



10º Simposio de Ensino de Graduação

CABOTAGEM: LIMITAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGA PELA COSTA BRASILEIRA

Autor(es)

POLIANA BERTANHA

Orientador(es)

ROGÉRIO TEIXEIRA DA CRUZ

1. Introdução

O comércio internacional é um dos fatores essenciais para a prosperidade econômica das nações. Nasceu quando as pessoas de diversos lugares perceberam que não eram capazes de produzir tudo o que precisavam, esteve presente em grande parte da história da humanidade; no Brasil iniciou com as exportações de Pau Brasil no período de descobrimento do país, mais tarde o açúcar, o ouro e o café até chegar nas exportações atuais com o avanço industrial, dos transportes, a globalização e o surgimento das corporações multinacionais.

Segundo informações da Balança Comercial Brasileira, disponível no sítio do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, o ano de 2011 fechou com recorde nas transações comerciais do Brasil chegando a US\$ 482,3 bilhões, sendo US\$ 256,0 bilhões das exportações e US\$ 226,2 bilhões das importações. Em comparação ao ano de 2010 houve um aumento de 25,7%. (Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior, 2012).

Com essa abertura econômica do mercado mundial, tornou-se fundamental uma área: a logística devido a redução de custos e aumento da competitividade atendendo as exigências dos clientes.

Dentro da logística temos diversos modais de transporte que são fatores essenciais no processo logístico cada um com sua característica que se distinguem uns dos outros em determinadas aplicações para a realização do transporte.

O modal aéreo que é adequado para mercadorias de alto valor agregado, pequenos volumes ou com urgência na entrega segundo (FLEURY, 2002) representou 1%; já o ferroviário que já teve grande importância no país, mas atualmente não é o mais usado no mesmo ano segundo o autor representou 20%; o modal mais usado no país o rodoviário que se caracteriza pela simplicidade de funcionamento, entretanto, possui uma malha rodoviária de péssimo estado representou 61% em 2002; enquanto o aquaviário representou 13% e o dutoviário 5%, esses dois últimos modais também no ano de 2002.

Com esses modais, busca-se novas alternativas de transporte para atender um mercado cada vez mais concorrido. A cabotagem por exemplo é um diferencial em transporte de mercadoria, isso se dá entre dois portos da costa do mesmo país ou entre um porto costeiro e um fluvial. Apesar da cabotagem ser uma realidade no transporte brasileiro, ainda são muitos os desafios para se alcançar uma operação eficiente, falta de investimentos em portos e burocracia, são alguns dos fatores que impedem o desenvolvimento do modal.

2. Objetivos

Identificar as ameaças e oportunidades que se aplicam ao transporte de cargas por cabotagem no Brasil analisando seu desenvolvimento nos últimos anos.

3. Desenvolvimento

HISTÓRIA DA CABOTAGEM

Para Oliveira (2000), a palavra cabotagem advém do termo francês Caboter, que significa “navegação entre cabos e portos do mesmo país”.

A navegação de cabotagem é o transporte marítimo entre portos de um mesmo país, a costa brasileira possui cerca de 8000 km de vias navegáveis com portos estrategicamente localizados o que favorece a navegação de cabotagem.

Francisco (2005) afirma que a navegação de cabotagem é ideal para transporte de cargas com distâncias superiores a 1 mil quilômetros, devido a necessidade de cobrir os custos da operação e supostos inconvenientes .

Historicamente, o transporte de cabotagem foi muito utilizado na década de 1930 no transporte de carga a granel, sendo o principal modelo de transporte utilizado quando as malhas ferroviária e rodoviária apresentavam condições precárias para o transporte. A partir de então, o modal rodoviário e o de cabotagem caminharam em direções opostas, já que com a eleição Presidente da República Washington Luiz, que fazia sua campanha “Governar é construir estradas”, os investimentos foram usados para a construção de estradas e com a chegada das indústrias automobilísticas nas décadas de 50 e 60 o desenvolvimento voltou-se quase que totalmente para o modal rodoviário.

Com a política de desenvolvimento voltada praticamente para o modal rodoviário o aquaviário sofreu as consequências dessa política e foi gradativamente perdendo espaço nesse cenário. Com isso, para a cabotagem restou apenas a carga de grãos líquidos e sólidos, com grandes volumes e de baixo valor agregado.

Para Fadda (1998), as principais razões para a redução da cabotagem foram a ineficiência e a obsolescência do sistema portuário dos portos. Os elevados custos das operações portuárias a falta de navios e as elevadas taxas de inflação no fim da década de 80 contribuíram para a redução da cabotagem também.

Para mudar esse cenário, foram criados alguns órgãos e comissões como Fundo da Marinha Mercante e a Superintendência Nacional da Marinha Mercante que segundo Sampaio (2006), tinha como objetivo alavancar a construção naval no país, levantar recursos na infra-estrutura portuária para atender a demanda que havia mudado para o modal rodoviário. Entretanto essas medidas não apresentaram os resultados esperados devido ao processo inflacionário que o país apresentava que levou a ineficiência dos portos.

No final da década de 90 com a privatização das estradas, houve um aumento do frete rodoviário o que levou algumas empresas a usarem a cabotagem na linha Santos – Manaus, porém essa tentativa foi um fracasso devido ao presidente Fernando Collor inviabilizar os investimentos portuários que foram cedidos a cabotagem. Nesse mesmo período algumas empresas de navegação de longo curso, viram a necessidade de buscar novas oportunidades de negócios para ganhar competitividade, retomando a cabotagem com uso da linha Santos – Manaus.

Em 1999, o país vê a possibilidade do uso do transporte marítimo por cabotagem, e assim surge a Mercosul Line empresa brasileira criada para suprir o mercado.

Através da Pesquisa Aquaviária realizada pela Confederação Nacional dos Transportes – CNT (2006), aplicada em empresas usuárias da navegação de cabotagem para carga geral, em um total de 122 empresas foram indicadas como principais vantagens da cabotagem: o custo do frete, a segurança da carga, a confiabilidade nos prazos de entrega e o baixo nível de avarias.

Outras vantagens apresentadas pelo Cel/ Coppead (2006) são: a diminuição dos engarrafamentos, o menos desgaste da malha rodoviária e a diminuição da emissão de poluentes.

Apesar das vantagens, sua participação como meio de transporte ainda é muito baixa. O mercado de cabotagem no país é restrito as empresas brasileiras de navegação, operando com embarcações de bandeira brasileira.

CABOTAGEM COMO OPÇÃO DE TRANSPORTE

A cabotagem está despontando no Brasil como uma opção viável de transporte de mercadoria de longa distância pela segurança e preço do frete. Porém, a escassez de mão de obra, preço do combustível para os navios, são vistos como entraves para uma expansão mais acelerada do modal no país.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), de 2002 a 2011 a movimentação de cargas pelo segmento de cabotagem cresceu 38,3%. O Plano Nacional de Logística de Transportes prevê que o modal de transporte aquaviário, que em 2005 correspondia a 13 por cento do total de transportes, buscará atingir índice de 29 por cento de toda a carga transportada no Brasil em 2025.

CABOTAGEM PELA COSTA BRASILEIRA

Apesar de seu imenso potencial hidroviário e dos 37 portos públicos, sendo 34 marítimos e três fluviais, o Brasil opera com a cabotagem em apenas 11 portos com empresas privadas, porém têm condições para trabalhar com 32 de seu total. São eles, o porto de Manaus (Amazonas), porto de Itaqui (Maranhão), porto de Fortaleza (Ceará), porto de Suape (Sergipe), porto de Salvador (Bahia), porto de Vitória (Espírito Santo), porto do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro), porto de Santos (São Paulo), porto de Paranaguá (Paraná), porto de São Francisco do Sul (Santa Catarina) e porto de Rio Grande (Rio Grande do Sul).

O Governo Federal e a Secretaria de Portos criaram o Projeto de Incentivo à Cabotagem (PIC), que tem como objetivo utilizar a capacidade instalada nos outros 21 portos. Segundo informações do sitio Cais do Porto (2012) o projeto foi elaborado com o intuito de gerar movimentação de carga nos portos públicos marítimos, vinculados à Secretaria de Portos da Presidência da República, alguns

dos quais se encontram com parte de sua capacidade operacional instalada sem utilização, ou seja, estavam ociosos. Informações no sítio do Instituto Brasileiro de Logística (2012), o governo brasileiro, em uma cooperação técnica com o de Cingapura, está desenvolvendo um sistema para informatizar as operações de cabotagem o Programa de Incentivo à Cabotagem (PIC) deve alavancar a capacidade de transporte em contêineres de 5,5 milhões de toneladas por ano para 30 milhões de toneladas por ano. A SEP espera que o programa comece a funcionar em todos os portos públicos no início de 2013.

4. Resultado e Discussão

Um dos maiores desafios da cabotagem no Brasil é suprir as necessidades de infraestrutura que o setor necessita. O setor portuário brasileira enfrenta desafios como o tempo de espera dos navios embarcados.

Falta de incentivos oficiais para a cabotagem, falta de financiamento público a navios e excesso de burocracia relativa ao controle da navegação.

A viabilização do serviço de cabotagem traz benefícios não só à logística nacional, com a redução do trânsito nas estradas e da poluição, mas também para todos do setor portuário.

Apesar das dificuldades enfrentadas pela cabotagem no país seu desenvolvimento tem sido notável nos últimos anos e mais aceito, uma vez que diminui o risco de assalto da mercadoria como nas estradas e, auxiliando de maneira eficiente a redistribuição das mercadorias no desembarque.

5. Considerações Finais

Vimos que a grande saturação do modal rodoviário afeta seu desempenho, o que nos leva a observar que a navegação de cabotagem é estratégica para o país na medida em que reduz o fluxo de veículos nas rodovias e atua como apoio logístico nas navegações de longo curso. Porém, estamos longe dos padrões necessários para realizar este tipo de transporte de cargas já que problemas relacionados à infraestrutura logística dos portos são entraves para o desenvolvimento da cabotagem no país. Aspectos negativos também como: falta de embarcações apropriadas, capacidade insuficiente de terminais de contêineres e profundidades limitadas nos canais de acesso. Além disso, falta mão de obra marítima qualificada; desestimula o uso da cabotagem no país.

De qualquer forma, cria-se uma expectativa de que este modal seja mais difundido no Brasil, tendo em vista os benefícios do mesmo, que são: transportar grandes volumes de cargas, segurança da carga, dependendo da distância o preço do frete diminui.

Precisa desenvolver muito mais o modal no país, para o mesmo ser considerado uma excelente opção de transporte e ser considerado a melhor alternativa.

Referências Bibliográficas

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviário. Disponível em: < <http://www.antaq.gov.br/Portal/default.asp>>. Acesso em: 28 maio 2012. 14:24

CAIS DO PORTO. Disponível em: < <http://www.caisdoporto.com/v2/listagem-materias-detalle.php?id=21&idMateria=347>>. Acesso em 06 jun 10:49

CEL/Coppead. Relatório de Pesquisa Panorama Logístico. Rio de Janeiro. Coppead, 2006.

CNT, Pesquisa aquaviária CNT 2006, Portos Marítimos: Longo curso e cabotagem. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/informacoes/pesquisa/aquaviaria/2006>>. Acesso em 16 maio 2012.

FADDA, Eliane A.. Opções de Política para o Desenvolvimento da Cabotagem Brasileira. 17º Congresso Nacional de Transportes Marítimos, Construção Naval e Off-Shore. Rio de Janeiro: Sobena, BNDES, set. 1998. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/bit/estudos/cabotagem/opcoes-politica.pdf>> . Acesso em 20 fev 2012.

FLEURY, Paulo. Gestão Estratégica do Transporte, 2002.

FRANCISCO, Manoel. De vento em popa. Desafios do desenvolvimento - Revista Mensal de Informações e Debate do Ipea e do Pnud. Edição 17 - Dezembro/2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE LOGÍSTICA. Disponível em: <http://www.ibralog.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=220%3Aagoverno-importa-sistema-para-estimular-cabotagem-no-brasil&catid=37%3Ainfraestrutura-portos&Itemid=13&lang=br>. Acesso em 08 jun 13:32.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. Balança Comercial Brasileira. Dados consolidados de Janeiro a Dezembro de 2011. Disponível em <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=57>>. Acesso em: 16 mar 2012, 08:49.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. Modernização dos Portos. São Paulo. Aduaneiras, 2011.

SAMPAIO, Cristiano. Surgimento da Navegação da Cabotagem no Brasil. Disponível em: <<http://www.administradores.com.br/informe-se/artigos/surgimento-da-navegacao-de-cabotagem-no-brasil/12558/>>. Acesso em: 23 abr 2012, 08:52.