REVISTA OBSERVATÓRIO PORTUÁRIO

# A CABOTAGEM NO BRASIL: UMA ALTERNATIVA DE TRANSPORTE

Gorete de J. P. da Silva[1]
Carlos Eduardo Justo de Oliveira[2]

[1] Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Gestão da Universidade Santa Cecília

**Resumo**

A rede de transportes do Brasil tem passado por mudanças contínuas ao longo dos anos, com clara necessidade de uma matriz de transporte mais bem distribuída e eficiente que possa gerar ganhos de escala e maior competitividade econômica. O uso inteligente e eficiente dos métodosde transporte está associado à melhoria da infraestrutura Logística do poder de negociação de uma nação e à promoção de um melhor desempenho operacional e competitivo para o país. O trabalho, ao final deste curso, é investigar a situação da navegação de cabotagem no Brasil, ao abordar a importância desse modal marítimo para contribuir com o desenvolvimento econômico do país, no qual poderia reduzir o desequilíbrio na matriz de transportes do Brasil bem como incentivar o transporte multimodal, tornando menos aparentes os problemas logísticos e deficiências de infraestrutura que ainda afetam a cadeia de distribuição de mercadorias internas no Brasil. O método utilizado caracteriza-se pela pesquisa qualitativa, cuja coleta de dados é baseada em pesquisa bibliográfica, em especial, informações das bases de dados dos órgãos e instituições reguladoras da navegação comercial, seguida de observações por meio de ferramentas analíticas. Uma análise estratégica constatou que há uma oportunidade significativa de crescimento da navegação de cabotagem no Brasil devido à infraestrutura natural da costa brasileira e ao projeto que criou o programa de incentivo ao transporte por cabotagem.

**Palavras-chave:** Educação Financeira; A cabotagem; transportes do Brasil.

## *CABOTAGE IN BRAZIL: A TRANSPORT ALTERNATIVE*

**Abstract**

The transport network in Brazil has undergone continuous changes over the years, with a clear need for an efficient transport matrix that can generate gains in scale and greater economic competitiveness. The intelligent and efficient use of transport methods is associated with improving a nation's infrastructure and bargaining power and promoting a better operational and competitive performance of the nation. The work at the end of this course is to investigate the situation of cabotage navigation in Brazil, by addressing the importance of this maritime modal for the economic development of the country, it reduces

the imbalance in the transport matrix of Brazil as an incentive to multimodal transport, making the problems less apparent. logistics and infrastructure deficiencies that still affect this sector in Brazil. The method usedis characterized by qualitative research, whose data collection is based on bibliographic and bibliographic research, especially information from the databases of regulatory bodies and institutions of commercial navigation, followed by observations through analytical tools. A strategic analysis found thatthere is a significant opportunity for growth in cabotage shipping in Brazil due to the natural infrastructure of the Brazilian coast and the project that created the cabotage transport incentive program.

**Keywords:** Financial education; cabotage; transport in Brazil.

## INTRODUÇÃO

A navegação costeira é uma atividade econômica pioneira no Brasil e é valorizada no transporte de mercadorias desde os tempos coloniais do país. Grande parte do território brasileiro concentrou-se inicialmente na área litorânea ao redor do complexo portuário. De acordo com estudo realizado pelo BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (2018), nessas áreas estão localizadas a maioria das capitais e cidades brasileiras, como: São Paulo, Rio de Janeiro, Vitória, Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba, El Salvador, Aracaju, Maceió, Recife, Natal, Fortaleza, San Luís, Belém, Macapá, Manaus e Porto Velho.

As principais hidrovias do país são: Amazônia com 17651 KM, Tocantins-Araguaia com 1360 KM, Paraná-Tietê com 1359 KM, Paraguai com 591 KM, São Francisco com 576 KM e Sul com 500 KM. Na região da Amazônia há cerca de 80% das vias navegáveis do país, por isso é uma região que tem os maiores números de hidrovias (INFOESCOLA, 2018).

Como resultado, cerca de 80% da população brasileira vive a menos de 200 quilômetros da costa, destacando a capacidade do país de navegar pela costa. O Brasil nasceu com a cabotagem e, embora o uso da cabotagem para o transporte de cargas no Brasil possa parecer natural devido à trajetória histórica e a alta concentração da atividade econômica próxima ao litoral, esse potencial por sua vez, não está sendo utilizado de forma eficaz e eficiente pelos setores de transportes de cargas. Assim, o transporte costeiro é

representado apenas por 11% na matriz modal, enquanto os modais rodoviários dominam as atividades de transporte de cargas no Brasil.

A modernização do sistema desse Modal, cabotagem, é urgente para promover mobilidade e acessibilidade de reduzir o tempo de deslocamento logístico entre os espaços. A participação do governo é fundamental para o crescimento econômico, o desenvolvimento da navegação comercial, e o fluxo e avanço do capital nacional. Aumentar e desenvolver a produção de transporte é fundamental para gerar renda e aumentar a empregabilidade, aumentando, assim, a demanda por bens duráveis e não duráveis. Com a reengenharia da produtividade, a tecnologia associada ao transporte de mercadorias, o aumento do tamanho dos navios de carga e a otimização da logística tiveram um enorme impacto na produção e no comércio marítimo.

Atualmente, transportando maiores quantidades de cargas em menos tempo e com menor custo, trazendo economias de escala para as empresas de navegação. Esse avanço no setor marítimo teve uma reação positiva no mercado, aumentando a eficiência e agilidade do fluxo de mercadorias no comércio local, de modo que não há necessidade de armazenar grandes quantidades de mercadorias em armazéns.

Com a melhoria da logística na matriz de transportes do Brasil e o crescimento do transporte marítimo, os retornos sobre o capital investido ocorrem em ciclos mais curtos, permitindo que algumas commodities sejam continuamente convertidas em caixa, enquanto outras são mantidas como capital-mercadoria que mantém suas qualidades comerciais. O transporte marítimo não representa uma atividade única, ou seja, é um meio de servir outros objetivos e outras necessidades, integrando cadeias de abastecimento industriais.

De acordo com Martin Stopford (2018), “o transporte marítimo é uma indústria madura com uma trajetória ondulante e uma história em mudança, e pode-se observar que o transporte marítimo e o comércio exterior se desenvolvem juntos como um ponto de partida ideal para a expansão da economia mundial”.

A condução das atividades produtivas de um país depende do transporte internacional para ser competitivo no mercado externo, enquanto o principal objetivo da cabotagem é ajudar as cadeias de suprimentos internas diante do comportamento da indústria marítima. É muito sensível ao desenvolvimento econômico de um país e mesmo de uma região, sendo a capacidade de transporte marítimo de um país, por um lado, reflexo da economia nacional e, por outro, um fator determinante. A Infraestrutura geográfica econômica e nacional por meio do transporte marítimo de mercadorias é um complemento à produção e uma chave para alavancar o giro de capital.

O equilíbrio da matriz nacional e os recursos dos diversos modais de transporte são as condições esperadas para que a logística brasileira alcance a excelência no atendimento. Um bom sistema de transporte representa maior competitividade dos produtos nacionais, maior liquidez na distribuição da produção no mercado interno e maior disponibilidade para atender a demanda.

As políticas de incentivo ao setor marítimo são uma estratégia fundamental para dinamizar e ampliar o mercado, pois quanto mais equilibrada a oferta e a demanda dos diferentes modais de transporte de cargas, maior sua vantagem competitiva. Historicamente, a valorização do domínio marítimo para facilitar as capacidades comerciais tem sido um sinal de maturidade de uma sociedade voltada para a melhoria de seu desempenho econômico, tendo em vista a época da civilização, quando o mar jáera uma importante rota comercial.

## A cabotagem

O conceito de cabotagem tem origem na ideia de cabotagem, onde a origem e o destino são portos na mesma costa. O termo cabotagem é derivado da palavra francesa “cabotage” e foi inspirado no navegador italiano Sebastian Cabotto, que em 1497 se dedicou a navegar a costa da América do Norte da

Flórida ao Canadá (CRUZ, 2017).). Apesar da origem do nome, e a semelhança, o significado do termo cabotagem é definido mais especificamente na legislação brasileira. A Resolução Normativa ANTAQ nº 5, de 23 de fevereiro de 2016 (Brasil, 2016, p. 3) define a cabotagem como “entre portos ou locais aquaviários”.

Analisando a definição da ANTAQ, verifica-se que uma viagem entre pontos ou portos dentro do território brasileiro que ocorre apenas em águas interiores não é considerada cabotagem porque não utiliza o oceano em nenhum momento. Do total de cargas transportadas por via fluvial no Brasil, 84,2% ocorre via cabotagem, enquanto 15,8% ocorre no submodal hidroviário, apenas em águas interiores (CNT, 2017).

Embora o termo, cabotagem internacional, seja utilizado na literatura (LOPES, 2015) para se referir à cabotagem entre dois ou mais países vizinhos, este trabalho sempre utilizará como referência as definições contidas no Código ANTAQ. Por exemplo, a mencionada "cabotagem internacional" qualifica a Resolução Normativa ANTAQ nº 5 (Brasil, 2016) de longo curso no que se refere às viagens entre o Brasil e portos estrangeiros.

A cabotagem brasileira passou por diversas transformações ao longo dos anos, porém, durante o governo do presidente Washington Luís de 1926 a 1930, período que pode ser considerado um marco histórico na inversão da matriz de tráfego do Brasil, com o lema "O governo está construindo estradas” (SILVA, 2017). A partir da década de 1930, o Brasil, que antes possuía uma malha rodoviária muito rudimentar, passou gradualmente de uma matriz de transportes dominada por hidrovias e ferrovias para o rodoviário.

As décadas de 1950 e 1960, impulsionadas pela indústria automobilística, consolidaram a estrada como principal meio de transporte do país, porém, o governo da época manifestou preocupação em promover a navegação costeira e o transporte aquaviário no país. (Porto Gent, 2016).

Considerando que apenas 1% da carga de comércio exterior é transportada por navios estatais (COLDRE, 2019), a política protecionista de formação de frota própria de cabotagem é estratégica para a soberania

estatal.

Ao investir no desenvolvimento da navegação de cabotagem, o Brasil contribuiu para o seu próprio desenvolvimento econômico, além de fortalecer sua indústria naval e outros setores relacionados. Levando-se em conta que os preços de alguns produtos e insumos possuem cotações internacionais. O Brasil, ao proporcionar maior capacidade produtiva, ele fica menos dependente docapital estrangeiro e mais competitivo nos mercados interno e internacional.

Apesar de várias vantagens em relação a outros modais, a cabotagem no Brasil não tem conseguido atingir um patamar que corresponda ao seu potencial (ARAUJO, 2017), pois ainda existem obstáculos que dificultam seu desenvolvimento.

**Tipo de carga transportada na cabotagem – Vantagens do Modal Aquaviário**

Comparado com o rodoviário, o modal hidroviário apresenta uma série de vantagens. Se bem exploradas, essas vantagens podem facilitar o desenvolvimento da cabotagem, proporcionando melhor distribuição entre os modais de transporte, equilibrando, assim, a matriz de transportes do Brasil (FONSECA, 2015). Entre as vantagens comparativas deste trabalho, destacam-se: redução do consumo de combustível; longevidade da infraestrutura, equipamentos e meios; maior flexibilidade e capacidade de transporte de cargas; segurança e controle na distribuição.

O consumo de combustível da tonelagem de transporte de água é o mais baixo de todos os modais. Enquanto o modal rodoviário consome 15 litros de Combustível para transportar 1 tonelada de carga em um raio de 1000 km, o modal hidroviário consome apenas 4 litros de combustível (CNT, 2013). Apesar de serem combustíveis diferentes, pode-se dizer que o menor consumo de combustível do modal hidroviário representa uma economia significativa no preço do frete.

Nesse sentido, devem ser considerados os altos custos fixos do modelo hidroviário. Esses custos fixos são independentes da carga e da distância e

referem-se a custos inevitáveis nas operações, como custos de tripulação e pilotagem. Dessa forma, as vantagens econômicas do transporte aquaviário em termos de consumo de combustível serão maiores quanto maior for o volume de mercadorias transportadas e maiores as distâncias percorridas.

O baixo consumo de combustível do modal hidroviário não deve ser visto apenas como uma vantagem econômica em relação ao modal rodoviário. Do ponto de vista ambiental, a maior eficiência energética do modelo hidroviário proporciona menos emissões de dióxido de carbono para a atmosfera (LOPES,2015), auxiliando na proteção do meio ambiente e no combate ao aquecimento global. Embora o custo de aquisição seja superior ao modelo rodoviário, a longa vida útil dos equipamentos e ferramentas utilizadas no transporte aquaviário é uma vantagem significativa. Os equipamentos e meios utilizados apresentam baixo grau de avaria e baixos custos operacionais ao longo de sua vida útil.

Quanto à vida útil da infraestrutura, as estradas terrestres requerem manutenção constantes, além de grandes obras para aumentar a capacidade das hidrovias, por outro lado, só requerem intervenções pontuais, como dragagem, sinalização e ampliação portuária, uma vez instalada a infraestrutura e adquiridos equipamentos e meios em alto mar, há pouco investimento para ampliar a capacidade da rota marítima, que tem tráfego praticamente ilimitado (LOPES, 2015).

O transporte aquaviário sempre foi conhecido por sua enorme capacidade transferência de carga. Os granéis sólidos e líquidos representam a maior parte do transporte de cargas por cabotagem. No entanto, com o avanço da conteinerização de mercadorias, o transporte de mercadorias de alto valor agregado ganhou espaço no modal hidroviário. A segurança do transporte de mercadorias é uma vantagem do método de transporte aquaviário um pouco menos acometidos por acidentes de transporte. Há uma alta concentração de cargas nos navios e terminais no mar, o que proporciona melhor controle sobre a distribuição das cargas, reduzindo assim as perdas (COELHO, 2017).

Apesar dos granéis sólidos e líquidos terem a maior representatividade na cabotagem, produtos químicos e de alta complexidade podem ser carregados e descarregados com precisão e segurança contando com a pontualidade, regularidade e garantia (GUIA MARÍTIMO, 2016).

Outras mercadorias já são atendidas neste modal: desde bobinas de aço à peças gigantes como pás de catavento eólicas e se estendem a outros setores: bebidas, agronegócios, automobilismo e duas rodas, bauxitas, eletro, grãos, higiene e limpeza, madeira, celulose, papel, minério, vestuário, metalúrgico e construção (SIGNAINFO, 2019).

Além de destacar os aspectos ambientais entre as vantagens associadas ao consumo de combustível, a segurança do transporte hidroviário de cargas também possui aspectos sociais intangíveis. Por exemplo, o DETRAN-RS em 2015 forneceu estatísticas sobre acidentes de transporte de cargas e passageiros no Rio Grande do Sul de 2010 a 2014. Com base nesses dados, estima-se que 24% das fatalidades envolvem caminhões no trânsito (DECLARAIS, 2016).

## O Sistema Portuário Europeu - Cabotagem

Os transportes são uma das primeiras políticas comuns da Comunidade Econômica Europeia e as suas origens remontam ao Tratado de Roma. No entanto, o tratado não define o conteúdo de uma política de transporte comum, que é desenvolvida pelos Estados membros por meio de acordo mútuo. O progresso nessa direção foi muito lento até a década de 1980, pois os governos estavam relutantes em abrir mão do controle de suas redes. Após 25 anos de legislação descoordenada, o Parlamento Europeu tomou medidas sem precedentes e recorreu aos tribunais pela incapacidade do Conselho da União Europeia de desenvolver uma política de transportes comum. O acordo assinado em maio de 1985 serviu como injeção para o impulso político, e desde então houve progresso na política.

Segundo a European Community Shipowners' Association (ECSA, 2016), o acordo deu origem ao white paper da Comissão Europeia, que traz

orientações sobre o mercado interno, referências específicas para o transporte e identifica alguns objetivos a serem alcançados até 1992. Em 1986, o Single Europe Act substituiu o princípio do consenso da União Europeia porumavotação por maioria qualificada sobre a política de transporte aéreo e marítimo, encerrando parte do impasse político das últimas décadas. De acordo com um relatório da Comissão Europeia (2014), em 1992 o Tratado de Maastricht estabeleceu uma rede transeuropeia e incorporou a Política Comum de Transportes da Comissão.

Desde 1995, a cabotagem tem sido amplamente incentivada na União Europeia devido à implementação de práticas destinadas a reduzir as emissões de poluentes por meio de transporte. Desde então, o governo e o setor privado têm feito investimentos significativos em infraestrutura portuária e superestruturas de terminais (SOARES, 2014).

O conceito de cabotagem da União Europeia é mais amplo e difere do Brasil, pois além de abordar e priorizar a política ambiental, inclui também o conceito de linhas alimentadoras. Permitir a transferência de carga de navios maiores para portos secundários (linhas feeder), utilizando navios de menor capacidade ou tamanho, para transportar cargas para navios maiores não é possível por razões físicas, profundidade e infraestrutura ou rotas otimizadas,para chegar a todos os portos de destino da carga transportada (SOARES, 2018).

A navegação costeira desempenha um papel muito importante nas economias de muitos países e regiões ao redor do mundo. Segundo Campos (2017), alguns países utilizam a cabotagem para suprir suas necessidades logísticas, ajudar a superar problemas existentes ou explorar potencialidades, como: i) expansão territorial; ii) infraestrutura rodoviária ineficiente; iii) terreno acidentado (o que dificulta o transporte ferroviário) iv) infraestrutura portuária existente e eficiente, v) políticas de proteção ambiental, vi) custos logísticos, vii)deficiências em outros modais de transporte.

Para melhor descrever o uso da cabotagem, Valois et al. (2012) abordam principalmente aspectos legais, econômicos e ambientais. Essas

dimensões são importantes para uma análise abrangente de como a cabotagem opera em cada região (VALOIS et al., 2015).

## O Sistema Portuário Brasileiro

Os serviços portuários atendem basicamente às necessidades do comércio exterior brasileiro. De acordo com o Anuário Estatístico 2007 da Administração Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), cerca de 90%do comércio mundial de mercadorias passam pelos portos, que além de serem portas de entrada e saída, os portos também são sensores para o seu desenvolvimento.

Atualmente, os portos brasileiros são administrados por empresas federais, estaduais, municipais ou privadas. De acordo com a Lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993 (também conhecida como Lei de Modernização dos Portos), atendem às necessidades de navegação, transporte e armazenagem de cargas. A lei aumentou significativamente a produtividade dos portos brasileiros, mas ainda é insuficiente se comparada aos portos de países desenvolvidos. Para melhorias portuárias, o governo brasileiro frequentemente aluga terminais, transferindo, assim, a responsabilidade pelos serviços portuários para o setor privado, e, consequentemente, os custos detransporte.

Tovar e Ferreira (2006, p.219) afirmam:

> Deve-se criar que houve progressos na operação dos terminais, tendo em vista a redução expressiva do tempo médio de atracação e do custo de movimentação das mercadorias. Contudo, nas áreas comuns dos portos ainda existem sérios problemas. Trens, caminhões e transporte público compartilham o mesmo espaço na entrada dos portos. Além disso, os serviços de dragagem são interrompidos frequentemente, ou por falta de recursos da autoridade portuária, ou por questionamentos judiciais de empresas envolvidas no processo de licitação promovido pela autoridade portuária.

Para que o sistema portuário brasileiro contribua de forma mais efetiva para o fortalecimento do Comércio Exterior, deve-se criar melhores condições para o desenvolvimento da infraestrutura portuária aquaviária e terrestre. O sucesso das operações portuárias está diretamente relacionado aos serviços prestados pela iniciativa privada. Contudo, é necessário, que os governos junto com a iniciativa privada forneçam condições e equipamentos adequados para a melhoria contínua do transporte de mercadorias. Deste modo, equipamentos e áreas portuárias devem estar disponíveis e aptos a transportar produtos com segurança, rapidez e economia. Com a modernização dos portos brasileiros, a produtividade e a competitividade do Brasil aumentarão. Além disso, o aprimoramento dessa ferramenta logística visa aumentar o comércio exterior, gerando divisas e trazendo maior equilíbrio à balança comercial brasileira.

O Porto de Santos é um dos portos mais antigos do país, com seu primeiro metro de cais inaugurado em 1892. Atualmente é administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e está localizado no centro do litoral paulista. Sua área de influência inclui os estados de São Paulo, os estados de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e Paraná.

Atualmente, o Porto de Santos movimenta mais de 60 milhões de toneladas de cargas diversas por ano, o que era impensável em 1892, quando operava com 125.000 toneladas (Porto de Santos, 2008). Com um cais de 12 quilômetros de extensão, localizado entre as margens do Estuário de Santos, o porto entrou em uma nova fase de exploração pela Lei nº 8.630/93 para arrendamento de áreas e instalações à iniciativa privada por meio de licitações públicas.

**Análise da Viabilidade do Transporte Marítimo na Cabotagem**

O setor de transportes do Brasil depende muito do modelo rodoviário, mas outros modelos também estão se desenvolvendo, incluindo o modelo hidroviário. O objetivo deste trabalho é demonstrar a viabilidade do modal marítimo de cabotagem para o transporte de arroz do Sul para o nordeste do

Brasil. Neste estudo qualitativo, apresenta-se uma análise comparativa das vantagens e desvantagens da utilização dos modais rodoviário e aquaviário, com foco na perspectiva da cabotagem marítima. O Brasil é singularmente dotado por seu vasto litoral, ou seja, 8500 km de rotas livres, o que lhe confere uma enorme capacidade de transporte de mercadorias por via marítima (InfoEscola, 2018). Rede hidroviária de 22037 km e transporta cerca de 13% de mercadorias internas do país.

O cenário atual proporcionado pela crescente globalização mostra que as empresas precisam atender melhor seus clientes, incorporando agilidade e rapidez em seus processos. Algumas dessas empresas ligadas a cabotagem são, Aliança, Elcano, Flumar, Log-in, Mercosul Line, Norsul e Norsul Cargo. Para entregar essas melhorias, a logística tornou-se parte fundamental de seus esforços. O setor de cargas do país está passando por uma transformação na tentativa de suprir as falhas remanescentes na matriz de transportes do Brasil.

Este setor no Brasil depende fortemente do modelo rodoviário, no entanto, outros modelos também estão se desenvolvendo, dos quais se destaca o modelo hidroviário, que é objeto do estudo. Ele foi projetado para analisar as diversas variáveis que implicam na escolha, ou não, desse meio de transporte de arroz do Sul para o nordeste do Brasil.

## BR DO MAR – Cabotagem

O programa BR do Mar é uma série de medidas propostas pelo governo federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, para aumentar a oferta de cabotagem, estimular a concorrência, abrir novas rotas e reduzir custos para a indústria naval brasileira, além de buscar aumentar os volumes de embarques.

O plano incentiva as frotas que operam no país para que a Empresa Brasileira de Navegação (EBN) tenha maior controle e segurança nas operações de suas rotas. Desta forma, sugere que as empresas com frotas nacionais poderão se beneficiar do afretamento a tempo (o que reduz os

custos operacionais quando os navios são afetados com bandeira estrangeira). Prevê, ainda, que outros pressupostos permitam a EBN ao fretar navios a tempo: para substituir navios em reparação ou construção; para prestar serviços a operações que ainda não existam; e para cumprir, exclusivamente, contratos de longo prazo. Novos entrantes ou pequenas empresas sem embarcações próprias poderão alugar barcos NU (as embarcações alugadas serão de bandeira brasileira) sem precisar instalar lastro em suas próprias embarcações. A lei também prevê incentivo do AFRM de repasse para o programa.

Esse projeto, BR do Mar, deu-se pelo aumento dos embarques por cabotagem e a necessidade da urgência de melhoria para este modal no Brasil. Conforme dados apontados do (paranacooperativo.coop.br), o aumento dos embarques anuais de contêineres subiu de 1,2 milhão de Teus (unidades equivalentes a 20 pés), em 2019 para 2 milhões de Teus em 2022.

O Governo Federal apresentou ao Congresso Nacional a Proposta do Programa de Incentivo à Navegação Costeira (BR do Mar), sob o número PL 4.199/2020. Para desenvolver o plano, foram realizadas reuniões com autoridades governamentais, usuários, armadores, representantes da indústria naval esindicatos de marítimos. Segundo, Tarcísio Gomes de Freitas, ministro da Infraestrutura, quando se trata de transportar mercadorias em um país do tamanho do território brasileiro, é preciso considerar vantagens e eficiências logísticas.

Diante das ações voltadas para a melhoria da competitividade das operações de cabotagem, com recomendações que afetam diversos custos, como a burocracia que sobrecarregam as operações de cabotagem. Um movimento importante é permitir o uso de contratos temporários para o transporte de cargas que ainda não estão em operação no porto, agilizando o comissionamento de cais dedicados a navegação de cabotagem. Além disso, o governo federal já trabalha em uma agenda de modernização portuária, tendo arrendado 14 áreas portuárias em cinco regiões do país, desde o ano passado.Além dos 33 terminais privados que serão autorizados, mais 14 áreas portuárias serão licitadas este ano. Outra ação é incorporar novos investimentos

aos contratos existentes, para garantir que os portos estejam preparados para o aumento da demanda por operações de cabotagem.

Em 25/03 o Congresso Nacional derrubou o veto presidencial e foi reinserido na lei 14.301, de 2022. A Promulgação está publicada no diário Oficial da União. Entre os itens vetados e, posteriormente reinseridos pelo Congresso Nacional são os seguintes: a recriação do Reporto, este, suspende a cobrança do IPI, do PIS/Confins e do Imposto de importação na compra de maquinários e outros bens para os terminais portuários. Outro item é a mudança nas alíquotas do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), para os fretes feitos no Brasil, o fundo será utilizado para compra e manutenção de navios.

A nova lei teve origem no PL 4.199/2020, projeto de autoria do Executivo (Agência do Senado)

**ABAC – Movimentação de cabotagem no Brasil**

Ao ser produzida trimestralmente pela Associação Brasileira dos Armadores de Navegação Costeira (ABAC), a consolidação da cabotagem de contêineres é baseada em dados enviados por seus associados. Além da cabotagem, as estatísticas mostram uma ligeira queda na movimentação de cargas domésticas, compensada e superada pela carga feeder, evidenciando a complementaridade dos serviços e a expressiva participação da cabotagem no comércio exterior.

A partir disso, “a rescisão dos acordos bilaterais de transporte marítimo entre Brasil e Argentina e, entre Brasil e Uruguai, levou a uma queda significativa nas cargas operadas por empresas brasileiras de navegação, ou seja, de 67% no mesmo período”, disse Luis Resano, Diretor Executivo. Embora, esta redução seja para cargas de longo curso (grande cabotagem), gerou impacto nos serviços para cargas de cabotagem, pois pode haver menos escalas para portosdo sul do Brasil.

## METODOLOGIA

A pesquisa científica é o resultado de uma investigação ou exame detalhado, cujo objetivo é resolver um problema usando procedimentos científicos. Gerhardt e Silveira (2009) referem-se à pesquisa como inquisições, sistemas e procedimentos intensivos destinados a descobrir e explicar fatos inseridos em uma determinada realidade.

Para atingir os objetivos propostos, o presente trabalho emprega métodos de pesquisa qualitativa e exploratória, operando com dados secundários. A pesquisa qualitativa se concentra em aspectos não quantificáveis da realidade e se concentra na compreensão e explicação da dinâmica dos fatos. Para Minayo (2001), a pesquisa qualitativa envolve o universo de significados, motivações, aspirações, crenças, valores e atitudes, que correspondem a um espaço mais profundo de processos e fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis.

Apesar das contribuições apresentadas, algumas limitações deste estudo devem ser consideradas. Refere-se então, à diferença nas fontes consultadas pelos dois países. Alguns dos dados do relatório consultado não apresentavam informações atualizadas para o ano corrente, impossibilitando a comparação de dados atualizados, comprovando que o modelo exige mais atenção dos órgãos governamentais, empresas, pesquisadores e comunidade acadêmica.

Isso não foi encontrado em nenhuma fonte que se referisse à definição exata ou conjunto completo de características necessárias para um estudo comparativo, problema que dificultou o escopo do estudo. Considerando as limitações enfrentadas, para pesquisas futuras, são propostos métodos para cada dimensão separadamente, os quais são analisados em conjunto neste estudo para uma análise mais segura e específica.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

Neste capítulo, são apresentados os resultados de uma análise comparativa sobre a definição das características da cabotagem a partir de

dados previamente coletados nas fontes mencionadas. Em primeiro lugar, são apresentados os dados coletados de vários aspectos e para cada região. Em seguida, são apresentadas as semelhanças e diferenças identificadas.

Esta seção apresenta os resultados da análise da primeira dimensão estabelecida para descrever a cabotagem em termos legais. A análise é baseada na validação das regulamentações marítimas brasileiras e europeias. conforme (figura 1).

**Figura 1:** A cabotagem – análises comparativa

| DIMENSÃO | BRASIL | EUROPA |
|---|---|---|
| Legal | - Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997 -Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências;<br>- Resoluções nº 052 (2002) e 193 (2004) da ANTAQ. | - Regulamento (CEE) n.º 4055/86 art. 1, do Conselho;<br>- Regulamento (CEE) n.º 3577/92 art. 1, do Conselho. |

Fonte: Elaborado pelo autor

No Brasil, o setor marítimo é regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), cuja função é regular, fiscalizar e implementar políticas e atividades relacionadas à prestação de serviços de transporte aquaviário e ao desenvolvimento de portos e infraestrutura aquaviária. Em âmbito nacional, o transporte marítimo é regulamentado pela Marinha do Brasil, Ministério da Marinha Mercante - DMM, legislação local e órgãos reguladores econômicos como o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE).

Dentre as regulamentações mais importantes sobre a regulamentação do transporte marítimo no Brasil, destacam-se a Lei 9.732/97 e as Resoluções 052/ANTAQ e 193/ANTAQ de 2002, que regulamentam a participação de navios nacionais e estrangeiros na cabotagem. Em 2004, isso deu à ANTAQ o controle da lei.

No que diz respeito à lei de transporte europeia, ao contrário de como o setor brasileiro é regulado hoje, a prioridade é a liberdade de prestação de

serviços marítimos internacionais na comunidade. O Regulamento nº 4055/86 (CEE) rege a livre prestação de serviços de transporte marítimo internacional na área, enquanto o Regulamento nº 3577/92 (CEE) do Conselho estabelece o princípio da livre prestação de serviços de cabotagem marítima, este último aplica-se às comunidades a partir de 1 de Janeiro de 1993, os obstáculos jurídicos enfrentados na UE foram eliminados.

Até que uma data seja definida, cada país trata o modelo de forma diferente, o que é um entrave ao seu desenvolvimento. Em conclusão, o mercado europeu de navegação costeira é monopolizado por todos os navios registados em qualquer um dos seus estados-membros.

**Figura 2:** Dimensão Legal da cabotagem




Fonte: OMDN, 2020.

O comércio internacional dentro do Brasil é de grande importância para o desenvolvimento econômico. E, neste caso, é preciso atentar para os modais de transporte disponíveis (marítimo, aéreo, rodoviário e ferroviário). Conforme já mencionado no capítulo, caso seja realmente possível para fornecer um multi- conectado global, a nova realidade de transformação atende o mercado de transporte. Os preparativos imediatos devem ser feitos para o que está por vir com profissionais de todas as esferas da vida, ou o país poderá sofrer um apagão logístico. Portanto, a atenção deve ser voltada imediatamente para a

questão do transporte.

Apesar dos esforços das associações e do governo para desburocratizar o Sistema dos Investimentos Corporativos em terminais portuários e armazéns para adquirir equipamentos de última geração, o mercado aponta dificuldades, principalmente no que se refere a excessos fiscais e lentidão na resolução de entraves. Isso fica claro quando se trata da navegação de cabotagem, que, se incentivada pelo governo, será uma opção de frete mais barato em relação aos modais rodoviário e ferroviário.

Em relação ao transporte de carga geral nos portos públicos e portos privado no Brasil, que estão diretamente ligados ao Transporte como pontos de distribuição, apresentou um aumento significativo no período analisado. Como se pode observar, o porto brasileiro com maior movimentação de contêineres em 2007 foi o Porto de Santos, que, segundo a ANTAQ, movimentou 40,3% da movimentação total do país.

## CONCLUSÃO

As múltiplas ligações do comércio internacional e os desafios da globalização exigem respostas rápidas e qualificadas nas transações domésticas e internacionais. No campo do transporte, seja rodoviário, ferroviário, aéreo ou marítimo, muitas medidas precisam ser tomadas para melhorar a infraestrutura.

Os problemas de frete do Brasil, são resultado de uma série de eventosocoridosao longo dos anos que levaram o país a depender dos padrões rodoviários. No entanto, a necessidade de melhorar a matriz de transporte brasileira, commelhores padrões de distribuição, tem estimulado discussões nos últimos anos sobre o uso otimizado do transporte costeiro como alternativa detransporte no Brasil.

Este trabalho aborda a viabilidade do transporte costeiro, propondo suas vantagens e desvantagens. Observou-se que entre 1999 e 2007, o tráfego de contêineres no país cresceu significativamente, aumentando cerca de 2.500% nesse período, no entanto, muitas empresas que utilizam esse

modal de transporte deixaram de utilizá-lo, citando principalmente os altos custos de fretes no Brasil. Além disso, o horário de funcionamento dos portos e a lentidão na liberação das cargas, também são citados pelos clientes, que ainda utilizam esse meio de transporte como fatores insatisfatórios para a utilização desses serviços.

Pode-se citar também que o excesso de burocracia, excesso de tarifas, falta de rotas e ineficiência nos portos: são fatores que dificultam a expansão desse meio de transporte no país. Por outro lado, vale destacar que, nos últimos anos, a cabotagem passou a operar em novas rotas e em frequência mais convencionais, embora ainda insuficientes. Contudo, a cabotagem, é um modal moderno, racional, sustentável e competitivo. Possui um modelo estratégico com frotas controladas via satélite, em função disso, menos imprevistos, melhores os custos do frete.

Concluindo, pode-se dizer que a cabotagem no Brasil é um importante modal de transporte e uma saída natural, devido ao seu recurso de costa marítima. Entretanto, para isso, as iniciativas públicas e privadas devem direcionar esforços e investimentos para melhorar a infraestrutura dos portos brasileiros. Dessa forma, o país poderá contar com uma matriz de transportes menos distorcida, o que impactará positivamente na competitividade do Brasil.

## REFERÊNCIAS

Confederação Nacional do Transporte (2019) **Site oficial da Confederação Nacional do Transporte.** Disponível <https://cnt.org.br/agencia-cnt/estudo-da- cnt-apresenta-panorama-do-setor-e-da-econo mia> Acesso em: 15 março de 2022.

Confederação Nacional do Transporte (2019) **Site oficial da Confederação Nacional do Transporte.** Disponível <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/crescimento-cabotagem-mar-rodovia> Acesso em: 15 de março. 2022.

CHOPRA, Sunil; MEINDL, Peter. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimento.** São Paulo:Prentice Hall Brasil, 2002.

CHOPRA, Sunil; MEINDL, Peter. **Gestão da Cadeia de Suprimentos:** estratégia, planejamento e operação.6 ed. São Paulo: Pearson, 2016.

Empresa Aliança (2019)**Site da Empresa Aliança** < https://www.alianca.com.br/alianca/pt/alianca/cabotage/index.html> Acesso em:10 abril. 2022.

Empresa Log-in (2019) **Site da Empresa Log-in** < https://www.loginlogistica.com.br/mapa-de-atuacao> Acesso em 23 de Setembro de 2019 - (figura 1).

Empresa de Planejamento e Logística (2016) **Site oficial da Empresa de Planejamento e Logística** <https://www.epl.gov.br/transporte-inter-regional-de-carga-no-brasil-panorama-2015> Acesso em: 18 de março. 2022.

Empresa de Planejamento e Logística (2016) **Site oficial da Empresa de Planejamento e Logística**<file:///C:/Users/gusta/Downloads/apresentacao-matriz-de-transporte-2015-pnli .pdf> Acesso em: 10 de abril. 2022.

INFOESCOLA, R. H. **A cabotagem:** Transportes Administração de Materiais Distribuição Física. São Paulo: Atlas S.A, 2018.

GUIA MARÍTIMO, P. R. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Abastecimento.** São Paulo: Saraiva, 2016.

SIGNAINFO, D. J; CLOSS, D. J. **Logística e a cabotagem:** O processo de integração da cadeia de suprimentos. São Paulo: Atlas S.A, 2019.