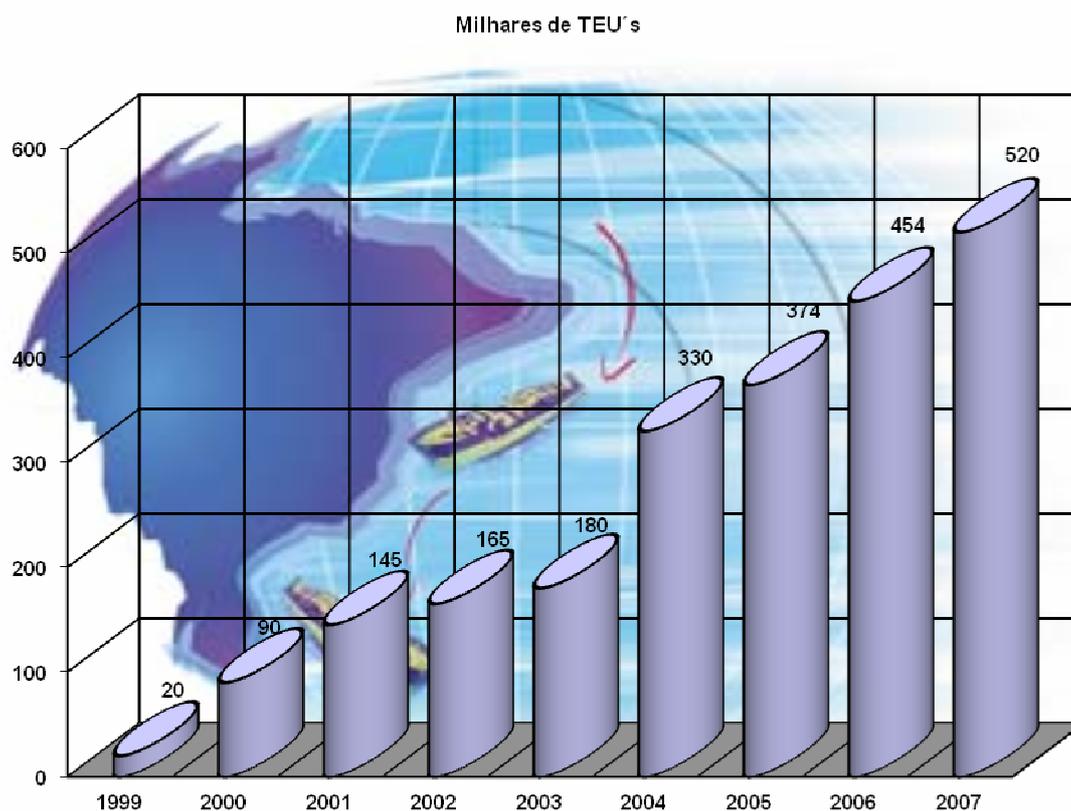


Fonte: ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários)

O investimento na infra-estrutura, permitindo o desenvolvimento de um transporte multimodal *door-to-door* e a modernização das empresas de navegação, dando um foco maior à operação de logística integrada, também são fatores que auxiliam no desenvolvimento desse modal no Brasil.

O crescente aumento do número de TEU's (unidade equivalente a um container de 20 pés) transportado (Gráfico 1) por ano, deixa clara a necessidade presente no investimento e aprimoramento da navegação de cabotagem no Brasil.

Gráfico 1 – Milhares de TEU's transportado ao ano.



Fonte: ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários)

De acordo com Barbosa (2008), dentre as vantagens operacionais do modal marítimo (cabotagem) com relação ao rodoviário é possível citar:

4. Eficiência energética: tendo em vista que o consumo de combustível por tonelada transportada na cabotagem é significativamente menor, se comparado ao modal rodoviário
5. Capacidade de transporte de todos os tipos de cargas: na cabotagem é possível o transporte de todos os tipos de carga (Tabela 2), sem a necessidade de operação em horários especiais.
6. Capacidade de movimentação de grandes cargas por longas distâncias: devido ao fato da grande capacidade dos navios e da segurança que esse transporte oferece.

7. Vida útil da infra-estrutura, equipamentos e veículos: a infra-estrutura do modal marítimo, assim como dos equipamentos de operação e navios de transporte, tende a possuir uma durabilidade maior se comparada ao rodoviário.

Tabela 2 - Frota da navegação de cabotagem por tipo de embarcação.

Tipo	Quantidade	Idade Média
Petróleo	81	22
GLP	33	23
Químico	8	25
Cargueiro	3	22
Granaleiro	3	23
Porta Container	2	18
Frigorífico	1	32
Multi-Propósito	1	9
Total	132	22

Fonte: ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários)

5 FATORES QUE MINIMIZAM A VIABILIDADE DA CABOTAGEM BRASILEIRA.

Barbosa (2008), explicita que a realidade brasileira impõe alguns fatores que tendem a dificultar e a travancar o desenvolvimento da cabotagem. Os altos custos operacionais, decorrentes do excesso de tributos incidentes sobre este modal e o excesso de burocracia no despacho de cargas, são apenas alguns dos fatores que fazem com que a operação por cabotagem no Brasil ainda esteja muito aquém de sua real capacidade.

A presença de uma infra-estrutura ainda inadequada para atender corretamente os possíveis novos clientes, devido à baixa prioridade de investimentos na modernização dos portos e na construção e ampliação de novas vias de acesso aos mesmos, o que tende a dificultar a regularidade das escalas, aliada à idade relativamente avançada da frota nacional (Tabela 2) e à dificuldade de contratação de novos navios, são realidades inerentes ao dia a dia das empresas que operam esse modal no Brasil.

A falta de incentivo governamental também é um fator preponderante para o não crescimento ainda maior de tal modal, isso é claramente denotado pela não implementação do incentivo de redução do custo do combustível marítimo na costa brasileira, conforme previsto na Lei nº 9.432 de 1997, fazendo com que o custo do combustível para a cabotagem seja aproximadamente 30% mais caro que o seu equivalente rodoviário (Tabela 3).

Tabela 3 – Custo do óleo diesel / tonelada x modal rodoviário e marítimo cabotagem.

Oleo Diesel	R\$/l	US\$/ton	Impostos	R\$/ton
Rodoviário	1,7	-----	-----	R\$ 1.451,64
Marítimo Cabotagem	-----	840,5	1,37	R\$ 2.015,10
Diferença				(R\$ 563,46)

Fonte: Fonte: CNT – SEST - SENAT

Logo abaixo é apresentada uma pesquisa do CNT – SEST – SENAT (Tabela 4), realizada com mais de 150 empresas que já operam com cabotagem no Brasil. Observando a mesma, é possível constatar que o excesso de tributação sobre este modal é encarado como um dos problemas mais graves enfrentados pelo mesmo, seguido pela carência de linhas regulares.

Tabela 4 – Principais fatores impeditivos para o desenvolvimento da cabotagem.

Problema	Excesso de Burocracia	Excesso de Tributação	Carência de linhas regulares	Ineficiência do porto de operação
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%
Não respondeu	12,2%	13,1%	12,1%	13,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Fonte: CNT – SEST - SENAT

6 CONCLUSÃO

Segundo uma pesquisa realizada pelo IPEA em 2005, os potenciais usuários do sistema de cabotagem no Brasil seriam as seguintes áreas:

- 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

Para incentivar que esses potenciais clientes utilizem ainda mais esse modal, faz-se necessário a desregulamentação desse setor, simplificando documentos e procedimentos e principalmente reduzindo o nível de taxas incidentes sobre o mesmo. O investimento em infra-estrutura, tanto nos portos como nas vias de acesso, também permitirá a redução do custo do frete, assim como na manutenção de linhas regulares de distribuição e a adoção de operação multimodal.

A renovação da frota nacional, a adoção de gestões modernas nos portos e a construção de centros de distribuição próximos aos centros de consumo e produção também são passos fundamentais para a modernização e ampliação do modal marítimo por cabotagem no Brasil.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, **Transporte Multimodal**. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/faq/multimodal.asp>>. Acesso em: 07 de junho 2009.

ARAÚJO, P. **Modais marítimo e ferroviário devem se fortalecer**. Belo Horizonte, abr. 2006. Disponível em: <http://www.ibralog.org.br/ler_noticia.php?cod=765> Acesso em: 07 de junho 2009.

BARBOSA, M. M. R. C., A Expansão da Cabotagem e os Reflexos na Gestão da Cadeia Logística dos Usuários e Transporte. In: 9ª Conferência Nacional Portos Brasil 2008. São Paulo, 2008

CANELAS, A. M. P., **Navegação de Cabotagem**. Brasília, mar. 2006 - Superintendência de Navegação da ANTAQ. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/palestras/12-ApresentacaoAnaMaria0.pdf>> Acesso em: 07 de junho 2009.

CAMPOS NETO, C.A.S.; SANTOS, M.B. **Perspectivas do crescimento do transporte por cabotagem no Brasil**. Brasília, out. 2005. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/pub/td_1129.pdf> Acesso em: 07 de junho 2009.

CLOSS, J. D, BOWERSOX, J.D. **Logística Empresarial**. São Paulo:Atlas,1999.

FLEURY, P. F. A logística brasileira em perspectiva. In: **Logística empresarial a perspectiva brasileira**. São Paulo: Atlas, 2000. p. 19-26.

MONTEIRO, J. I. **A logística do transporte marítimo no Brasil e no comércio internacional**. Sorocaba, 2005. 110 p.

ONO, R.T. **Estudo de viabilidade do transporte marítimo de contêineres por cabotagem na costa brasileira**. São Paulo, 2001. 151 p. Disponível em:
<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3135/tde-16012002-102949/publico/teses_online.pdf> Acesso em: 07 de junho 2009.

SOUZA, A. J., ARAÚJO, M. P., MARTINS, R. S., Transporte de cabotagem no Brasil: Análise da viabilidade para carga refrigerada. In: Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural, 2007, Londrina, XLV SOBER, 2007.