

FATORES QUE INIBEM O DESENVOLVIMENTO DA CABOTAGEM NO BRASIL – VISÃO DO USUÁRIO

*José Ribamar Miranda Dias – Vice-Presidente Executivo da ANUT
Seminário Cabotagem – ANTAQ 2009
ANTAQ – Brasília / DF*

Introdução

A ANUT decidiu em sua política não combater a reserva de bandeira na cabotagem nacional. Pelo contrário, viemos aqui defender sua sobrevivência, em um modelo que permita atingir dois propósitos:

A - Fortalecer a Marinha Mercante Nacional;

B - Possibilitar ao usuário a oferta de transporte de qualidade adequada e preço competitivo.

De que cabotagem estamos falando?

Estamos falando da cabotagem nacional, aliás pouco conhecida pelo usuário e pela sociedade brasileira.

Na cabotagem do MERCOSUL, somos, por princípio, contra a reserva de bandeira. Sensibiliza-nos o risco dos acordos bilaterais se transformarem em verdadeiros cartéis.

Cenário do Mercado de Cabotagem

- **Crescimento contínuo, mas discreto pelo volume transportado.**
-
- **Reserva de mercado para os armadores não vem contribuindo, na medida do esperado, para a expansão da oferta de navios, nem próprios e nem afretados.**
-
- **Enorme dificuldade de atrair o interesse do usuário, ao mesmo tempo que há fortes indícios de demanda reprimida.**
-
- **Falso equilíbrio entre a oferta e a demanda – na verdade um impasse, levando à estagnação da oferta.**

Cenário do Mercado de Cabotagem

Evolução do transporte marítimo de cabotagem no Brasil, segundo tipo de carga 1997-2007 (milhões de toneladas)

	Granéis Sólidos	Granéis Líquidos	Carga geral	Total
1997	25,4	79,3	1,1	105,9
1998	15,4	100,2	1,8	117,3
1999	22,6	97,6	2,2	122,5
2000	27,1	104,2	3,3	134,7
2001	24,8	107,9	4,6	137,3
2002	24,0	106,9	6,2	137,0
2003	27,4	111,4	7,1	145,9
2004	28,2	111,5	8,7	148,4
2005	28,4	112,5	9,2	150,1
2006	33,1	116,2	14,2	163,5
2007	31,7	122,8 *	14,0 (**)	168,5

Fonte: ANTAQ, Anuário Estatístico Portuário 2005 e 2007

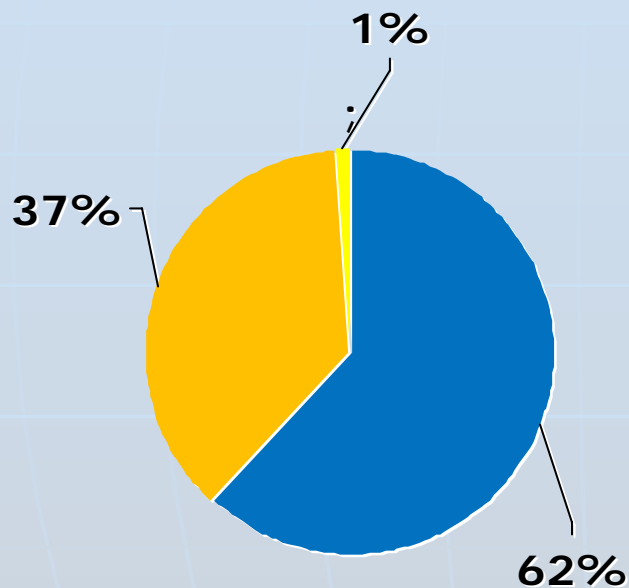
(*) – O grosso é petróleo e derivados.

(**) – Deste total, 8,2 milhões de tons é de carga containerizada.

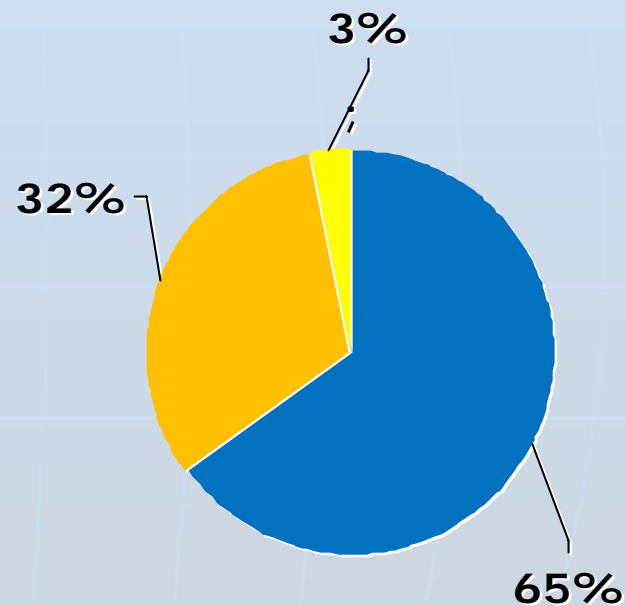
Cenário do Mercado de Cabotagem

Evolução das Matrizes do Transporte na Siderurgia

2004 (110,1 Mt)



2010 (159,1 Mt)



■ Cabotagem ■ Rodoviário ■ Ferroviário

Cenário do Mercado de Cabotagem

Idade da frota brasileira de cabotagem, segundo classe de embarcação – 2008

	CARGUEIRO	FRIGORÍFICO	GASES LIQUEFEITOS	GRANELEIRO	GRANELEIRO (ORE-OIL)	PETROLEIRO	PORTA CONTAINER	ROLL-ON /ROLL-OFF	TANQUE QUÍMICO	TOTAL
	Distribuição etária da frota de cabotagem (percentagem)									
Total	13	1	10	18	1	41	13	5	8	110
Até 10 anos	2	0	3	0	0	2	2	0	1	10
11 - 20 anos	2	0	0	5	0	14	6	5	1	33
21 - 30 anos	5	0	6	12	0	21	5	0	6	55
31 - 40 anos	3	1	0	1	1	2	0	0	0	8
Mais de 40 anos	1	0	1	0	0	2	0	0	0	4

Fonte: CNI - Elaborado a partir de informações da ANTAQ

Fatores que prejudicam a atratividade da cabotagem

- **Impropriedades do modelo marítimo brasileiro.**
-

- **Custos, burocracia e ineficiência portuária.**
-

- **Oferta isolada do modal em vez de integração modal.**

Fatores que prejudicam a atratividade da cabotagem

Impropriedades do Modelo Marítimo Brasileiro

- **Vinculação dos destinos da navegação aos da construção naval.**

- **Dificuldades impostas à aquisição e afretamento de navios.**

- **Medidas ineficazes de proteção e incentivo às empresas de navegação.**

- **Desequilíbrio entre os benefícios outorgados pela reserva de bandeira e a obrigação de atendimento às necessidades de transporte dos usuários.**

Custos, Burocracia e Ineficiência Portuária

- Despacho eletrônico de navios, cargas, tripulantes e passageiros.
-

- PROHAGE.
-

- Operações de transbordo.

A Baixa Atratividade da Oferta Isolada do Modal

- **Custo, tempo de trânsito, conectividade e frequência.**
-

- **O desinteresse do usuário.**
-

- **Fato novo: oferta de transporte porta a porta com cobertura do Conhecimento do Embarque Marítimo e crescente containerização das cargas.**

Recomendações I

- Promover a oferta do transporte de cabotagem inserida em um serviço multimodal porta a porta, sob cobertura do Conhecimento de Embarque Marítimo, em condições competitivas com o modal rodoviário.
-
- Suspensão temporária e a título precário do imposto de importação para navios novos construídos em estaleiros estrangeiros para a navegação de cabotagem.

Recomendações II

- Rever as normas reguladoras do afretamento de navios para a navegação de cabotagem, corrigindo os pontos em que ela extrapola os limites da lei e reorientando o processo de circularização da demanda de transporte no sentido do atendimento das necessidades do usuário a preço competitivo.
-

- Suspensão temporária e a título precário da incidência da alíquota de 10% do AFRMM sobre as cargas de importação e exportação transportadas pela cabotagem e suprimir a incidência do AFRMM sobre as despesas portuárias, principalmente da THC.

Recomendações III

- Reavaliar os benefícios concretamente auferidos pelo REB na navegação de cabotagem, com reexame da conveniência da criação da Subsidiária Integral das empresas de navegação nacionais, tentada sem sucesso no passado.
-
- Promover esforço de conscientização do poder público da importância da navegação de cabotagem no “destravamento” do processo de correção da matriz de transporte brasileira.
-
- Mobilizar-se internamente para um esforço no sentido de rompimento do enclausuramento a que se impôs o setor da navegação brasileira em relação à sociedade.

OBRI GADO

Visite nosso site:
www.anut.org.br