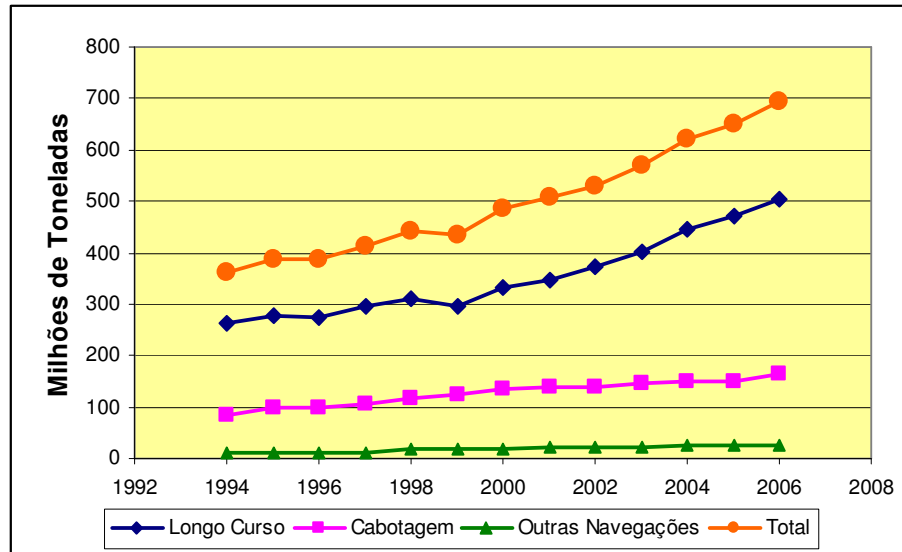


As Dificuldades para o Transporte de Carga Geral na Cabotagem Brasileira

A matriz brasileira de transporte de cargas é distorcida quando comparada à de países com extensões e características geográficas semelhantes às do Brasil. No transporte interno, o modal rodoviário participa com cerca de 64% da produção de transporte de cargas, o ferroviário com cerca de 22% e o aquaviário (fluvial e marítimo de cabotagem), tem 1% de fluvial, num país que possui a terceira maior rede de rios do mundo, e a cabotagem cerca de 13%. Nos países equivalentes ao Brasil, a participação do rodoviário é inferior a 50%, mais na faixa dos 30%, o do ferroviário superior a 43% e o aquaviário entre 10 e 25%. Uma análise detalhada desses números revela que no Brasil há uma insuficiência crônica do modal ferroviário frente à sua extensão territorial e à sua vocação para a produção de commodities nas regiões mais a oeste do país. O rodoviário tem uma alta participação em virtude da insuficiência dos demais modais, o que induz a sua utilização para cargas que não lhe são próprias, aumentando custos e sobrecarregando e causando o desgaste acelerado da infra-estrutura. Já quanto ao aquaviário, a participação do fluvial é irrisória, fato lamentável, e a cabotagem tem uma participação razoável, transportando granéis líquidos e sólidos na sua imensa maioria. O transporte de carga geral por cabotagem, containerizada ou não, na direção norte-sul, é ainda pequeno, apesar de um expressivo crescimento nos últimos anos. Há claramente uma grande demanda reprimida que, se resolvida, poderia trazer consideráveis benefícios na redução de custos e no alívio do sistema rodoviário. A cabotagem é um meio natural para o transporte nacional norte-sul de longa distância a baixo custo.

A evolução da participação das várias categorias de transporte marítimo nos fluxos de carga nacionais e internacionais (exportação e importação) brasileiros, entre 1994 e 2006, é mostrada na Figura 1. Em 2006¹, os valores foram 503 milhões de t (72,6%) para o longo curso, 164 milhões de t (23,6%) para a cabotagem e 26 milhões de t (3,8%) para outros tipos de navegação marítima. Nota-se que, apesar do crescimento expressivo, a cabotagem evoluiu menos rapidamente do que o longo curso. Como já dito, grande parte das cargas de cabotagem são commodities na forma de granéis sólidos e líquidos.

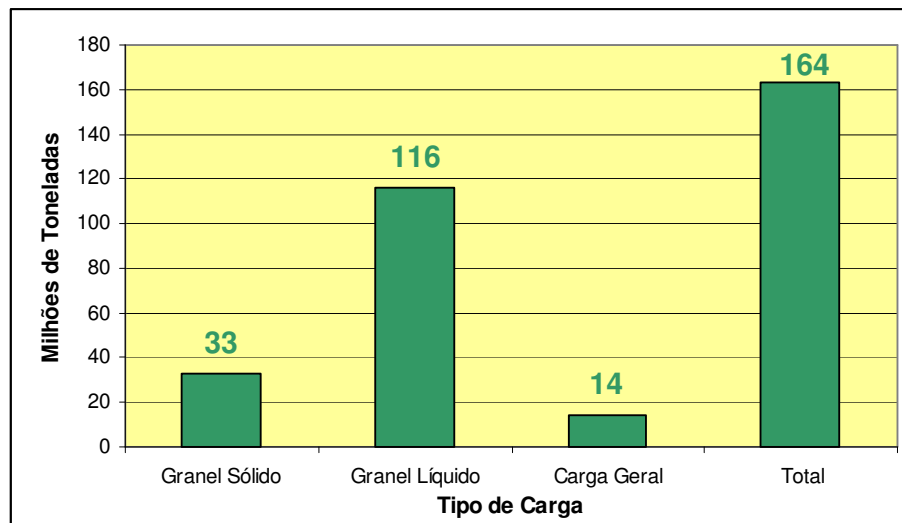
¹ Fonte - ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário, 2007



Fonte: Antaq – Agência Nacional de Transporte Aquaviário, 2007

Figura 1 – Movimentação de Cargas por Navegação Marítima no Brasil entre 1994 e 2006

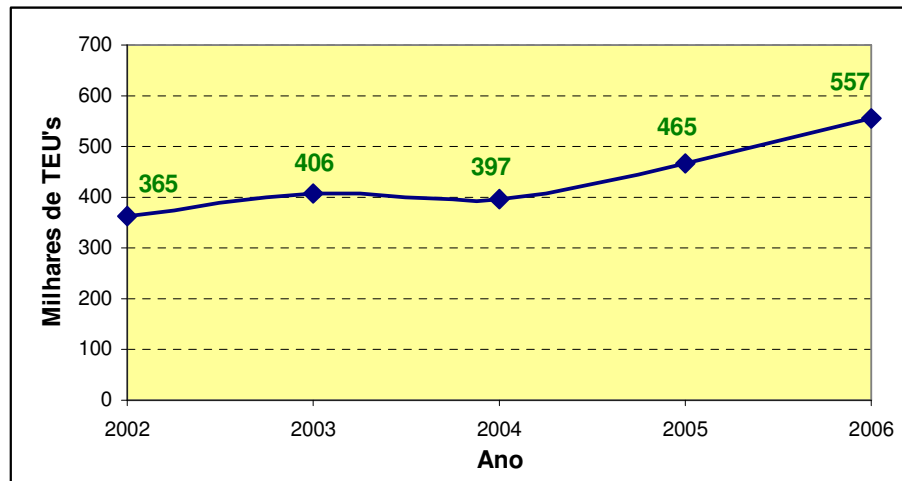
Conforme a Figura 2, dos 164 milhões de toneladas de cargas movimentadas pela cabotagem no ano de 2006, 149 milhões foram grânéis e somente 14 milhões de carga geral. Isso demonstra a concentração da cabotagem brasileira nos grânéis.



Fonte: Antaq – Agência Nacional de Transporte Aquaviário, 2007

Figura 2 – Participação dos Diversos Tipos de Cargas na Cabotagem Brasileira – 2006

A Figura 3 mostra o transporte de contêineres na cabotagem brasileira, que cresceu cerca de 53% entre 2002 e 2006.



Fonte: Antaq – Agência Nacional de Transporte Aquaviário, 2007

Figura 3 – Movimentação de Contêineres (em TEU's) na Cabotagem Brasileira entre 2002 e 2006

De maneira geral, pode-se afirmar que os pontos fortes da cabotagem incluem maior segurança da carga, menor nível de avarias, alívio das rodovias e menor custo unitário de transporte. A Tabela 1 compara o transporte rodoviário com a cabotagem, do ponto de vista do consumo de combustível.

Indicadores	Navio para 950 TEU's	Carreta para 25 t
Capacidade de carga	17.100 t	25 t
Consumo de combustível	240.000 litros	1.467 litros
Equivalência em número de carretas	684	1
Eficiência energética	14 l/t	59 l/t

Fonte: Aliança Navegação Logística

Tabela 1 – Consumo Comparativo (Cabotagem x Rodoviário) de Combustível para Viagem São Paulo – Belém (2.933 km)²

² Julian Thomaz, *Desenvolvimento da Cabotagem no Brasil*. São Paulo, Aliança Navegação e Logística, 2005

É importante notar que, atualmente, os armadores (operadores dos navios) de cabotagem oferecem transporte porta-a-porta para a carga geral, como forma de conquistar clientes e competir com o transporte rodoviário. Assim, além do transporte marítimo porto-a-porto, são incluídas as duas pernas terrestres, na origem e no destino.

De acordo com pesquisa³ realizada pelo GVcelog – Centro de Excelência em Logística e Cadeias de Abastecimento da FGV-EAESP, os armadores indicam os seguintes fatores como suas principais dificuldades para um crescimento mais vigoroso da cabotagem no Brasil:

- Idade elevada da frota marítima atual (> 20 anos);
- Prazos de construção e de manutenção muito longos nos estaleiros brasileiros;
- Alto custo da construção de navios no Brasil, com valores maiores que o preço internacional e a juros superiores aos do mercado internacional.
- Dificuldade para importar navios no país, em virtude dos altos impostos e da impossibilidade de utilização dos financiamentos do FMM – Fundo de Marinha Mercante, nesse caso;
- Financiamento de somente 80% do valor total do navio;
- Inexistência do seguro garantia durante a construção;
- Exigência de bandeira brasileira para navios poderem operar na cabotagem
- Não é permitido o afretamento de navio estrangeiro, exceto para substituir navios em construção no país ou para operação numa única viagem, caso se constate indisponibilidade.
- Incidência de 28% de impostos sobre os combustíveis utilizados na cabotagem;
- O AFRMM – Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante, taxa cobrada do importador, beneficia o armador brasileiro, mas onera o importador em 10% do frete original no caso da cabotagem e em 25% no caso das importações através da navegação de longo curso.

Ainda, conforme a citada pesquisa do GVcelog, os fatores críticos para a decisão do usuário de utilizar a cabotagem, por ordem decrescente de importância são:

- regularidade da linha de navegação;

³ Claude Machline, *Pesquisa sobre Cabotagem no Brasil*. São Paulo, GVcelog (FGV – EAESP), 2008. Ainda não publicado.

- frequência da linha de navegação;
- infra-estrutura portuária;
- legislação sobre cabotagem e intermodalidade;
- infra-estrutura rodoviária;
- burocracia portuária;
- custos fixos;
- custos variáveis;
- pontualidade da linha de navegação;
- impostos sobre cabotagem;
- taxas portuárias;
- segurança da carga no transporte por cabotagem.

Na opinião dos autores, as providências mais importantes para incrementar o uso da cabotagem para carga geral no Brasil incluem:

- Melhorar os portos existentes;
- Construir novos portos, o que é uma necessidade premente tanto para a cabotagem quanto para o tráfego marítimo internacional;
- Introduzir novos navios para aumentar a frequência de atendimento;
- Desenvolver maior confiabilidade através de regularidade;
- Adequar a legislação, especialmente a trabalhista, hoje mais adequada ao transporte terrestre do que ao marítimo;
- Possibilitar a importação de navios em condições mais atraentes, para superar a atual saturação dos estaleiros brasileiros.

Fica, portanto, claro que, apesar da premente necessidade brasileira de um transporte norte-sul de longa distância, eficiente e de baixo custo, que pode perfeitamente ser suprido pela cabotagem, tendo em vista a imensa costa do país, há dificuldades de toda ordem. Para a solução da maioria dessas dificuldades são necessárias, especialmente, ações governamentais fortes e perenes, o que não parece estar claro para nossas autoridades, a menos de ações isoladas e de caráter fortemente político, mas sem uma visão de conjunto, que vêm sendo intensamente divulgadas pela mídia.

Autores:

Manoel de Andrade e Silva Reis, PhD.

Professor do Departamento de Administração da Produção e Operações (POI) da FGV-EAESP.

Coordenador do CELog – Centro de Excelência em Logística e Cadeias de Abastecimento e do IPM – International Program in Management da FGV-EAESP.

Manoel.reis@fgv.br.

Claude Machline, PhD,

Professor Emérito do Departamento de Administração da Produção e Operações (POI) da FGV-EAESP

Claude.machline@fgv.br