

# XX COPINAVAL



CONGRESSO PAN-AMERICANO DE ENGENHARIA NAVAL  
TRANSPORTE MARÍTIMO E ENGENHARIA PORTUÁRIA  
IV CONGRESSO IBERO-AMERICANO DE ENGENHARIA NAVAL

## CONSIDERAÇÕES SOBRE O TRANSPORTE MARÍTIMO DE CABOTAGEM NO BRASIL

**Eliane Arêas Fadda**

São Paulo – Brasil de 22 a 26 de Outubro de 2007

- **Introdução**
- **Redução do Protecionismo no Setor**
- **Fatores Limitantes do Crescimento**
- **Abertura do Mercado de Serviços de Transporte Marítimo de Cabotagem**
- **Algumas Medidas para a Melhoria das Condições de Competitividade**

- **Principais Características do Transporte Marítimo**
  - **É a forma mais econômica de movimentar grandes volumes e toneladas de carga por longas distâncias;**
  - **É utilizado por todos os tipos de carga, além de ser o único modo de transporte que possibilita a remessa de milhares de toneladas e metros cúbicos de qualquer produto de uma só vez;**
  - **Contribui para a otimização do transporte global, bem como para o funcionamento de complexas cadeias logísticas.**

- **A Importância do Transporte Marítimo:**

- É vital para o desenvolvimento econômico e a soberania de um país.

- **Necessidades Estratégicas:**

- Capacidade de produzir navios;
- Capacidade de adquirir frota própria.

- **A Marinha Mercante é um Setor Estratégico:**

- Garantir o escoamento do comércio exterior do país;
- Contribuir para o equilíbrio da Balança de Serviços;
- Melhorar a competitividade das exportações.

- **Conseqüentemente, em todo mundo:**

*O setor de marinha mercante é altamente subsidiado, incentivado e protegido, quer seja na reserva de mercado, quer seja na obtenção de financiamentos vantajosos para os armadores adquirirem navios fabricados em seus respectivos países.*

- **O Transporte Marítimo de Cabotagem no Brasil Pode Dispor de:**
  - Cerca de 8 mil km de litoral;
  - Concentração da atividade econômica ao longo da costa;
  - Capitais e grandes cidades têm acesso ao mar;
  - 36 portos de administração pública; 3 portos de administração privada; 46 terminais privativos fora do cais.
- **Cargas Transportadas:**
  - Principais cargas: combustíveis e minérios (95,5%);
  - Principais produtos transportados como Carga Geral: veículos, motores, produtos industrializados, arroz, aço, resinas químicas, frango congelado, material de higiene e laticínios (4,5%). Em 2000 a CG representava apenas 1,8%.

- **Participação da Cabotagem no Total da Produção de Transportes no Brasil.**

ANO	(%)
1951	27,5
1994	10,0
2001	14,0
2006	18,0

- Apesar da baixa participação da cabotagem na Matriz de Transporte do país, desde 1997, o transporte de carga geral, nesta modalidade, vem apresentando um crescimento da ordem de 29% ao ano.

- Causas do reaquecimento:

### No Setor:

- Reorientação das atividades das EBN de LC para a C;
- Investimentos na modernização e ampliação da capacidade de movimentação de CG nos portos;
- Modernização de processos dentro das próprias EBN com enfoques logísticos;
- redução do custo do frete; menor avaria das cargas.

### Externas ao Setor:

- Aumento dos custos rodoviários devido aos roubos de cargas; estado precário das rodovias; custo crescente dos pedágios;
- Queda da inflação.

### • Principais Ações:

#### 1. Fim da Reserva de Mercado

- Portaria N°8/MINFRA (Jan./91): as empresas passam a operar em quaisquer das atividades de navegação, linhas e tipos de carga.

#### 2. Facilita a Entrada de Investimentos Estrangeiros

- Emenda Constitucional N°6 extingue Art. 171 da CF ( 1995): leva à abertura dos mercados, em particular, de serviços de transporte marítimo e construção naval.

#### 3. Facilita o Emprego da Embarcação Estrangeira

- Emenda Constitucional N°7 dá nova redação ao Art. 178 da CF (1995): estabelece que o transporte de mercadorias na cabotagem pode ser realizado também por embarcação estrangeira.
- Art. 7º da Lei N°9.432/97 regulamenta o Art. 178 da CF com a nova redação.

- O Parágrafo Único do Art. 178 da CF tem a seguinte redação:

***“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.”***

- De acordo com a legislação em vigor:

➤ Permite-se a flexibilização do emprego da embarcação própria no transporte de mercadorias pela navegação de cabotagem do país. A Lei N°9.432 permite a abertura desse mercado a embarcações estrangeiras, desde que afretadas por EBN, quando da inexistência ou indisponibilidade de embarcações de bandeira brasileira.

**NÃO PERMITE A ENTRADA DE EMPRESAS ESTRANGEIRAS, OPERANDO COM EMBs. DE SEUS PAÍSES OU COM EMBs. DE REGISTROS ABERTOS, COM TRIPULAÇÃO ESTRANGEIRA.**

# A RESERVA DE MERCADO É NECESSARIAMENTE ESTRATÉGICA E CONTRA AS PRÁTICAS DE MERCADO LESIVAS AO INTERESSE NACIONAL.

- Permite-se a abertura do mercado de serviços de transporte marítimo, possibilitando que empresas estrangeiras se constituam em EBNs, e recebam a outorga de autorização de funcionamento sob as leis brasileiras.

- **A Falta de Navios**

- Estaleiros nacionais estão incapacitados de apresentar garantia de cumprimento dos contratos para o BNDES;
- Preço dos navios, em média 30% superior aos praticados no mercado internacional; e maior prazo de construção para um mesmo tipo de embarcação produzido em estaleiros concorrentes;
- Crescimento do comércio mundial comandado pela China tem provocado escassez de oferta de navios em todo o mundo, elevando os valores dos afretamentos e os custos de frete no comércio marítimo internacional e doméstico.

- **O Preço do Combustível**

- É 20% maior do que na navegação de LC em função dos impostos praticados no país, acarretando um peso grande nos custos operacionais.

- **Os Custos Portuários e Problemas Decorrentes das Operações Portuárias**

- **Protecionismo versus Liberalismo**

**Política Protecionista na Navegação** → o Estado apóia setores estratégicos contra a competição internacional. Faz uso de diversos instrumentos entre eles: ***reserva de mercado*** e ***subsídio***.

**Objetivo**: A reserva de mercado na Cabotagem é uma prática que vem sendo exercida em todo mundo, cujo objetivo é o país com frota própria transportar seu próprio comércio; manter sua presença marítima e prestígio internacional. Em outras palavras, é uma forma de administrar o afastamento de navios estrangeiros do transporte de cargas domésticas.

**Política Liberal na Navegação** → o Estado deixa de intervir totalmente no mercado, ou o faz moderadamente.

**Objetivo**: Permitir o constante declínio do papel da frota mercante nacional.

### • **Conseqüências da Abertura do Mercado:**

- A política de abertura da cabotagem, com vistas ao bem estar do consumidor doméstico no curto prazo, pode selar a morte das EBNs no médio e longo prazo.
- **Os instrumentos legais de controle de mercado que impedem práticas indiscriminadas de preços e concorrência desleal podem ser aplicados somente às empresas brasileiras, pois as estrangeiras não estão submetidas às leis nacionais.**
- Resta, neste caso, a aplicação unilateral de ações retaliatórias com o objetivo de punir a empresa estrangeira que detém o poder do mercado. Essas ações podem gerar custos internos ao país.
- **Um instrumento de pressão sobre níveis de fretes (domésticos ou internacionais) é uma frota robusta de navios próprios que opere com custos operacionais baixos.**

**<HEGEMONIA DO PENSAMENTO ÚNICO>**

- **Medidas para a Melhoria das Condições de Competitividade:**
  - **Descontingenciamento de Receita do FMM** → A MP N<sup>o</sup> 2.010-27, de 30/12/1999, deu nova redação ao Art. 1<sup>o</sup> da Lei N<sup>o</sup> 5.530/97, incluindo o FMM entre os fundos excepcionados. Tal medida não tem sido observada.
  - **Instituição de Garantias à Construção de Embarcações** → Tratar de instituir e implementar o subsídio referente ao Seguro Garantia à CE e à Carta de Fiança, previsto no Art. 31 da Lei N<sup>o</sup> 10.893/04, para dar garantia de cumprimento dos contratos de construção, evitando-se grande exposição das EBN ao risco.
  - **Isenção de Impostos no Abastecimento de Embarcações na Costa Brasileira** → Fazer cumprir o Art. 12 da Lei N<sup>o</sup> 9.432/97 que determina a extensão dos preços de combustíveis cobrados às embs de LC para as demais navegações. [ICMS(17%); PIS(1,65%); COFINS(7,6%); CIDE (5,5%)].
  - **Estabilidade dos Marcos Regulatórios** → Revisar legislação pertinente conflitante, regulamentar pontos importantes da Lei N<sup>o</sup> 10.893/04, e promover maior transparência e estímulo para investimentos de longo prazo no setor.

- **Medidas para a Melhoria das Condições de Competitividade:**
  - **Simplificação de Processos de Transbordo, Fiscalização e Liberação de Navios Mercantes**, envolvendo autoridades como a **ANVISA, POLÍCIA FEDERAL e RECEITA FEDERAL** → *A burocracia e o tempo despendido nesses processos são excessivos (até 84 horas) e reduzem a capacidade produtiva da operação.*
  - **Desenvolvimento do Corredor Marítimo Costeiro** → *Estabelecer rotas potenciais de cabotagem para serviços “feeder” e serviços integrados à cadeia de transporte multimodal, visando maior eficiência e baixos custos de forma a enfatizar as vantagens competitivas do modal (eficiência energética por ton/km transportada, menor impacto ambiental e nas rodovias, etc.).*
  - **Modernização de Terminais Portuários** → *O Corredor Marítimo Costeiro depende de uma infra-estrutura portuária moderna e de maior capacidade operacional.*

# Perguntas?

**Obrigada pela atenção...**

***Eliane Fadda***  
***elianefadda@centran.eb.br***