

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA DE
TRANSPORTES E GESTÃO TERRITORIAL
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: SISTEMAS DE TRANSPORTES**

**EM BUSCA DA EFICIÊNCIA NA CABOTAGEM BRASILEIRA:
ANÁLISE DA PERCEPÇÃO DOS OPERADORES DAS CARGAS
CONTEINERIZADAS**

ROBISON JOSÉ COELHO

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial, da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), como requisito para obtenção do título de Mestre em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial.

Orientador: Prof. Dr. Osvaldo Agripino de Castro Junior.

Florianópolis-SC
2017

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Coelho, Robison José

Em busca da eficiência na Cabotagem Brasileira:
Análise da Percepção dos Operadores das cargas
Containerizadas / Robison José Coelho ;
orientador, Osvaldo Agripino de Castro Junior,
coorientador, Carlos Loch, 2017.

145 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de
Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós
Graduação em Engenharia de Transportes e Gestão
Territorial, Florianópolis, 2017.

Inclui referências.

1. Engenharia de Transportes e Gestão
Territorial. 2. Transporte aquaviário. 3.
Cabotagem. 4. Percepção dos Operadores. I. Castro
Junior, Osvaldo Agripino de . II. Loch, Carlos.
III. Universidade Federal de Santa Catarina.
Programa de Pós-Graduação em Engenharia de
Transportes e Gestão Territorial. IV. Título.

Robison José Coelho

**EM BUSCA DA EFICIÊNCIA NA CABOTAGEM BRASILEIRA:
ANÁLISE DA PERCEPÇÃO DOS OPERADORES DAS CARGAS
CONTEINERIZADAS**

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de Mestre em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial (PPGTG).

Florianópolis, 22 de junho de 2017.

Prof. Carlos Loch, Dr.
Coordenador do Curso

Banca Examinadora:

Prof. Osvaldo Agripino de Castro Júnior, Dr.
Orientador
PPGTG/UFSC

Prof. Eduardo Antoni Temponi Lebre, Dr.
Examinador
PPGTG/UFSC

Prof. Amir Mattar Valente, Dr.
Examinador
PPGTG/UFSC

Florianópolis-SC
2017

EM BRANCO

AGRADECIMENTOS

Ao meu pai e minha mãe, José e Tereza, pelo amor, pelo apoio e pelo incentivo ao conhecimento durante toda a minha vida.

Ao professor, orientador e amigo, Osvaldo Agripino Jr., pelo aprendizado e pela contribuição para a minha formação pessoal e profissional.

Aos demais professores do PPGTG, com os quais tive a oportunidade de aprender e que muito contribuíram para o meu desenvolvimento intelectual.

À Universidade Federal de Santa Catarina, pelas oportunidades e pelo acolhimento.

À minha esposa, Maria Fernanda, e à minha filha, Marina, pelo companheirismo, pela dedicação e, principalmente, pela paciência.

EM BRANCO

RESUMO

O Brasil é um país com grande potencial aquaviário, com uma costa marítima com mais de 8.000 km de extensão, com centros produtivos próximos ao litoral e com características amplamente favoráveis ao desenvolvimento do transporte de cabotagem em cargas containerizadas, que possuem maior valor agregado. O tema junta-se ao problema desta dissertação, qual seja: a subutilização do transporte aquaviário de contêineres cheios ao longo da costa brasileira, em virtude da ausência de uma política pública portuária de incentivo às operações dos navios que operam nessa modalidade, da capacidade operacional dos portos marítimos e do desconhecimento de usuários que ainda operam com outros modais, principalmente pelo modal rodoviário. Assim, pretende-se contribuir para o aperfeiçoamento ou para a criação de uma política nacional portuária de incentivo à cabotagem, possibilitando o aumento da sustentabilidade e a redução de custos no transporte interno de mercadorias. A hipótese desta pesquisa é que a análise crítica da percepção dos operadores da cabotagem no Brasil, sendo eles armadores, usuários e terminais em duas importantes rotas pesquisadas: Manaus-AM/Santos-SP e Itajaí-SC/Suape/PE, contribui para o aumento da eficiência no transporte de cargas containerizadas de cabotagem. Dessa forma, o objetivo geral desta pesquisa é contribuir para o desenvolvimento da cabotagem brasileira, com o aumento da movimentação de cargas containerizadas, por meio do aumento da eficiência e da competitividade através da análise e da percepção dos operadores que utilizam as rotas citadas e dos armadores nacionais. O presente trabalho, dividido, além da introdução, em mais três capítulos, procurou, no Capítulo 2, abordar as práticas da cabotagem por meio de estatísticas, aspectos regulatórios, entraves que inibem o desenvolvimento do setor, além de apresentar vantagens e desvantagens da utilização desta alternativa de transporte de cargas. Posteriormente, no Capítulo 3, são apresentados dados das operações nos Portos de Santos/SP, Manaus/AM, Itajaí/SC, Suape/PE, das rotas Santos/SP-Manaus/AM, Itajaí/SC-Suape/PE, além dos três armadores nacionais que operam com cargas containerizadas no Brasil: Aliança Navegação, Mercosul Line e Log-In. Com base nessas informações, no Capítulo 4, analisou-se, de forma crítica, a percepção e a satisfação dos usuários, armadores e terminais nas rotas acima citadas, com base em questionários aplicados, identificando os principais gargalos do setor e ações para o seu desenvolvimento. A pesquisa foi conduzida sob a abordagem qualitativa, empregando-se recursos da abordagem

qualitativa. Também foi realizada pesquisa documental, com uso de métodos de investigação, sendo utilizado nessa fase e no tratamento dos dados o método indutivo, com aplicação de questionários aos operadores. Nas conclusões, são feitas sugestões para aperfeiçoar o modelo de cabotagem brasileira, com ênfase nas operações portuárias.

Palavras-chave: Transporte aquaviário. Cabotagem. Percepção dos operadores.

ABSTRACT

Brazil is a country with great shipping potential, with a seacoast with more than 8,000 km of extension, with productive centers near the coast and characteristics widely favorable to the development of cabotage transport in containerized cargoes, which have greater added value. The theme joins the problem of this dissertation, namely: the underutilization of the shipping transport of full containers along the Brazilian coast, due to the absence of a port public policy of incentive to the operations of the ships that operate in this modality, of the operational capacity of the ports and the lack of knowledge of users who still operate with other modalities, mainly with the road modal. Thus, the intention is to contribute to the improvement or creation of a national port policy to encourage cabotage, making it possible to increase sustainability and reduce costs in the internal transport of goods. The hypothesis of this research is that the critical analysis of the operators' perception of cabotage in Brazil, who are shipowners, users and terminals on two important researched routes: Manaus-AM/Santos-SP and Itajaí-SC/Suape/PE, contributes to increase the efficiency in the transportation of containerized cabotage cargoes. In this way, the main objective of this research is to contribute to the development of Brazilian cabotage, with the increase of the handling of containerized cargoes, through the increase of efficiency and competitiveness through the analysis and perception of the operators that use the mentioned routes and the national shipowners. The present work, besides the introduction, divided in three more chapters, sought, in Chapter 2, to approach the practices of cabotage through statistics, regulatory aspects, obstacles that inhibit the development of the sector, besides presenting advantages and disadvantages of the use of this cargo transportation alternative. Subsequently, in Chapter 3, data are presented on Santos/SP-Manaus/AM, Itajaí/SC-Suape/PE, ports of Santos/SP, Manaus/AM, Itajaí/SC,Suape/PE, plus the three national shipowners operating cargoes in Brazil: Alliance, Mercosul Line and Log-In. Based on this information, in Chapter 4, we analyze critically the perception and satisfaction of users, shipowners and terminals on the routes mentioned above, based on questionnaires applied, identifying the main bottlenecks of the sector and actions for its development. The research was conducted under the qualitative approach, using resources of the qualitative approach. It was also conducted a documentary research, through the use of investigation methods, being the inductive method

applied in this phase and in the treatment of the data, with the application of questionnaires to the operators. In the conclusions, suggestions are made to improve the Brazilian cabotage model, with emphasis on port operations.

Keywords: Shipping transport. Cabotage. Perception of operators.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Portos organizados e instalações de uso privado (set/2016)	45
Figura 2 – Programa de Investimento em Logística (PIL) 2015-2018 (2015) e SEP/PR (2013-2015)	51
Figura 3 - Autorizações emitidas para operação de TUPs, ETCs e IPTs	52
Figura 4 - Comparativo em relação à cabotagem e ao transporte ferroviário e rodoviário	57
Figura 5 - Complexo Portuário de Manaus	64
Figura 6 - Terminal de Uso Privado de Chibatão	65
Figura 7 - Porto de Santos	67
Figura 8 - Terminal de Uso Privado (TUP) da Emraport	70
Figura 9 - Terminais que compõem o Complexo Portuário de Itajaí	72
Figura 10 - APM Terminals	73
Figura 11 - Terminal de Uso Privado Portonave	75
Figura 12 - Complexo portuário e industrial de Suape/PE	76
Figura 13– Gráfico do crescimento da cabotagem entre 2011-2021	80
Figura 14 - Cobertura de portos no Brasil e River Plate	82
Figura 15 - Serviço de cabotagem da Aliança – Anel 1	83
Figura 16 - Serviço de cabotagem da Aliança – Anel 2	84
Figura 17 - Rotação temporária do Anel 3	85
Figura 18 - Rotação do Anel 4	86
Figura 19 - Rotação do Anel 5	87
Figura 20 - Serviço Atlântico Sul	88
Figura 21 - Serviço Shuttle Service	89
Figura 22 - Serviço para o transporte de cabotagem – Sling 1	90
Figura 23 - Serviço para o transporte de cabotagem – Sling 2	91

EM BRANCO

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Movimentação portuária por tipo de navegação	40
Tabela 2 - Movimentação de Cargas Total (t) TUPs e Portos Públicos (2010-16)	46
Tabela 3 - Movimentação de cargas total (t) de cabotagem nos TUPs e Portos Públicos	47
Tabela 4 - Movimentação de TEUS em portos e TUPs – Geral	48
Tabela 5 - Movimentação de TEUS em portos e TUPs – Cabotagem	49
Tabela 6 - Movimentação de Contêiner Geral – TEUS	57
Tabela 7 - Movimentação do Porto de Chibatão entre 2010 e 2016	66
Tabela 8 - Movimentação Portuária (t) do Porto de Santos	69
Tabela 9 - Movimentação de cargas no Terminal da Embraport entre 2013 e 2016	71
Tabela 10 – Movimentação de Cargas no Porto Público de Itajaí entre 2010 a 2016	74
Tabela 11 – Movimentação do Terminal de Uso Privado Portonave	75
Tabela 12 - Movimentação do Porto de Suape entre 2010 e 2016	78

EM BRANCO

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFRMM	Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANVISA	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
ABAC	Associação Brasileira de Empresas de Cabotagem
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CADE	Conselho Administrativo de Defesa Econômica
CAP	Conselho de Autoridade Portuária
CNT	Confederação Nacional de Transporte
CODESP	Companhia Docas do Estado de São Paulo
CONIT	Conselho Nacional de Integração de Políticas Públicas de Transporte
CTE	Conhecimento de Transporte Eletrônico
EBN	Empresa Brasileira de Navegação
ETC	Estações de Transbordo de Carga
FMM	Fundo de Marinha Mercante
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis
IPT	Instalação Portuária de Turismo
MP	Ministério Público
MTPAC	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
OGMO	Órgão Gestor de Mão de Obra
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PIL	Programa de Investimentos em Logística
REB	Registro Especial Brasileiro
SEP	Secretaria Especial de Portos
TEU	<i>Twenty Foot Equivalent Unit</i> (Unidade Equivalente a 20 pés)
TPB	Tonelagem Porte Bruto
TUM	Taxa de Utilização Mercante
TUP	Terminal de Uso Privado

EM BRANCO

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	18
1.1 DEFINIÇÃO DO PROBLEMA	19
1.2 JUSTIFICATIVA DO TEMA	19
1.3 OBJETIVO GERAL	23
1.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	23
1.5 HIPÓTESE	23
1.6 METODOLOGIA	23
1.7 RESULTADOS ESPERADOS	25
2 O DESENVOLVIMENTO DA CABOTAGEM BRASILEIRA ...	27
2.1 ASPECTOS INTRODUTÓRIOS	27
2.2 REFERENCIAL TEÓRICO	28
2.3 ATIVIDADE PORTUÁRIA	40
2.4 MARCO REGULATÓRIO DOS TRANSPORTES E DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	41
2.5 PORTO PÚBLICO X TERMINAL DE USO PRIVADO (TUP) ..	44
2.6 INVESTIMENTOS NO SETOR	50
2.7 TIPOS DE NAVEGAÇÃO	53
2.8 CABOTAGEM	54
2.9 PRINCIPAIS ENTRAVES PARA O DESENVOLVIMENTO DA CABOTAGEM	58
2.10 GESTÃO PORTUÁRIA DA CABOTAGEM	59
2.11 USUÁRIO DA CABOTAGEM	61
3 OPERAÇÕES PORTUÁRIAS E ROTAS MANAUS (AM) X SANTOS (SP) E ITAJAÍ (SC) X SUAPE (PE)	63
3.1 OPERADORES PORTUÁRIOS	63
3.2 PORTO DE MANAUS – AM	63
3.2.1 TUP DE CHIBATÃO	64
3.3 PORTO DE SANTOS - SP	66
3.3.1 TUP DA EMBRAPORT	69
3.4 COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ - SC	71
3.4.1 TERMINAL ARRENDADO APM TERMINALS	73
3.4.2 Terminal de uso privado: Portonave	74
3.5 PORTO DE SUAPE - PE	76
3.6 EMPRESAS BRASILEIRAS DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM	79
3.6.1 Aliança Navegação	81
3.6.2 Log-in	87
3.6.3 Mercosul Line	89
3.7 ROTAS DE CABOTAGEM	91

3.7.1 Manaus-AM/Santos-SP e Santos-SP/Manaus-AM	91
3.7.2 Itajaí-SC/Suape-PE e Suape-PE/Itajaí-SC	93
4 EFICIÊNCIA NA CABOTAGEM BRASILEIRA: ANÁLISE DA PERCEPÇÃO DOS OPERADORES	95
4.1 METODOLOGIA DO QUESTIONÁRIO	95
4.2 PERCEPÇÃO DOS OPERADORES	95
4.2.1 Usuários	95
4.2.1.1 ENTREVISTA COM ORLANDO A. PAES - BRITANIA ELETRODOMÉSTICOS	96
4.2.1.2 ENTREVISTA COM ALMIR SZYDLOWSKI – ARROZ URBANO	99
4.2.2 Armadores	102
4.2.2.1 ENTREVISTA COM FABIO AZZONE – ALIANÇA NAVEGAÇÃO ...	103
4.2.2.2 ENTREVISTA COM GERÔNIMO TONELLI SOBRINHO - MERCOSUL LINE	107
4.2.3 Terminais	111
4.2.3.1 ENTREVISTA COM JOSÉ EDUARDO BECHARA - APM TERMINALS	111
4.2.3.2 ENTREVISTA COM JOÃO MATEUS DE SOUZA - PORTONAVE S/A	114
4.2.3.3 ENTREVISTA COM RICARDO GENEROSO - EMBRAPORT	117
4.2.3.4 ENTREVISTA COM CARLOS EDUARDO SILVA - TERMINAL CHIBATÃO	120
4.3 OUTROS ESTUDOS E ENTREVISTAS RELACIONADOS À EFICIÊNCIA NA CABOTAGEM	122
4.3.1 Cabotagem – Alternativa para a melhoria da mobilidade e da competitividade	123
4.3.2 Entrevista com o presidente da Associação Brasileira de Empresas de Cabotagem (ABAC), Cleber Lucas	124
4.3.3 Pesquisa exclusiva feita pelo Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS)	125
4.3.4 A Pesquisa Aquaviária CNT 2006	126
4.3.5 Pesquisa CNT do transporte aquaviário - cabotagem	127
4.3.6 Pesquisa CNT do Transporte Marítimo 2012	131
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	133
REFERÊNCIAS	138

1 INTRODUÇÃO

1.1 DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

O problema em estudo é a subutilização do potencial do transporte aquaviário de contêineres cheios, na cabotagem brasileira, decorrente, em parte, da inexistência de uma política pública portuária de incentivo às operações dos navios que operam nesse tipo de navegação, da capacidade operacional dos portos marítimos e do desconhecimento dos usuários que operam em outros modais.

1.2 JUSTIFICATIVA DO TEMA

A escolha do tema é justificada pela relevância da criação de políticas públicas portuárias de incentivo à cabotagem, nos âmbitos federal, estadual e municipal, especialmente pela possibilidade de aumento da sustentabilidade e da redução de custos no transporte doméstico de mercadorias, a qual decorre de preponderância do uso do modal rodoviário em detrimento do modal aquaviário.

Em 2009, segundo a Confederação Nacional de Transportes (CNT), 61,1% de toda a carga transportada no Brasil usou o sistema rodoviário, 21% foi transportado pelas ferrovias, 14% por hidrovias e terminais portuários fluviais e marítimos e 0,4% por via aérea.¹

O Brasil possui uma costa marítima com mais de 8.000 km de extensão, cerca de 40 mil quilômetros de vias potencialmente navegáveis e uma população e economia concentradas em uma faixa de até 500 km da costa. Apesar das características geográficas favoráveis, a maior parte do transporte de carga ainda é feita por via rodoviária.²

De acordo com a Lei Nº 10.893/04, a cabotagem é definida como aquela navegação realizada entre os portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as interiores, ou seja, é todo transporte aquaviário nacional que se realiza totalmente ou

¹ PORTAL BRASIL. **IBGE mapeia a infraestrutura dos transportes no Brasil.** 2014. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2014/11/ibge-mapeia-a-infraestrutura-dos-transportes-no-brasil>>. Acesso em: 9 mar. 2017.

² PIRES, Jovelino de Gomes. **A logística no Comércio Exterior Brasileiro.** São Paulo: Aduaneiras, 2013, p. 149.

parcialmente pela via marítima costeira.³ Entre os benefícios dessa modalidade de navegação estão: grande capacidade de carregamento, menor consumo de combustível por tonelada transportada, reduzido registro de acidentes, menor custo por tonelada-quilômetro, menor custo de seguro, além de menor emissão de poluentes,⁴ portanto, maior sustentabilidade ambiental.

A movimentação total de cargas nos portos organizados e terminais de uso privado no Brasil passou de 831.487.713 toneladas em 2010 para 1.007.542.986 toneladas em 2015, um crescimento de 21,1%. O total movimentado na navegação de cabotagem passou de 181.908.591 toneladas em 2010 para 211.813.481 toneladas em 2015, um crescimento de 16,4%.⁵

Em 2016, foram movimentadas 997.359.800 toneladas de cargas no país, diminuindo 1,10% em relação ao ano anterior, sendo, na cabotagem, movimentadas 212.510.060 toneladas de cargas, um acréscimo de 0,84% em relação ao ano anterior.⁶

O transporte de cargas containerizadas na cabotagem passou de 10.608.160 toneladas de 2010 para 21.306.086 toneladas em 2015, um crescimento de 100,8%.⁷ A navegação de cabotagem no Brasil possui um potencial ainda muito maior, por esse motivo continua sendo subutilizada, principalmente na movimentação de cargas containerizadas, que possuem grande valor agregado.

Um dos fatores para o crescimento de 100,8% de 2010 a 2015 no transporte de cargas containerizadas na cabotagem foi graças ao crescimento de infraestrutura de portos.⁸ Mesmo com esse crescimento

³ BRASIL. Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004. Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 14 jul. 2004. Seção 1, p. 2.

⁴ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte aquaviário: Cabotagem 2013**. Brasília: CNT, 2013, p. 11.

⁵ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Anuário CNT do transporte – estatísticas consolidadas 2016**. 2. tiragem. Brasília: CNT, 2016.

⁶ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016**. Março de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>>. Acesso em: 27 mar. 2017.

⁷ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Anuário CNT do transporte – estatísticas consolidadas 2016**. 2. tiragem. Brasília: CNT, 2016.

⁸ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Anuário CNT do transporte –**

considerável no transporte de contêineres na Cabotagem, o percentual deste tipo de carga ainda representa apenas 6,77% do total transportado em 2015.

No ano de 2016, foram movimentadas 22.281.357 toneladas de cargas conteineirizadas na cabotagem, sendo 3,48% maior que no ano anterior. Pelos portos públicos foram movimentadas 63,2% dessas cargas e 36,8 nos terminais de uso privados (TUPs).⁹

O Porto Público de Santos/SP movimentou 21,9% dessas cargas, seguido pelo TUP de Chibatão/AM, com 17,2%; Porto Público de Suape/PE, com 13,8%; TUP da Embraport/SP, com 7,6%, sendo os quatro principais em movimentação de cargas. O TUP de Navegantes/SC foi o 10º lugar com maior movimentação, com 3%, e o Porto de Itajaí/SC ficou em 14º com 1,6% das cargas movimentadas.¹⁰

Assim, além de discorrer sobre uma teoria geral da cabotagem, a fim de conhecer as percepções dos principais agentes econômicos do setor (usuários, armadores e terminais), optou-se pela análise da percepção dos operadores em duas rotas importantes existentes, quais sejam: as rotas Manaus-AM/Santos-SP e Itajaí-SC/Suape-PE.

Sustenta-se que a percepção desses operadores é relevante para identificar os problemas dominantes no setor e, por meio da percepção dos usuários, armadores e terminais das referidas rotas, conhecer, analisar e buscar alternativas para o desenvolvimento do setor, inclusive no que tange à criação de uma política para o setor. Optou-se pela busca da percepção, pois é uma forma de conhecer objetos e situações por meio dos sentidos, implicando o ato na proximidade do objeto no tempo e no espaço.¹¹

O Estado do Amazonas é o primeiro em embarque e o Estado de São Paulo em desembarque na cabotagem, sendo a rota Manaus-Santos e Santos-Manaus a que possui maior potencial de crescimento para os

estatísticas consolidadas 2016. 2. tiragem. Brasília: CNT, 2016.

⁹ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016**. Março de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>>. Acesso em: 27 mar. 2017.

¹⁰ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016**. Março de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>>. Acesso em: 27 mar. 2017.

¹¹ PENNA, Antônio Gomes. **Percepção e realidade**: Introdução ao estudo da atividade perceptiva. Rio de Janeiro: Imago, 1997. p. 37.

próximos anos.¹²

Em 2013, 6,30% do total de cargas de cabotagem movimentado no Brasil tinham como origem o Estado do Amazonas e destino o Estado de São Paulo, sendo esse percentual, na movimentação de *Twenty Foot Equivalent Units* (Unidades Equivalentes a 20 pés – TEUs), de 9,69%. O total de cargas movimentado com origem do Estado de São Paulo e destino Amazonas foi de 6,35% e 3,86% na movimentação de TEUs.¹³

Ademais, o terminal arrendado no Porto Público de Itajaí, APM *Terminals*, movimentou 36.834 TEUs em cargas de cabotagem, em 2015, e dispõe de uma linha semanal de navios que incluem a rota Itajaí-SC/Suape-PE, tornando-se importante para o escoamento de mercadorias entre as regiões Sul e Nordeste do país.¹⁴

Em 2013, 1,15% do total de cargas de cabotagem movimentado no Brasil tinham como origem o Estado de Pernambuco e destino o Estado de Santa Catarina, sendo esse percentual, na movimentação de TEUs, de 2,30%. O total de cargas movimentado com origem do Estado de Santa Catarina e destino Pernambuco foi de 4,37% e 2,57% na movimentação de TEUs.¹⁵

A realização desta pesquisa, incluindo o estudo e a percepção dos operadores nas duas rotas de cabotagem citadas para a busca da eficiência, incluindo usuários, terminais e armadores, o estudo e dados estatístico das rotas e dos portos citados, justifica-se pela relevância da temática para o desenvolvimento da política de transportes de cabotagem no país.

A eficiência é uma relação entre custos e benefícios, voltada à melhor maneira pela qual as coisas devem ser feitas ou executadas (métodos), a fim de que os recursos sejam aplicados da forma mais racional possível.¹⁶ A maior utilização da cabotagem é fundamental para garantir ganhos de eficiência na economia brasileira.

¹² BARROS, Monica. Desafios da cabotagem em 2015. **ILOS**. 2015. Disponível em: <<http://goo.gl/1OUKij>>. Acesso em: 10 mar. 2016.

¹³ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Anuário CNT do transporte – estatísticas consolidadas 2016**. 2. tiragem. Brasília: CNT, 2016.

¹⁴ Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/estatisticas>>. Acesso em: 10 mar. 2016.

¹⁵ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Anuário CNT do transporte – estatísticas consolidadas 2016**. 2. tiragem. Brasília: CNT, 2016.

¹⁶ CHIAVENATO, Idalberto. **Recursos humanos na empresa: pessoas, organizações e sistemas**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1994. p. 67.

1.3 OBJETIVO GERAL

Contribuir para o desenvolvimento da cabotagem brasileira, por meio da análise da percepção dos operadores que utilizam as rotas Manaus-AM/Santos-SP e Itajaí-SC/Suape-PE e dos armadores nacionais, no que tange à movimentação de contêineres cheios.

1.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Os objetivos específicos da pesquisa são:

- (i) avaliar a prática da cabotagem no país, por meio de estatísticas, aspectos regulatórios, entraves que inibem o desenvolvimento do setor, além de apresentar as vantagens e as desvantagem da utilização da cabotagem no transporte de cargas;
- (ii) descrever as operações nos Portos de Santos-SP, Manaus-AM, Itajaí-SC e Suape-PE e nas rotas Manaus-AM/Santos-SP e Itajaí-SC/Suape-PE, além dos 3 armadores nacionais: Aliança, Log in e Mercosul Line, que operam com cargas conteineirizadas na cabotagem; e
- (iii) analisar criticamente a percepção e a satisfação dos usuários, armadores e terminais nas rotas Manaus-AM/Santos-SP e Itajaí-SC/Suape-PE, com base em questionários aplicados, identificando os principais gargalos do modal e ações necessárias para mitigar.

Pretende-se, com este trabalho, subsidiar a elaboração de novos estudos e pesquisas para o desenvolvimento do transporte de contêineres na cabotagem brasileira.

1.5 HIPÓTESE

A análise crítica da percepção dos operadores da cabotagem no Brasil, no caso dos usuários, armadores e terminais nas rotas Manaus-AM/Santos-SP e Itajaí-SC/Suape-PE, ou nesses portos individualmente, contribui para o aumento da eficiência no transporte de contêineres cheios na cabotagem.

1.6 METODOLOGIA

Esta pesquisa foi conduzida sob a abordagem qualitativa, empregando-se recursos da abordagem quantitativa. Ela trata das possibilidades do uso combinado das duas abordagens metodológicas, as

diversas formas de combinação, sem perda de rigor científico.¹⁷

Sendo uma pesquisa documental e fazendo uso do método de investigação da realidade social, pode-se trazer diversas concepções de pesquisa que podem ser utilizadas tanto nas abordagens de natureza positivista como também naquelas com enfoque mais crítico. O referencial teórico aqui apresentado foi base para o aprofundamento deste pesquisador, pois a análise dos documentos escolhidos o levou a responder às questões da pesquisa, exigindo dele uma capacidade reflexiva e criativa não só na forma de compreensão do problema, mas também nas relações que consegue estabelecer entre ele e seu contexto, no modo como elabora suas conclusões e como as comunica.¹⁸ Nesse percurso, adotou-se aqui uma abordagem qualitativa de pesquisa, enfatizando não somente a quantificação ou descrição dos dados recolhidos, mas a importância das informações que podem ser produzidas a partir da visão cuidadosa e crítica dos documentos coletados¹⁹.

A metodologia deve ser compatível com o objetivo empregado, sendo a primeira fase precedida de métodos cuidadosamente escolhidos, com a utilização de técnicas adequadas. Nesta pesquisa, destaca-se a Técnica das Categorias, do Conceito Operacional, da Pesquisa Bibliográfica.²⁰

Na fase dois, ocorreu o tratamento de dados com o mesmo zelo metodológico utilizado na fase 1, e, no Relatório Final, de forma descritiva e/ou prescritiva, foi expressado e analisado o material investigado de maneira lógica.

O método utilizado na fase de investigação e no tratamento dos dados foi o indutivo, com aplicação de questionário aos operadores da cabotagem (terminal, usuário e armador). A característica essencial da pesquisa qualitativa é a coleta de dados em campo, a qual foi realizada

¹⁷ CHEROBIM, Ana Paula Mussi Szabo; MARTINS, Gilberto de Andrade; SILVEIRA, José Augusto Giesbrecht da. **Abordagem metodológica qualitativa-quantitativa em pesquisas na área de Administração**. São Paulo: ANPAD, 2003. p. 2.

¹⁸ QUIVY, Raymond; CAMPENHOUDT, Luc Van. **Manual de investigação em ciências sociais**. 3. ed. Lisboa: Gradiva. 2003. p. 19.

¹⁹ CALADO, Sílvia dos Santos; FERREIRA, Sílvia Cristina dos Reis. **Análise de documentos: método de recolha e análise dos dados, metodologia da investigação**. São Paulo: DEFACUL, 2005. p. 4.

²⁰ PASOLD, Cesar Luiz. **A prática da pesquisa jurídica**. 9. ed. Florianópolis: São Paulo: OAB/SC, 2005. p. 83.

por meio de entrevistas semiestruturadas em profundidade. Após cada uma das entrevistas, foi feita uma análise para apresentar a percepção em relação às vantagens e às desvantagens da cabotagem.

A coleta de documentos apresenta-se como importante fase da pesquisa documental, exigindo do pesquisador cuidados e procedimentos técnicos acerca da aproximação do local onde se pretende realizar a pesquisa e, assim, aproximar os dados para esclarecer os objetivos exigidos aqui e a sua relevância para a área investigada.²¹

O método baseado na indução visa pesquisar e identificar as partes de um fenômeno e colecioná-las de modo a ter uma percepção ou conclusão geral.²² O objetivo dos argumentos indutivos é levar a conclusões cujo conteúdo é muito mais amplo do que o das premissas nas quais se basearam.²³

1.7 RESULTADOS ESPERADOS

A pesquisa pode contribuir para o aprimoramento e o desenvolvimento da cabotagem no Brasil, mediante percepção dos operadores envolvidos (usuários, terminais e armadores) nas rotas de cabotagem em operação Santos/Manaus e Itajaí/Suape.

Como já mencionado, o Brasil apresenta uma extensa costa marítima, concentra as atividades econômicas próximas do litoral e possui potencial para o desenvolvimento do transporte de cabotagem em cargas conteneurizadas e de maior valor agregado. Contudo, o potencial do transporte de contêineres não tem sido aproveitado na sua plenitude, sendo necessário superar entraves para o desenvolvimento desse modal, principalmente com a migração de usuários que utilizam o modal rodoviário e outros que desconhecem as vantagens dessa opção de transporte.

No Capítulo 2 a seguir, apresenta-se uma teoria geral do desenvolvimento da cabotagem brasileira, incluindo aspectos introdutórios, referencial teórico, dados estatísticos da movimentação portuária, o marco regulatório dos transportes e da atividade portuária, a

²¹ CALADO, Sílvia dos Santos; FERREIRA, Sílvia Cristina dos Reis. **Análise de documentos**: Método de recolha e análise dos dados, metodologia da investigação. São Paulo: DEFACUL, 2005. p. 6.

²² PASOLD, Cesar Luis. **A prática da pesquisa jurídica**. Florianópolis: OAB/SC, 2005. p. 83.

²³ MARCONI, Marina de Andrade de; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010. p. 68.

concorrência e as estatísticas dos portos públicos e privados.

Além disso, o Capítulo discorre sobre os investimentos previstos para o setor, os tipos de modalidades de navegação, dados gerais e conceitos sobre a cabotagem, os principais entraves para o desenvolvimento da cabotagem no Brasil, a gestão portuária da cabotagem e a definição sobre os usuários do setor.

2 O DESENVOLVIMENTO DA CABOTAGEM BRASILEIRA

2.1 ASPECTOS INTRODUTÓRIOS

A navegação de cabotagem, realizada entre os portos nacionais, é fundamental para a redução dos custos logísticos, aumento da sustentabilidade da matriz de transportes e o consequente desenvolvimento econômico do país. No caso brasileiro, poderia diminuir consideravelmente o custo de vida das populações mais carentes, visto que o fornecimento de gêneros e bens de consumo é altamente dependente do transporte rodoviário.

O modal marítimo sofre uma concorrência muito forte do modal rodoviário no transporte interno de cargas no Brasil, podendo o incremento do transporte de cabotagem, no Brasil, representar ganhos econômicos, sociais e ambientais. Mesmo assim, o crescimento da navegação de cabotagem vem ocorrendo nos últimos anos no Brasil.

A extraordinária capacidade do modal marítimo em agregar valor à logística de transporte torna-se o grande desafio para os gestores públicos na condução de políticas para o setor de transportes no Brasil. O melhor aproveitamento das vantagens oferecidas pela navegação de cabotagem proporcionará ao país a redução dos custos logísticos, em virtude da capacidade e das condições do transporte em agregar valor.

O desenvolvimento da atividade portuária no Brasil está diretamente ligado ao futuro da cabotagem. A promulgação da Lei Nº 8.630/93, depois aperfeiçoada e substituída pela Lei Nº 12.815/03, foi fundamental para atrair investimentos privados no setor, com os terminais arrendados nos portos públicos e nos terminais de uso privado ao longo da costa brasileira, possibilitando um crescimento acentuado da movimentação de contêineres entre os portos brasileiros.

No desenvolvimento desta pesquisa, serão abordadas a importância da nova configuração do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, que incluiu as competências da extinta Secretaria Especial de Portos (SEP) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para o desenvolvimento da navegação e movimentação de mercadorias entre os portos nacionais. Também será abordada a criação da Secretaria Nacional de Portos e da reestruturação do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC).

Serão abordadas, também, as principais empresas de cabotagem no transporte de contêineres: Mercosul Line, Aliança e Log in. Serão tratados sobre os portos organizados de Manaus, Itajaí, Suape e Santos, suas principais características, movimentação de cargas, além das linhas

objetos deste estudo. O armador Aliança, apesar de não operar nessas rotas, atua fortemente nos Portos de Santos e Suape, portanto será objeto deste estudo.

O estudo das rotas Santos-SP/Manaus-AM e Itajaí-SC/Suape-PE, com a respectiva percepção dos operadores em relação aos principais problemas existentes no setor, torna-se fundamental para o conhecimento e o desenvolvimento do setor de transportes no Brasil.

2.2 REFERENCIAL TEÓRICO

A definição considerada pela ANTAQ sobre cabotagem baseia-se na Lei Nº 10.893/04, definida como aquela navegação realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as interiores.²⁴ É o transporte aquaviário nacional que se realiza total ou parcialmente pela via marítima costeira. A palavra advém do temos francês *caboter*, que significa navegação “[...] entre cabos e portos do mesmo país”.²⁵

A Lei Nº 10.893/04 define outra modalidade aquaviária, sob a tutela da ANTAQ, a navegação de longo curso, aquela realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, sejam marítimos, fluviais ou lacustres.²⁶ A mesma lei define a navegação fluvial e lacustre como sendo aquela realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente as vias interiores.²⁷

²⁴ Nos termos do art. 2, inciso III, da Lei Nº 10.893/2004. BRASIL. Lei Nº 10.893, de 13 de julho de 2004. Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 14 jul. 2004. Seção 1, p. 2.

²⁵ OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Modernização dos portos**. 5. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2015. p. 145.

²⁶ Nos termos do art. 2, inciso II, da Lei Nº 10.893/2004. BRASIL. Lei Nº 10.893, de 13 de julho de 2004. Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 14 jul. 2004. Seção 1, p. 2.

²⁷ Nos termos do art. 2, inciso IV, da Lei Nº 10.893/2004. BRASIL. Lei Nº 10.893, de 13 de julho de 2004. Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 14 jul. 2004. Seção 1, p. 2.

No Brasil, o potencial da cabotagem não tem sido plenamente explorado, mesmo com o país apresentando uma costa marítima favorável e a concentração das atividades econômicas próximas do litoral. A figura do armador e das empresas brasileiras de navegação (EBNs) são fundamentais para o desenvolvimento de setor.

A Lei Nº 9.432/97, que trata do ordenamento do transporte aquaviário, define o armador brasileiro como pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome, sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial.²⁸ A Lei define também que a empresa brasileira de navegação é pessoa jurídica constituída segunda as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente.²⁹

O transporte aquaviário e, conseqüentemente, a atividade portuária são considerados elementos estratégicos para o desenvolvimento dos países, visto que pelos portos transitam 80% do comércio global por volume e 70% por valor, percentual que ainda é maior nos países em desenvolvimento.³⁰ Porto é definido como atracadouro, o terminal, o fundeadouro ou qualquer outro local que possibilite o carregamento e o descarregamento de carga³¹.

O transporte é a atividade logística mais importante, pois absorve, em média, de um a dois terços dos custos logísticos; e a administração de sua atividade geralmente envolve decidir-se quanto ao método de transporte, aos roteiros e à utilização da capacidade dos veículos.³²

²⁸ Nos termos do art. 2, inciso IV, da Lei Nº 9.432/1997. BRASIL. Lei Nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 9 jan. 1997. Seção 1, p. 467.

²⁹ Nos termos do art. 2, inciso V, da Lei Nº 9.432/1997. BRASIL. Lei Nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 9 jan. 1997. Seção 1, p. 467.

³⁰ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Direito portuário e a nova regulação**. São Paulo: Aduaneiras, 2015. p.157.

³¹ Nos termos do art. 2, inciso I, da Lei Nº 10.893/04. BRASIL. Lei Nº 10.893, de 13 de julho de 2004. Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 14 jul. 2004. Seção 1, p. 2.

³² BALLOU, Ronald H. **Logística Empresarial**: transportes, administração de materiais e distribuição física. São Paulo: Atlas, 2015. p. 24.

Ao longo da extensa costa brasileira, localiza-se um grande número de portos marítimos e fluviais, assim como abriga os principais polos geradores de cargas do país, proporcionando à cabotagem condições de tornar-se uma alternativa de transporte mais eficiente e menos onerosa, diminuindo os custos logísticos e tornando as empresas brasileiras mais competitivas.

Em 31 de dezembro de 2014, operavam, no Brasil, 335 instalações portuárias outorgadas pela ANTAQ, sendo 34 portos públicos, 136 arrendamentos portuários, 148 terminais de uso privado, 16 instalações de transbordo de carga e 1 instalação portuária de turismo.³³ Para crescimento na movimentação de cargas no Brasil, é fundamental a modernização dos portos existentes, incluindo obras nos canais de acesso, equipamentos mais modernos e eficazes, aliado à autorização de novos terminais portuários, para atender o possível crescimento na movimentação de cargas no país.

Em 2015, a navegação de cabotagem movimentou 211,8 milhões de toneladas nos portos brasileiros, representando um aumento de 0,03% em relação ao ano anterior.³⁴ Foram movimentados pelos portos brasileiros 2.323.740 TEUs na navegação de cabotagem, representando um aumento de 1,51% em relação ao ano anterior.

Em relação ao perfil da carga movimentada em 2015, 70% das mercadorias movimentadas, correspondem a granel líquido e gasoso, 15,00% foram granéis sólidos, 10,00% cargas containerizadas e 5,00% carga geral.³⁵ A principal mercadoria transportada em 2015 foi óleo bruto de petróleo, representando 65,5% de toda a movimentação.

A movimentação de cargas de cabotagem nos portos brasileiros, em 2015, ocorreu, principalmente, nos Terminais de uso Privado (TUPs), com 75% de movimentação, principalmente com cargas a granel, e nos portos públicos a movimentação de 25%.³⁶ Já a

³³ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Relatório de Atividades 2014**. Brasília: ANTAQ, 2015. p.19.

³⁴ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2015**. Fevereiro de 2016. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2015.pdf>> . Acesso em: 2 maio 2016.

³⁵ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2015**. Fevereiro de 2016. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2015.pdf>> . Acesso em: 2 maio 2016.

³⁶ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2015**. Fevereiro de 2016. Disponível em:

movimentação de contêineres ocorreu 36% nos TUPs e 64% nos Portos Públicos.

O crescimento da cabotagem no Brasil, de 2010 a 2015, foi de 3,10% de crescimento anual, com variação de 16,4% de crescimento no período, sendo na movimentação de contêineres o crescimento médio anual de 16,4%, com variação de 107,7% no período.³⁷

A movimentação de contêineres na cabotagem teve um crescimento de 98% no período de 2010 a 2014. Contudo, dado o potencial desse serviço, que se configura como o menos poluente e de maior impacto na redução dos intensos fluxos modais terrestres, faz-se necessário o incentivo da navegação de cabotagem, objetivando maior participação na movimentação de cargas, podendo as ações que reduzem a burocracia e os custos da cabotagem no país ajudar a impulsionar ainda mais esse segmento.³⁸

O Porto de Santos (SP) foi o principal porto na movimentação de cargas conteineirizadas na cabotagem em 2015, com 4,29 milhões de toneladas, seguido dos portos de Chibatão (AM), com 3,53 milhões de toneladas, e Suape (PE), com 2,77 milhões de toneladas.³⁹

Em 2016, a navegação de cabotagem movimentou 212,5 milhões de toneladas nos portos brasileiros, representando um aumento de 0,84% em relação ao ano anterior. Foram movimentadas pelos portos brasileiros 2.246.017 TEUs na navegação de cabotagem, representando uma redução de 4,05% em relação ao ano anterior.⁴⁰

Em relação ao perfil da carga movimentada em 2016, 76,9% corresponde a granel líquido e gasoso, 11,9% são granéis sólidos, 7,1%

<<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2015.pdf>>
. Acesso em: 2 maio 2016.

³⁷ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2015**. Fevereiro de 2016. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2015.pdf>>
. Acesso em: 2 maio 2016.

³⁸ SEP. Secretaria Especial de Portos. **Sumário Executivo PNLT 2015**. Brasília: SEP, 2015.

³⁹ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2015**. Fevereiro de 2016. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2015.pdf>>
. Acesso em: 2 maio 2016.

⁴⁰ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016**. Março de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>>
. Acesso em: 27 mar. 2017.

cargas conteineirizadas e 4,0% carga geral. A principal mercadoria movimentada foi óleo bruto de petróleo, representando 75,5% de toda a movimentação.⁴¹

A movimentação de cargas de cabotagem nos portos brasileiros em 2016, ocorreu principalmente nos Terminais de Uso Privados (TUPs), com 78,4% de movimentação, sendo, nos portos públicos, a movimentação de 21,6%. Já a movimentação de contêineres ocorreu 32,5% nos TUPs e 67,5% nos Portos Públicos.⁴² As principais empresas brasileiras que movimentam cargas de cabotagem no Brasil possuem seus próprios terminais privados, movimentando principalmente cargas a granel, incluindo granéis líquido, gasoso e sólido, por isso os TUPs representam grande parte da movimentação das cargas de cabotagem, sendo na grande maioria terminais especializados na movimentação de cargas próprias, diferentemente dos Portos Públicos que possuem maior movimentação de cargas conteinerizadas. As empresas que mais usam o transporte de cabotagem são as de granéis líquidos (óleo e derivados de petróleo), mas é no setor de contêineres que encontra a perspectiva de maior crescimento para os próximos anos.

A Lei Nº 12.815/2013, que trata da exploração dos portos, define que a exploração dos Portos é realizada pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.⁴³

Os terminais de uso privado são instalações portuárias exploradas mediante autorização e localizadas fora da área do porto organizado.⁴⁴

⁴¹ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016**. Março de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>> . Acesso em: 27 mar. 2017.

⁴² ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016**. Março de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>> . Acesso em: 27 mar. 2017.

⁴³ Nos termos do art. 1º da Lei Nº 12.815/2013. BRASIL. Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis [...]; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 5 jun. 2013. Seção 1 – Edição Extra, p. 1.

⁴⁴ Nos termos do art. 2, inciso IV, da Lei Nº 12.815/2013. Nos termos do art. 1º da Lei Nº 12.815/2013. BRASIL. Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias

A referida Lei define, também, que o porto organizado é bem público construído e aparelhado para atender às necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária.⁴⁵

Em 2016, o Porto de Santos movimentou 4,89 milhões de toneladas em cargas containerizadas na cabotagem, com 21,9%, seguido dos portos de Chibatão (AM), com 3,84 milhões de toneladas (17,2%); Suape (PE) com 3,07 milhões de toneladas (13,8%); e TUP da Embraport com 1,69 milhões de toneladas (7,6%).⁴⁶

A atividade de cabotagem, na matriz de transporte brasileira, representa cerca de 10% do transporte de carga no país. Quando comparada com navios de bandeira estrangeira que fazem o transporte de longo curso e utilizam a costa brasileira, apresentam uma série de desvantagens: o tratamento fiscal entre os navios de bandeira brasileira e estrangeira não é o mesmo, tendo as embarcações estrangeiras isenções tributárias sobre investimentos, reparos, manutenções e suprimentos, além de outros benefícios que lhes proporcionam custos menores.⁴⁷

A navegação de cabotagem é equiparada à navegação de longo curso no que se refere à maioria das exigências legais, em relação aos procedimentos de despacho de cargas e de documentos necessários.⁴⁸ O

e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis [...]; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 5 jun. 2013. Seção 1 – Edição Extra, p. 1.

⁴⁵ Nos termos do art. 2, inciso I, da Lei Nº 12.815/2013. Nos termos do art. 1º da Lei Nº 12.815/2013. BRASIL. Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis [...]; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 5 jun. 2013. Seção 1 – Edição Extra, p. 1.

⁴⁶ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016**. Março de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>>. Acesso em: 27 mar. 2017.

⁴⁷ LOPES, Elisângela Pereira. **Navegação de Cabotagem: vantagens, entraves e soluções**. **CNA Brasil**. 21 set 2015. Disponível em: <http://www.canaldoprodutor.com.br/sites/default/files/artigo-10_2.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2016. p. 3.

⁴⁸ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte**

excesso de procedimentos relativos ao transporte de cabotagem onera o setor, dificultando o seu crescimento. A burocracia envolvida com os procedimentos da cabotagem é desnecessária pois envolve apenas cargas domésticas.

O desenvolvimento da navegação de cabotagem no Brasil está diretamente ligado à modernização dos portos, à carga tributária envolvida, à idade avançada das frotas e ao número limitado das embarcações que trafegam pela costa brasileira. Os altos preços e as tarifas ainda incidentes no setor portuário, o grande nível de burocracia nas operações portuárias, a alta carga tributária, os problemas relacionados à infraestrutura portuária (baixa profundidade dos canais, má qualidade dos acessos aos terminais portuários), além da limitação e qualidade das embarcações, são problemas ainda recorrentes no setor.⁴⁹

Os fatores apontados no parágrafo anterior são relevantes na escolha do melhor modal. Estudos práticos mostram que, entre as variáveis de decisão para essa escolha, destacam-se: custo da operação, tempo de trânsito entre os pares, origem-destino de interesse para os clientes, frequência do serviço, serviços logísticos oferecidos que são adicionais ao transporte, disponibilidade e qualidade das informações de transporte, confiabilidade (regularidade e consistência no nível de serviço oferecido, capacidade, acessibilidade e flexibilidade de integração intermodal, segurança (perdas e danos)).⁵⁰

Os usuários do porto, incluindo os donos das cargas e seus representantes, têm o direito de receber os serviços portuários, movimentação de cargas e armazenagem, prestados pela Concessionária do porto, nos padrões de qualidade e de quantidade mínimos necessários à sua atividade.⁵¹

Em junho de 2001, a Lei Nº 10.233 criou a ANTAQ, agência reguladora especializada para regular e desenvolver o setor portuário e o transporte aquaviário. A agência, dentro das suas atribuições, poderia incentivar e agilizar os processos para maiores investimentos no setor portuário, visando mais eficiência.⁵²

aquaviário: Cabotagem 2013. Brasília: CNT, 2013. p. 83.

⁴⁹ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte aquaviário:** Cabotagem 2013. Brasília: CNT, 2013. p. 11.

⁵⁰ CAIXETA-FILHO, José Vicente; MARTINS, Ricardo Silveira. **Gestão logística do transporte de cargas.** São Paulo: Atlas, 2015. p. 241.

⁵¹ Disponível em: <<http://www.usuport.org.br/Secao9/Direito-dos-Usuarios>>. Acesso em: 5 maio 2016.

⁵² BRASIL. Lei Nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a

A esfera de atuação do órgão regulador da atividade portuária no Brasil inclui as navegações fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, portuária, de cabotagem e de longo curso, bem como o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas, além dos portos organizados e terminais privados.⁵³

A regulação a ser realizada pela ANTAQ deve garantir a movimentação de pessoas e de bens em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e nas tarifas. Além disso, harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias e de entidades delegadas, arbitrando o conflito de interesses.⁵⁴

A modicidade nos fretes e nas tarifas é uma obrigação a ser cumprida pela ANTAQ, em regime de cooperação com o CADE, justificadas pela preocupação com a existência de falhas de mercado, como a concorrência imperfeita, preços e tarifas predatórias.⁵⁵

A Lei Nº 10.233/2001 possibilitou à ANTAQ a condição de efetivamente contribuir para o desenvolvimento do setor portuário, dando-lhe autonomia suficiente para ter um papel efetivo no desenvolvimento do setor. A agência deveria estimular a competitividade, regulando e controlando tarifas e fretes.⁵⁶

Compete à agência reguladora, com urgência necessária, uma mobilização para manter os portos brasileiros operando com eficiência, com todos os órgãos oficiais inseridos no processo de uma verdadeira política portuária nacional.

Como parte da evolução do Programa de Investimentos em

reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 6 jun. 2001. Seção 1, p. 1-9.

⁵³ COLLYER, Wesley O. **O Conselho de Autoridade Portuária e a busca da eficiência**. São Paulo: Lex, 2008. p. 103.

⁵⁴ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. **Direito portuário e a nova regulação**. São Paulo: Aduaneiras, 2015. p.166.

⁵⁵ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. **Direito portuário e a nova regulação**. São Paulo: Aduaneiras, 2015. p. 167.

⁵⁶ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Marinha Mercante Brasileira – longo curso, cabotagem e bandeira de (in) conveniência**. São Paulo: Aduaneiras, 2013. p. 167.

Logística (PIL),⁵⁷ do Governo Federal, em 6 de dezembro de 2012, foi editada a MP 595, convertida na Lei Nº 12.815/2013, tornando-se o novo marco regulatório do setor portuário, com o objetivo de expandir e modernizar a infraestrutura dos portos brasileiros, por meio de parcerias estratégicas com o setor privado e gerando novos investimentos estimados em R\$ 54,6 bilhões.⁵⁸

A nova Lei dos Portos permitiu o aumento dos investimentos em terminais privados, sem a exigência de carga própria. Além disso, estabeleceu diretrizes para a licitação de novos arrendamentos e a renovação dos arrendamentos existentes, visando: modernizar e aumentar a capacidade dos terminais portuários, melhorar a competitividade dos terminais portuários, reduzir os custos portuários, preparar os portos nacionais para o crescimento da movimentação de cargas no país.

No dia 10 de maio de 2017, foi publicado o Decreto Nº 9.048, permitindo a ampliação dos prazos contratuais e liberdade para a realização de prorrogações de contratos; aumento da possibilidade de realização de investimentos, inclusive em áreas fora dos limites do arrendamento.⁵⁹ O novo decreto permite a previsibilidade, a redução dos riscos para os investimentos em portos, necessários para o aumento na movimentação de cargas.

Apesar de crescer aquém da real capacidade, o cenário para o desenvolvimento da cabotagem no Brasil é favorável para os próximos anos em virtude de uma série de fatores: crescimento econômico nas Regiões Norte e Nordeste, favorecendo maior consumo das famílias e, consequentemente, maior fluxo de mercadorias e matérias primas de/para a região; empresas buscando redução de custo; aumento do diesel e outros fatores que pressionam cada vez mais o custo do frete rodoviário, aumentando a competitividade da cabotagem; volume de cabotagem de contêiner crescendo de forma constante nos últimos

⁵⁷ Programa de investimentos em Logística. Disponível em: <<http://www.logisticabrasil.gov.br>>. Acesso em: 5 mar. 2016.

⁵⁸ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Relatório de Atividades 2014**. Brasília: Antaq, 2015.

⁵⁹ BRASIL. Decreto Nº 9.048, de 10 de maio de 2017. Altera o Decreto Nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 11 maio 2017. Seção 1, nº 89, p. 2.

anos.⁶⁰

O atual modelo legal que regula a cabotagem no Brasil é ineficaz, seja pela inexistência de políticas, seja pela omissão do Estado, via governo e agências competentes para regulação e fiscalização do setor. Algumas causas apontadas para a resolução desses entraves são:

Legislação de fomento do FMM divorciadas das necessidades efetivas de compensação dos custos da frota nacional (Lei Nº 10.893/2004).

Insuficiência e alheamento da cabotagem nos incentivos concedidos ao REB (Lei 9.432/1997).

Carga fiscal excessiva no transporte de cargas na cabotagem.

Burocratização excessiva do mecanismo de ressarcimento do AFRMM, acarretando descapitalização às empresas brasileiras de navegação (EBN) (Lei Nº 9.432/1997).

Revitalização da indústria de construção naval.

Ausência de subsídio à construção naval, do que decorrem práticas de preços elevados, que inibem a renovação e expansão da frota mercante privada (Lei Nº 10.893/2004).

Carga fiscal muito elevada inibindo a importação de novos navios para inscrição no REB e emprego na cabotagem, como suplementação à construção no país.

Falta de um tratamento diferenciado para as cargas de cabotagem por parte das autoridades aduaneiras e sanitárias, acarretando desvantagens em relação aos modais rodoviário e ferroviário.

Falta de tratamento diferenciado por parte dos operadores portuários para as cargas de cabotagem e feeder, conforme prática internacional.⁶¹

Os Estados Unidos, país com extensão territorial igualmente

⁶⁰ BARROS, Monica. Desafios da cabotagem em 2015. **ILOS**. 2015. Disponível em: <<http://goo.gl/1OUKij>>. Acesso em: 10 mar. 2016.

⁶¹ NÓBREGA, Arsênio. Um novo modelo institucional para o transporte marítimo de cabotagem. Merco Shipping Marítima Ltda. In: SEMINÁRIO PORTOS E HIDROVIAS NAVEGÁVEIS: UM OLHAR SOBRE A INFRAESTRUTURA, 2009, Brasília. **Anais...**Brasília: Câmara dos Deputados, 2009.

continental, que movimenta um volume de movimentação muito superior ao Brasil, baseia-se em uma legislação federal, a chamada *Jones Act*, Lei Federal de 1920, que regulamenta o transporte marítimo no país e tem por objetivos a promoção e a manutenção da marinha mercante americana, exigindo que todas as mercadorias transportadas entre os portos americanos sejam em navios de bandeira dos EUA, construídos no país e de propriedade de americanos, tripulados por cidadãos americanos ou residentes no país.⁶²

Apesar da rigidez da legislação que encarece o custo do transporte interno, tem por objetivo proteger a indústria naval da concorrência estrangeira e preservar a segurança nacional.⁶³ As disposições protecionistas não são exclusivas para os Estados Unidos, sendo que 47 nações têm leis que restringem o acesso estrangeiro ao comércio interno.

O Canadá, país com vasta dimensão territorial, também possui legislação com lei restrita a empresas de bandeira nacional, impondo condições aos navios de bandeira estrangeira, além de conceder subsídios operacionais para construção de navios.⁶⁴ As medidas protecionistas visam garantir a reserva de mercado, proteção a construção naval, pressões ambientais e do sindicalismo local, além de atender à grande demanda dos estaleiros nacionais.⁶⁵

Em agosto de 2012, o Governo Federal anunciou o Programa de Investimentos em Logística. O programa previu a aplicação de R\$ 133 bilhões em nove trechos de rodovias (nos 20 anos seguintes) e em doze trechos de ferrovias (nos 25 anos seguintes). O Brasil precisaria investir R\$ 2,5 bilhões adicionais nos próximos 25 anos para acabar com as enormes filas de caminhões nos portos, navios à espera para atracar e falta de espaço nos armazéns.⁶⁶

A criação da SEP e o novo marco regulatório do setor portuário

⁶² TRANSPORTATION INSTITUTE. **The Jones Act**. 2016. Disponível em: <<https://transportationinstitute.org/jones-act/>>. Acesso em: 30 ago. 2017.

⁶³ TRANSPORTATION INSTITUTE. **The Jones Act**. 2016. Disponível em: <<https://transportationinstitute.org/jones-act/>>. Acesso em: 30 ago. 2017.

⁶⁴ HODGSON, J. R. F.; BROOKS, M. R. **Canada's Maritime cabotage policy**. Marine Affairs Program. Nova Scotia: Dalhousie University, 2003.

⁶⁵ HODGSON, J. R. F.; BROOKS, M. R. **Canada's Maritime cabotage policy**. Marine Affairs Program. Nova Scotia: Dalhousie University, 2003.

⁶⁶ SALGADO, Tarcísio Tito. **Logística: práticas, técnicas e processos de melhoria**. São Paulo: Senac São Paulo; Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2014. p.18.

(Lei Nº 12.815/2013) trouxeram novas perspectivas de investimentos que integram o esforço do Governo Federal para impulsionar o desenvolvimento do país. Os programas voltados à melhoria da infraestrutura e da logística portuária foram construídos com o objetivo principal de ampliar e modernizar as atividades nos portos brasileiros, adequando-os ao aumento da movimentação de cargas e à expectativa de crescimento contínuo das exportações brasileiras.⁶⁷

A SEP conta com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para obras portuárias que visam ampliar e modernizar as estruturas existentes, com previsão de investimentos nos acessos aos portos, intervenções em todos os portos organizados, com obras de melhoria de acesso marítimo e terrestre, dragagem, recuperação de cais, etc.⁶⁸

Em março de 2017, o segmento portuário ganhou mais espaço com a criação da Secretaria Nacional de Portos, que surgiu da reestruturação do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC) e substituiu a Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP), que tinha *status* de ministério. Essa Secretaria tem como competência propor, incrementar e monitorar a política nacional de transportes no setor de portos, contando, ainda, com a atribuição de propor a celebração de contratos de arrendamentos, executar programas de construção, reforma, ampliação e modernização da infraestrutura portuária.⁶⁹

A Secretaria Nacional de Portos passou a contar com quatro subdivisões, sendo responsável ainda pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias. Dentre as subdivisões, destaca-se o Departamento de Infraestrutura Portuária e Gestão Ambiental, onde serão executados e monitorados os serviços de infraestrutura e promoção da gestão ambiental de complexos portuários, recuperações e ampliações de acessos aquaviários. As obras de dragagem também ganharam um espaço específico no novo órgão.⁷⁰

⁶⁷ Disponível em: <www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistemaportuario-nacional>. Acesso em: 25 fev. 2016.

⁶⁸ TARDIO, Victor. **Investimentos**. 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos>>. Acesso em: 1 mar. 2016.

⁶⁹ REVISTA PORTUÁRIA. União cria Secretaria Nacional de Portos. **Economia & Negócios**: Anuário 2017. Itajaí: Bittencourt, 2017.

⁷⁰ Revista Portuária, Economia & Negócios, Anuário 2017.

A Secretaria Nacional de Portos também conta com o Departamento de Outorgas Portuárias, onde são supervisionadas as gestões dos contratos de concessões e subsidiadas as celebrações de novos arrendamentos.⁷¹

As mudanças no setor portuário, nos últimos anos, permitem uma perspectiva de desenvolvimento para o modal marítimo de cabotagem, ainda desconhecido por muitos transportadores e usuários no Brasil.

2.3 ATIVIDADE PORTUÁRIA

A movimentação portuária no Brasil, em 2016, foi de 997.359.800 toneladas, 1,10% menor quando comparado a 2015. Desse montante, 34,40% foi realizada em Portos Públicos, totalizando 342.849.534 toneladas, sendo 2,49% menor quando comparado a 2015; e 65,60% em terminais privados, totalizando 654.510.267 toneladas, 0,36% menor quando comparado a 2015. A navegação de longo curso, conforme Tabela 1, destaca-se com 74,27% de toda a movimentação, sendo 20,31% navegação de cabotagem e 3,94% navegação de interior.⁷²

A queda na movimentação em 2016 é justificada por vários fatores: declínio de 37,5% na movimentação na exportação do milho, retração de 3,2% na movimentação da exportação de soja, retração de 4% na exportação da carne. A navegação de longo curso registrou queda de 1,7%, influenciada pela recessão e pela variação do câmbio, e os combustíveis registraram queda de 3,8% motivados pelo cenário econômico.⁷³

Tabela 1 – Movimentação portuária por tipo de navegação

Tipo de Navegação	Movimentação	%
Longo Curso	740.725.812	74,27%
Cabotagem	212.510.060	21,31%
Interior	39.286.261	3,94%
Apoio Portuário	3.250.669	0,32%
Apoio Marítimo	1.586.998	0,16%
TOTAL	997.359.800	100%

Fonte: Elaborada pelo autor com base em <http://www.antaq.gov.br/anuario/>.

⁷¹ Revista Portuária, Economia & Negócios, Anuário 2017.

⁷² Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/anuario/>>. Acesso em: 10 maio 2016.

⁷³ Disponível em: <<http://www.amanha.com.br/posts/view/3580>>. Acesso em: 1 jun. 2017.

O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA) atingiu a maior movimentação de cargas em 2016, com 148.671.004 toneladas, com 14,90% do total movimentado, seguidos pelo terminal privado de Tubarão (ES) com 108.030.989 toneladas, que atingiu 10,80% do total movimentado, e o Porto Público de Santos (SP) foi o terceiro com 96.935.079 toneladas movimentadas, atingindo 9,70% do total movimentado. As principais mercadorias movimentadas foram minérios com 42%, combustíveis minerais com 22,40% e contêineres com 10,0%. Os granéis sólidos correspondem a 63% das cargas, seguidos por granéis líquidos e gasosos com 21,9%, contêineres com 10,0% e carga geral com 5,1%.⁷⁴ As cargas conteineirizadas tiveram uma redução na sua movimentação de 0,52% em relação a 2015.

2.4 MARCO REGULATÓRIO DOS TRANSPORTES E DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

Por meio do artigo 21, inciso XII, alínea f, da Constituição Federal de 1988, a União permitiu explorar diretamente, ou mediante autorização, concessão ou permissão, os portos marítimos. No artigo 22, inciso X, estabeleceu a competência privativa da União de legislar sobre os regimes dos portos.⁷⁵

Ambos os artigos deixaram claro que a atividade portuária tem natureza de serviço público, sendo este tratamento ratificado pela Lei Nº 8.630/93, de Modernização dos Portos, que estabeleceu com mais clareza o regime jurídico de exploração dos Portos Organizados.

Os principais avanços no setor portuário após a promulgação da Lei Nº 8.630/93 foram: planejamento e descentralização nos portos; fiscalização dos contratos de concessão e autorizações pela ANTAQ e arrendamentos pela Autoridade Portuária e ANTAQ; ANTAQ vinculada ao Ministério dos Transportes; Terminais privativos com movimentação de carga própria, dentro e fora do porto organizado; Contrato de arrendamento entre Autoridade Portuária e Arrendatário; Conselho de Autoridade Portuária (CAP) deliberativo.⁷⁶

⁷⁴ Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/anuario/>>. Acesso em: 10 maio 2016.

⁷⁵ BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988.

⁷⁶ SEP. Secretaria Especial de Portos. **Sumário Executivo PNLT 2015**. Brasília: SEP, 2015.

A Lei de Modernização dos portos reformulou conceitos do setor, como porto organizado, administração portuária, trabalho portuário, operador portuário, além de ter introduzido o Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalhador Portuário e do trabalhador portuário avulso.

Atualmente, a Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013⁷⁷, regula a atividade portuária, centralizando o planejamento do sistema portuário na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e na Secretaria Especial dos Portos, agora incorporada ao Ministério dos Transportes. A Lei estabeleceu formas de regimes jurídicos distintos para terminais portuários localizados dentro e fora do porto organizado.

A partir da nova Lei, o Governo retomou as autorizações para Terminais de Uso Privativo (TUP), investimentos fora do âmbito dos portos organizados que, juntamente aos arrendamentos em áreas de porto organizado, deverão garantir a infraestrutura necessária para o escoamento da produção nacional. Desde a promulgação da Lei, foram autorizados 34 Terminais de Uso Privado, dentre novas autorizações e ampliações de terminais já existentes, totalizando investimentos de R\$ 10,4 bilhões.⁷⁸ O Governo Federal também vem promovendo arrendamento em áreas públicas.

Para materializar as determinações da Lei Nº 12.815/13, foram mapeadas 159 áreas dentro dos portos organizados consideradas aptas para serem licitadas, com contratos de arrendamentos vencidos, a vencer ou áreas públicas.

O Bloco I abrangeu as áreas localizadas nos portos do Pará (Belém, Vila do Conde e Terminais de Outeiro e Miramar) e, ainda, no âmbito do porto organizado de Santos. O Bloco II, por sua vez, incorporará as áreas dos portos de Paranaguá, São Sebastião, Salvador e Aratu. Integrará o Bloco III as áreas dos demais portos da região Norte e Nordeste. E o Bloco IV aquelas localizadas nos demais portos da região Sul e Sudeste.⁷⁹ Além do objetivo de aumentar a movimentação de

⁷⁷ BRASIL. Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis [...]; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 5 jun. 2013. Seção 1 – Edição Extra, p. 1-6.

⁷⁸ MESQUITA, Patrícia Laurentino de. **Sistema Portuário Nacional**. 2015. Disponível em: <www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>. Acesso em: 5 maio 2016.

⁷⁹ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Relatório de Atividades 2014**. Brasília: Antaq, 2015.

cargas, o Governo planeja reduzir custos e aumentar a eficiência dos portos, assim como a concorrência.

Outra mudança significativa no novo marco regulatório, aprovado em 2013, foi a simplificação do processo de arrendamento e o fim da diferenciação entre carga própria e cargas de terceiros nos TUPs. A nova Lei possibilitou o aumento de investimentos em terminais privados, estabeleceu diretrizes para novos arrendamentos em portos organizados, além da renovação de arrendamentos já existentes.

A promulgação do novo marco regulatório em 2013 também criou uma dicotomia de tratamento entre os portos públicos e terminais privados. A implantação de um terminal arrendado dentro de um porto público é prevista por edital público, enquanto os terminais privados mediante autorização do Governo. Nos terminais arrendados, o período de concessão é de 25 anos, renováveis por mais 25, enquanto nos terminais privados é de 50 anos, renováveis.

Nos portos públicos, o serviço é regulado com controle de preço, enquanto nos terminais privados o serviço é privado, ou seja, pode selecionar a carga, sem necessidade de carga própria, embora seja necessário o acompanhamento dos preços pela ANTAQ, para evitar violação à concorrência. A mão de obra nos portos públicos é contratada exclusivamente dentro do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), enquanto nos terminais a contratação da mão de obra é possibilitada a contratação de fora do sistema.

Os principais avanços no setor portuário, após a promulgação da Lei Nº 12.815/13, foram: planejamento centralizado na SEP/PR; fiscalização de todos os contratos (arrendamentos e concessões) e autorizações pela ANTAQ, com o apoio da Autoridade Portuária; ANTAQ vinculada à SEP/PR; terminais privados: movimentação de cargas de terceiros, somente fora do porto organizado; contrato de arrendamento somente entre SEP/PR e arrendatário; CAP consultivo.⁸⁰

Após a promulgação da Lei Nº 12.815, regulamentado pelo Decreto Nº 8.033, de 27 de junho de 2013, o marco regulatório do setor portuário nacional foi aprimorado, proporcionando mais segurança jurídica, promovendo mais competição e redefinindo as competências institucionais da ANTAQ.

As autoridades portuárias são reguladas pelos seguintes agentes do Poder Executivo: Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Marinha do Brasil, Receita Federal, Instituto Brasileiro do

⁸⁰ SEP. Secretaria Especial de Portos. **Sumário Executivo PNLT 2015**. Brasília: SEP, 2015.

Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (IBAMA), autoridades responsáveis pela regulação e fiscalização do sistema sanitário, navegação, fiscal e ambiental, além de auditoria pelo Tribunal de Contas (TCU), agente do Poder Legislativo Federal responsável pela fiscalização dos processos que envolvem recursos e patrimônio da União.⁸¹

2.5 PORTO PÚBLICO X TERMINAL DE USO PRIVADO (TUP)

O Brasil possui 37 portos públicos organizados no país, sendo os portos com administração exercida pela União, no caso das Companhias Docas, ou delegada a municípios, estados ou consórcios públicos.⁸² A área desses portos é delimitada por ato do Poder Executivo segundo art. 2º da Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

O Terminal de Uso Privado (TUP) é definido pela Lei Nº 12.815/2013, como instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do Porto Organizado. Os interessados em obter a autorização para instalação de um TUP devem apresentar requerimento à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) a qualquer tempo. A nova Lei permitiu que os TUPs movimentassem carga própria e cargas de terceiros, acabando com a figura do Terminal Privativo de Uso Exclusivo e o de Uso Misto.

No dia 10 de maio de 2017, foi publicado o Decreto Nº 9.048, alterando o Decreto Nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamentava o disposto na Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que regulava a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.⁸³ O Decreto possibilita mudanças na regularização portuária no Brasil, com concessões e arrendamentos mais flexíveis, com menos burocracia, maior prazo de concessão, possibilitando novos

⁸¹ GINER-FILLOL, Arturo et al. **Gestão Portuária** – com caso prático no porto de Valência (Valenciaport). Florianópolis: Insular, 2013. p. 22.

⁸² BRASIL. Ministério dos transportes, portos e aviação civil. **Transporte aquaviário**. 2014. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-aquaviario-relevancia.html>>. Acesso em: 1 maio 2016.

⁸³ BRASIL. Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017. Altera o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 11 maio 2017. Seção 1, nº 89, p. 2.

A Tabela 2 que segue apresenta a movimentação total de cargas no Brasil entre os anos de 2010 e 2016. A movimentação de cargas é predominante nos terminais privados, sendo, em de 2016, 65,6% das cargas movimentadas no Brasil realizadas nos TUPs, ante 34,4% nos portos públicos, de um total de 997.359.800 toneladas movimentadas. Entre os anos de 2010 e 2015, o crescimento na movimentação de cargas foi de 20,9% nos terminais privados e de 18,3% nos portos públicos. Entre os anos de 2015 e 2016, houve uma redução de 0,36% na movimentação de cargas nos terminais privados e de 2,55% na movimentação nos portos públicos. A queda na movimentação em 2016 é justificada pelo cenário econômico, declínio na movimentação de cargas como milho, soja, carne e combustíveis.

Tabela 2 - Movimentação de Cargas Total (t) TUPs e Portos Públicos (2010-16)

Ano	Porto	%	TUP	%	TOTAL
2010	297.152.610	35,4%	543.001.088	64,6%	840.153.698
2011	310.850.775	35%	576.552.941	65%	887.403.716
2012	316.839.393	35%	587.559.352	65%	904.398.744
2013	336.686.333	36,2%	592.665.078	63,8%	929.351.411
2014	348.827.151	36%	620.054.513	64%	968.881.664
2015	351.544.089	34,9%	656.845.497	65,1%	1.008.389.586
2016	342.849.534	34,4%	654.510.267	65,6%	997.359.800

Fonte: Elaborada pelo autor com base em <http://www.antaq.gov.br/anuario/>.

Na movimentação exclusiva de cargas de cabotagem, o percentual de movimentação nos terminais privados é ainda maior, conforme a Tabela 3 a seguir. Em 2016, 75,30% das cargas de cabotagem movimentadas no Brasil foram realizadas nos TUPs, ante 24,7% nos portos públicos, de um total de 212.510.060 toneladas movimentadas.

Entre os anos de 2010 e 2015, o crescimento na movimentação de cargas de cabotagem foi de 17,9% nos terminais privados e de 14,6% nos portos públicos. Entre os anos de 2015 e 2016, houve um aumento de 1,55% na movimentação de cargas nos terminais privados e uma diminuição de 1,28% na movimentação nos portos públicos. Os terminais privados, principalmente após a promulgação da Lei Nº

12.815/2013 estão cada vez mais competitivos, conquistando cargas dos Portos Públicos.

Tabela 3 - Movimentação de cargas total (t) de cabotagem nos TUPs e Portos Públicos

Ano	Porto	%	TUP	%	TOTAL
2010	43.688.126	24,0%	138.220.465	76,0%	181.908.592
2011	42.979.613	22,3%	149.637.534	77,7%	192.617.148
2012	45.345.439	23,0%	152.064.748	77,0%	197.410.187
2013	50.410.453	24,6%	154.814.229	75,4%	205.224.682
2014	51.814.561	24,5%	159.939.854	75,5%	211.754.415
2015	53.257.141	25,3%	157.490.329	74,7%	210.747.470
2016	52.577.545	24,7%	159.932.515	75,3%	212.510.060

Fonte: Elaborada pelo autor com base em <http://www.antaq.gov.br/anuario/>.

O Terminal Aquaviário de São Sebastião (SP) foi o que mais movimentou cargas de cabotagem em 2016, com 41.685.421 toneladas movimentadas, representando 19,6% do total movimentado no país, seguido do Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ), com 18.051.306 toneladas, representando 8,5% do total movimentado. O Porto Público de Suape (PE) movimentou 15.441.186 toneladas, representando 7,3% do total.⁸⁷

No transporte de cabotagem em cargas containerizadas em 2016, o Porto Público de Santos (SP) foi o que mais movimentou - 4.890.343 toneladas -, representando 21,90% do total movimentado, com crescimento de 13,90% em relação ao ano anterior. Em segundo, foi o TUP de Chibatão (AM), com 3.837.234 toneladas, representando 17,2% do total movimentado, com crescimento de 8,76% em relação ao ano anterior.⁸⁸

Em terceiro, foi o Porto Público de Suape (PE), com 3.068.478 toneladas, representando 13,80% do total movimentado, com crescimento de 10,67% em relação ao ano anterior. O TUP da Embraport (SP) foi o quarto colocado com 1.686.174 toneladas,

⁸⁷ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016**. Março de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>>. Acesso em: 27 mar. 2017.

⁸⁸ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016**. Março de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>>. Acesso em: 27 mar. 2017.

representando 7,60% do total movimentado, com um decréscimo de 33,22% em relação ao ano anterior.⁸⁹

O TUP da Portonave, localizado na cidade de Navegantes (SC), e que faz parte do Complexo Portuário de Itajaí, foi o 10º porto com maior movimentação, representando 3% do total movimentado, com um crescimento de 186,16% em relação ao ano anterior. O Porto Público de Itajaí (SC) foi o 14º, representando 1,6% do total movimentado, com decréscimo de 20,47% em relação ao ano anterior.⁹⁰

A Tabela 4 mostra a movimentação de TEUs nos portos públicos e privados, incluindo cargas de longo curso e cabotagem, sendo as cargas containerizadas movimentadas na sua maioria nos portos públicos, apesar do declínio nos últimos anos. Em 2016, 69,7% das cargas containerizadas foram movimentadas nos portos públicos, ante 30,3% nos terminais privados. Entre os anos de 2010 e 2015, o crescimento na movimentação de cargas containerizadas nos terminais privados foi de 158,2%, ante 14,6% nos portos públicos. Em 2016, houve uma redução na movimentação de 4,3%, quando comparado a 2015.

Tabela 4 - Movimentação de TEUS em portos e TUPs – Geral

Ano	Porto Público	%	TUP	%	Total
2010	5.782.411	85,2	1.000.722	14,8	6.783.133
2011	6.605.093	83,6	1.299.917	16,4	7.905.010
2012	6.717.493	81,7	1.501.285	18,3	8.218.778
2013	6.948.143	77,2	2.046.596	22,8	8.994.739
2014	6.797.772	73	2.518.219	27	9.315.991
2015	6.624.267	71,9	2.583.727	28,1	9.207.994
2016	6.134.714	69,7	2.671.949	30,3	8.806.663

Fonte: Elaborada pelo autor com base em <http://www.antaq.gov.br/anuario/>.

A Tabela 5 mostra a movimentação de TEUs nos portos públicos

⁸⁹ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016**. Março de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentaaAnuario2016.pdf>>. Acesso em: 27 mar. 2017.

⁹⁰ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016**. Março de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentaaAnuario2016.pdf>>. Acesso em: 27 mar. 2017.

e privados, incluindo apenas cargas de cabotagem. Em 2016, 66,7% das cargas containerizadas foram movimentadas nos portos públicos, ante 33,3% nos terminais privados. Entre os anos de 2010 e 2015, o crescimento na movimentação de cargas containerizadas na cabotagem nos terminais privados foi de 225%, ante 75,2% nos portos públicos. Entre 2015 e 2016, houve uma redução de 4,05% na movimentação de contêineres, havendo, nos portos públicos, um aumento de 0,45% e, nos terminais privados, uma redução de 11,96%. A queda na movimentação de contêineres nos Terminais Privados é explicada pela concentração na movimentação de cargas a granel, cargas geralmente próprias, dos próprios terminais.

Tabela 5 - Movimentação de TEUS em portos e TUPs – Cabotagem

Ano	Porto Público	%	TUP	%	Total
2010	851.958	76,6	260.820	23,4	1.112.778
2011	1.008.064	76,9	302.393	23,1	1.310.457
2012	1.391.453	79,2	365.317	20,8	1.756.770
2013	1.514.568	72,7	567.493	27,3	2.082.061
2014	1.473.816	64,4	816.412	35,6	2.290.228
2015	1.492.490	63,8	848.228	36,2	2.340.718
2016	1.499.206	66,7	746.811	33,3	2.246.017

Fonte: Elaborada pelo autor com base em <http://www.antaq.gov.br/anuario/>.

O Porto de Santos foi o líder na movimentação de contêineres na cabotagem em 2016, com 23,3% dos TEUs movimentados, com crescimento de 7,88% em relação ao ano anterior. O TUP de Chibatão foi o segundo com 13,8% dos TEUs movimentados, com redução de 14,86% em relação ao ano anterior. O Porto de Suape, em terceiro, movimentou 12,5%, com crescimento de 5,12%, em relação ao ano anterior.⁹¹

O TUP da Embraport movimentou 6,9%, em quarto, com redução de 40,36% em relação ao ano anterior. O TUP da Portonave foi o 9º em movimentação com 4,6%, com aumento de 126,13% em relação a 2015; e o Porto de Itajaí foi o 16º em movimentação, com 2,7% da movimentação e redução de 10,11% em relação ao ano anterior.⁹²

⁹¹ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016**. Março de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>>. Acesso em: 27 mar. 2017.

⁹² ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico**

O crescimento da movimentação da cabotagem no Brasil nos últimos anos está diretamente ligado aos investimentos realizados no setor, com os arrendamentos e as autorizações para novos terminais privados. Novos investimentos são previstos, tema que será abordado no próximo capítulo.

2.6 INVESTIMENTOS NO SETOR

A participação da iniciativa privada e investimentos privados dentro dos portos públicos são possíveis por meio de arrendamentos. O Programa de Arrendamentos Portuários consiste na celebração de novos contratos de arrendamentos nas áreas dos portos públicos organizados, antecedido por procedimento licitatório. A segunda fase do Programa de Investimento em Logística (PIL), divulgado em junho de 2015, previa investimentos de R\$ 16,2 bilhões, com 93 arrendamentos e aumento da capacidade do sistema para 319 milhões de toneladas anuais, possibilitando ganhos de escalas nos terminais nos portos organizados e aumento da concorrência do setor.⁹³

De acordo com a Figura 2, a seguir, em dezembro de 2015, estavam previstos R\$ 16,2 bilhões em investimentos com o programa de arrendamentos nos portos públicos, sendo R\$ 4,2 bilhões na Região Norte, R\$ 4,6 bilhões na Região Nordeste, R\$ 5,4 bilhões em investimentos da Região Sudeste e R\$ 2,0 bilhões em investimentos nos portos da região Sul. A previsão do programa de arrendamentos previa ganhos de capacidade de 319,1 milhões de toneladas, sendo 205,7 milhões de toneladas em granéis sólidos, 14,2 milhões de toneladas em granéis líquidos e 99,3 milhões de toneladas em carga geral.

Aquaviário 2016. Março de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentaaAnuario2016.pdf>>. Acesso em: 27 mar. 2017.

⁹³ SEP. Secretaria Especial de Portos. **Sumário Executivo PNLT 2015.** Brasília: SEP, 2015.

Figura 2 – Programa de Investimento em Logística (PIL) 2015-2018 (2015) e SEP/PR (2013-2015)



Fonte: SEP/PR (2015).

O Programa de Reequilíbrios e Prorrogações de Contratos, baseado na Portaria SEP/PR Nº 349/2014, de outubro de 2014, que regulamentou o art. 57 da Lei Nº 12.815/13, possibilitou prorrogar contratos celebrados na Lei Nº 8.630/93 ainda não vencidos. Há, assim, a possibilidade de prorrogação antecipada de até 25 anos do instrumento contratual, mediante a comprovação de novos investimentos para modernização e ampliação da capacidade. Foram solicitados, até dezembro de 2015, 49 pleitos junto à SEP/PR e à ANTAQ, sendo 25 relativos a prorrogações antecipadas, totalizando investimentos de R\$ 9,8 bilhões.⁹⁴

⁹⁴ SEP. Secretaria Especial de Portos. **Sumário Executivo PNLT 2015**. Brasília: SEP, 2015.

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) podem ser explorados por agentes econômicos autorizados no processo de outorga, formalizado por meio de um contrato de adesão, sendo esse processo de outorga precedido de anúncio ou chamada pública. Desde o novo marco regulatório, até dezembro de 2015, já haviam sido autorizadas 49 instalações, totalizando R\$ 14,3 bilhões em investimentos, permitindo um ganho de capacidade para o sistema portuário de aproximadamente 177 milhões de toneladas, representando um aumento em torno de 12% da capacidade.⁹⁵

De acordo com a Figura 3, em dezembro de 2015, estavam previstos R\$ 13,9 bilhões em investimentos, com 34 terminais de uso privado (TUPs) autorizados, sendo nove na região Norte, três na região Nordeste, um na região Centro Oeste, 16 na região Sudeste e cinco na região Sul.

Figura 3 - Autorizações emitidas para operação de TUPs, ETCs e IPTs



Fonte: SEP/PR (2015).

⁹⁵ SEP. Secretaria Especial de Portos. **Sumário Executivo PNLT 2015**. Brasília: SEP, 2015.

Até dezembro de 2015, haviam outros 64 processos para outorga de autorização, sendo 39 Terminais de Uso Privado (TUPs) e 25 Estações de Transbordo de Carga (ETCs), totalizando investimentos de R\$ 5,4 bilhões.⁹⁶

A publicação do Decreto N° 9.048, de 10 de maio de 2017, possibilitará a modernização e a segurança jurídica para investimentos em portos. Entre as principais mudanças estão a ampliação dos prazos contratuais e a liberdade para realizações de prorrogações de contratos, simplificação de processos de autorizações e ampliações de terminais de uso privado. Além disso, o governo espera “[...] que o tempo para autorização de novos terminais caia de três anos para 180 dias”.⁹⁷

2.7 TIPOS DE NAVEGAÇÃO

De acordo com o artigo 2º, inciso IX, da Lei N° 9.432⁹⁸, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, a navegação de cabotagem é a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima, ou esta e as vias navegáveis interiores. A navegação de cabotagem é aquela realizada entre portos nacionais, não envolvendo, em hipótese alguma, países diferentes, ainda que se constituam em blocos comerciais, áreas de livre comércio, união aduaneiras; enfim, que tenham qualquer tipo de acordo bilateral ou multilateral.⁹⁹

O transporte marítimo é realizado nos mares e nos oceanos, sendo o modal de transporte mais utilizado internacionalmente para o deslocamento de mercadorias. A navegação de longo curso é aquela que realiza o transporte de carga entre países ou continentes.¹⁰⁰

⁹⁶ SEP. Secretaria Especial de Portos. **Sumário Executivo PNLT 2015**. Brasília: SEP, 2015.

⁹⁷ BRASIL. Temer: decreto moderniza e dá segurança jurídica para investimentos em portos. **Palácio do Planalto**. Maio de 2017. Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br/acompanhe-planalto/noticias/2017/05/temer-decreto-moderniza-e-da-seguranca-juridica-para-investimentos-em-portos>>. Acesso em: 15 maio 2017.

⁹⁸ BRASIL. Lei N° 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 9 jan. 1997. Seção 1, p. 467-470.

⁹⁹ KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional** – Veículo prático de competitividade. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

¹⁰⁰ KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional** – Veículo prático de

De acordo com o artigo 2º, inciso XI, da Lei Nº 9.432/97, a navegação de longo curso é a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.¹⁰¹ A navegação de interior, de acordo com a mesma Lei, no artigo 2º, inciso X, trata da realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional. É a denominação dada ao transporte realizado em rios, podendo envolver apenas um ou mais países, sendo a primeira uma navegação nacional e a segunda de longo curso.¹⁰²

2.8 CABOTAGEM

O desenvolvimento da navegação de cabotagem no Brasil está relacionado à história do país, sendo sua origem relacionada à chegada dos portugueses e à existência de uma extensa costa marítima e ao processo de colonização, realizado a partir de uma estrutura de povoamento do litoral para o interior, com o estabelecimento de feitorias e, posteriormente, de capitânicas hereditárias. A essa época, a cabotagem representava a única forma de interligar os portos brasileiros para a realização das atividades comerciais internas.¹⁰³

Com a promulgação do Decreto de Abertura dos Portos às Nações Amigas em 1808, estabeleceu-se o fim do monopólio comercial de Portugal sobre o Brasil e o estabelecimento do comércio internacional livre. Graças ao Decreto foi possível o desenvolvimento da indústria naval e a expansão da própria navegação de cabotagem, uma vez que o setor deixou de ser monopolizado pelos portugueses.¹⁰⁴

Após a independência do Brasil, a navegação de cabotagem crescia apenas acompanhando demandas do mercado, visto que o processo de interiorização era feito pelas ferrovias. Contudo, o Governo Imperial implantou linhas regulares de cabotagem na época para apenas o transporte de passageiros e correspondências públicas e particulares.

competitividade. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

¹⁰¹ BRASIL. Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 9 jan. 1997. Seção 1, p. 467-470.

¹⁰² KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional** – Veículo prático de competitividade. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

¹⁰³ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte aquaviário: Cabotagem 2013**. Brasília: CNT, 2013, p.19.

¹⁰⁴ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte aquaviário: Cabotagem 2013**. Brasília: CNT, 2013, p.19.

Nessa época, o Governo passou a incentivar a concessão dessas linhas de cabotagem às empresas que possuíam navios a vapor, mais velozes que os navios à vela, o que, por sua vez, fomentou a modernização da frota mercante.¹⁰⁵ Em 1860, por meio do Decreto Nº 2.647, foi assegurada às embarcações nacionais a realização do transporte de cabotagem. Entretanto, em 1866, o segmento foi aberto novamente às embarcações estrangeiras com o argumento de que a circulação de mercadorias era insatisfatória e não atendia à demanda quando realizada apenas por brasileiros.

Em 1890, por meio do Decreto Nº 857, o Lloyd Brasileiro, companhia estatal de navegação brasileira, foi criada, e, em 1891, o regime de cabotagem para navios de bandeira brasileira foi inserido na Constituição Federal.¹⁰⁶ No período entre guerras, houve um grande progresso da cabotagem, com o desenvolvimento de três empresas: Lloyd Brasileiro, Companhia Comércio e Navegação e Companhia Nacional de Navegação Costeira.

Até meados de 1930, a navegação de cabotagem era considerada um dos principais meios utilizados para o transporte de cargas no país. No entanto, décadas que se seguiram foram marcadas por uma queda e relativa deterioração da frota mercante brasileira, prejudicando o desenvolvimento do setor aquaviário. A partir de 1947, foram realizados incentivos à renovação da frota mercante e ações públicas relevantes do período, com destaque para a criação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) e do Fundo da Marinha Mercante (FMM), que minimizaram os entraves relativos aos financiamentos e à falta de crédito ao setor, observados desde o século XIX.¹⁰⁷

Durante o período militar (1964/1985), muitas ações e programas públicos foram cancelados, outros empreendidos. Cabe destacar: a fusão de empresas de navegação (com destaque para a criação da Companhia Libra, a partir da união de 13 empresas de cabotagem), a elaboração do Plano de Emergência para Construção Naval e a promulgação do Decreto Nº 64.125/1969, que transformou a Comissão da Marinha Mercante (CMM) na Superintendência Nacional da Marinha Mercante

¹⁰⁵ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte aquaviário**: Cabotagem 2013. Brasília: CNT, 2013, p.96.

¹⁰⁶ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. **Marinha Mercante Brasileira** – longo curso, cabotagem e bandeira de (in) conveniência. São Paulo: Aduaneiras, 2015. p.97.

¹⁰⁷ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte aquaviário**: Cabotagem 2013. Brasília: CNT, 2013, p.96.

(Sunaman) para centralizar e fortalecer as políticas públicas voltadas à Marinha Mercante e à indústria naval.¹⁰⁸ A frota mercante brasileira apresentou um crescimento significativo nesse período, tendo o setor contado com subsídios fortes do Governo, como a implantação de esquemas de conferências de fretes fechados, controle de comércio exterior e financiamentos diferenciados.

Entre os anos de 1984 e 1990, verificou-se uma política protecionista e foi editado a Resolução Nº 8.364/1984 da Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunamam), com a perda de competitividade das empresas brasileiras, que passaram a atuar com empresas estrangeiras e a redução da frota mercante.¹⁰⁹ Com o processo de privatização iniciado na década de 1990, o setor aquaviário passou por um período de esvaziamento e extinção de estatais.

O processo de privatização da infraestrutura portuária, acompanhado da modernização da legislação, com a promulgação da Lei Nº 8.630/93, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, possibilitou boas perspectivas para o desenvolvimento da cabotagem.

Os benefícios econômicos da cabotagem para o transporte de mercadorias estão relacionados à grande extensão costeira e à proximidade dos grandes centros produtores do litoral. Além da questão geográfica, outros pontos positivos para a utilização da navegação de cabotagem são: grande capacidade de carregamento, menor consumo de combustível por tonelada transportada, reduzido registro de acidentes, menor custo tonelada/quilômetro, menor custo de seguro, menor emissão de poluentes.¹¹⁰ As desvantagens estão relacionadas a menor velocidade e frequência, além do maior custo de implantação e maior burocracia, quando comparada aos modais terrestres.¹¹¹

A Figura 4 a seguir faz um comparativo em relação à capacidade de carga de um navio (cabotagem) e ao transporte ferroviário e rodoviário. Enquanto em uma embarcação é possível transportar 5.000 toneladas de mercadorias, no transporte ferroviário são necessários 72

¹⁰⁸ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte aquaviário: Cabotagem 2013**. Brasília: CNT, 2013, p. 96.

¹⁰⁹ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. **Marinha Mercante Brasileira – longo curso, cabotagem e bandeira de (in) conveniência**. São Paulo: Aduaneiras, 2015. p. 98.

¹¹⁰ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte aquaviário: Cabotagem 2013**. Brasília: CNT, 2013.

¹¹¹ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte aquaviário: Cabotagem 2013**. Brasília: CNT, 2013.

vagões com 70 toneladas cada, ou no transporte rodoviário 143 carretas com 35 toneladas cada.

Figura 4 - Comparativo em relação à cabotagem e ao transporte ferroviário e rodoviário



Fonte: CNT (2013).¹¹²

O transporte de contêineres na cabotagem apresentou crescimento de 110,5% de 2010 a 2015, conforme mostra a Tabela 6 que segue. Em 2016, foram movimentados 2.246.017 de TEUs na cabotagem, com redução de 4,05% em relação ao ano anterior.

Em 2016, os portos brasileiros movimentaram 8.806.663 TEUs, 4,36 a menos que em 2015, sendo 25,5% da movimentação portuária na cabotagem e 73,1% da movimentação de longo curso.

Tabela 6 - Movimentação de Contêiner Geral – TEUS

Ano	Longo curso	%	Cabotagem	%	TOTAL
2010	5.623.294	82,9%	1.112.778	16,4%	6.783.133
2011	6.511.688	82,4%	1.310.457	16,6%	7.905.010
2012	6.435.750	78,3%	1.756.770	21,4%	8.218.778
2013	6.881.441	76,5%	2.082.061	23,1%	8.994.739
2014	6.993.906	75,1%	2.290.228	24,6%	9.315.991
2015	6.831.587	74,2%	2.340.718	25,4%	9.207.994
2016	6.434.742	73,1%	2.246.017	25,5%	8.806.663

Fonte: Elaborada pelo autor com base em <http://www.antaq.gov.br/anuario/>.

¹¹² CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte aquaviário: Cabotagem 2013**. Brasília: CNT, 2013.

2.9 PRINCIPAIS ENTRAVES PARA O DESENVOLVIMENTO DA CABOTAGEM

O pleno desenvolvimento do potencial da cabotagem no Brasil é fundamental para o desenvolvimento do país. Quando comparado aos demais modos de transporte, a cabotagem apresenta vantagens: maior eficiência energética, maior capacidade de transporte, maior vida útil da infraestrutura, maior vida útil dos equipamentos e veículos, maior segurança de carga, menor emissão de poluentes, menor número de acidentes, menor nível de avarias, menor custo operacional e menor impacto ambiental.¹¹³

Além disso, a possibilidade de carregamento de grande quantidade de cargas, principalmente em contêineres, permite uma grande perspectiva para o futuro do setor. Isso trará maior competitividade às mercadorias produzidas no país, possibilitando chegar ao consumidor brasileiro a preços mais baixos. Assim, possibilitará um aumento de consumo, com consequente inserção de uma fatia maior da população na economia brasileira, o que alavancará o desenvolvimento econômico.

A cabotagem concorre pela atracação em berços com navios vindos de outros países, apresentando a navegação de longo curso um valor transportado maior, com cargas de maior valor agregado, contando com preferência de atracação na maioria das vezes.¹¹⁴

O combustível usado na cabotagem tem custo superior ao subsidiado para o transporte rodoviário no Brasil. Uma das reivindicações dos armadores nacionais é a justa equivalência de preços do combustível, inclusive com a navegação de longo curso, que tem o combustível isento de ICMS, ao contrário da cabotagem que paga esse imposto.¹¹⁵

O alto custo do combustível marítimo na costa brasileira é justificado pela falta de implementação dos incentivos previstos na Lei Nº 9.432, de 1997. O combustível para a cabotagem é 30% mais caro que o rodoviário e cerca de 37% mais que o usado no longo curso,

¹¹³ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte aquaviário**: Cabotagem 2013. Brasília: CNT, 2013. p. 11.

¹¹⁴ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte aquaviário**: Cabotagem 2013. Brasília: CNT, 2013. p. 83.

¹¹⁵ OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Dois temas para Dilma**: China e portos. São Paulo: Aduaneiras, 2015. p. 152.

representando cerca de 15% do custo de operação dos navios e tendo forte impacto sobre o preço final do frete.¹¹⁶

A burocracia também afeta diretamente a cabotagem, conforme cita o presidente da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC), Cléber Lucas, em entrevista. Ele revelou que a burocracia afeta diretamente a cabotagem, enquanto um caminhão precisa de apenas quatro documentos: IPVA, nota fiscal, certificado de propriedade e carta de frete; um navio de cabotagem precisa atender a 12 exigências, incluindo relatório de água de lastro, lista de narcóticos, entre outros.¹¹⁷

2.10 GESTÃO PORTUÁRIA DA CABOTAGEM

Em 12 de maio de 2016, o Governo Federal, por meio da Medida Provisória Nº 726, extinguiu as Secretarias de Aviação Civil e de Portos, fundindo-as ao Ministério dos Transportes.¹¹⁸ As atribuições e as competências das secretarias, que antes eram ligadas à Presidência da República, passaram a compor o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

A Secretaria Especial de Portos (SEP), vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, tem como finalidade a formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento das instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres. A SEP, no âmbito do Ministério, é também responsável em elaborar planos gerais de outorgas, aprova os planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos marítimos, fluviais e lacustres, além de promover a modernização, a eficiência, a competitividade e as qualidades das atividades portuárias.¹¹⁹

¹¹⁶ MOREIRA, Wagner de Souza. O Desenvolvimento da Navegação da Cabotagem no Brasil. In: FIESP, 6º ENCONTRO DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE, 6., 2011. Brasília. **Anais...**Brasília: FIESP, 2011.

¹¹⁷ VOITCH, Talita Boros. Burocracia reduz vantagem logística da cabotagem. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 31 out. 2015. Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br/acompanhe-planalto/noticias/2017/05/temer-decreto-moderniza-e-da-seguranca-juridica-para-investimentos-em-portos>>. Acesso em: a0 maio 2017.

¹¹⁸ BRASIL. Ministério dos transportes, portos e aviação civil. **Transportes no Brasil** - síntese histórica. 2014. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/136-transportes-no-brasil-sintese-historica.html>>. Acesso em: 3 maio 2016.

¹¹⁹ BRASIL. Ministério dos transportes, portos e aviação civil. **Transporte aquaviário**. 2014. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte>>.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários foi criada em junho de 2001, pela Lei Nº 10.233, e instalada em fevereiro de 2002, com o objetivo de regular e desenvolver o setor portuário e o transporte aquaviário (doméstico e internacional). A agência, vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, com independência administrativa, autonomia financeira e funcional, além de mandato fixo de seus dirigentes, é o órgão governamental responsável pela regulação, pela supervisão e pela fiscalização, no que tange à distribuição de linha e de ofertas de espaço aos valores de frete praticados e ao funcionamento das empresas de navegação, assim como em relação à exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, editando a regulamentação necessária.¹²⁰

A ANTAQ tem por finalidade implementar as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes (CONIT), de acordo com os princípios e as diretrizes estabelecidos na legislação. A agência tem como objetivo tornar mais econômica e segura a movimentação de pessoas e bens pelas vias aquaviárias brasileiras, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e nas tarifas.¹²¹

As atribuições do CONIT estão previstas no art. 5º da Lei Nº 10.233, de 2001, e seu pleno funcionamento é vital para maximizar toda a potencialidade da navegação de cabotagem no país, uma vez que a esse órgão, conforme estabelecido em Lei, compete expandir a política de transporte multimodal, necessário para o desenvolvimento da cabotagem, principalmente para o transporte porta a porta, com a devida integração dos setores de transportes, com destaque para os aquaviários, ferroviários e rodoviários.¹²² A condução da gestão portuária na cabotagem no Brasil assemelha-se ao tratamento dado para as cargas de longo curso, principalmente em relação à burocracia dos órgãos intervenientes.

aquaviario-relevancia.html>. Acesso em: 1 maio 2016.

¹²⁰ CORTIÑAS LOPEZ, José Manoel; GAMA, Marilza. **Comércio exterior competitivo**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2010. p. 453.

¹²¹ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Conheça a ANTAQ. 2010. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Institucional.asp>>. Acesso em: 3 abr. 2016.

¹²² CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Marinha Mercante Brasileira – longo curso, cabotagem e bandeira de (in) conveniência**. São Paulo: Aduaneiras, 2013. p. 146.

Os principais órgãos intervenientes atuantes na atividade portuária são regulados pelos seguintes agentes do Poder Executivo: Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Marinha do Brasil, Receita Federal, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (IBAMA), autoridades responsáveis pela regulação e fiscalização do sistema sanitário, navegação, fiscal e ambiental, além de auditoria pelo Tribunal de Contas (TCU), agente do Poder Legislativo Federal responsável pela fiscalização dos processos que envolvem recursos e patrimônio da União.¹²³

2.11 USUÁRIO DA CABOTAGEM

Os usuários utilizam os portos como base de suas atividades, sendo eles, que de forma direta ou indireta, pagam as despesas portuárias pela movimentação de carga, apresentadas pelos prestadores de serviços (operadores/terminais e armadores). Estão incluídas nas contas dos usuários, conseqüentemente no preço final da carga, os tributos, as arrecadações governamentais (licitações, tarifa-dragagem, espelho d'água etc.), os lucros e os custos dos terminais.¹²⁴ De uma maneira geral, os atuais usuários da cabotagem no Brasil utilizavam outros modais para o transporte de suas mercadorias.

Neste capítulo, abordamos a importância de um melhor aproveitamento da cabotagem brasileira, com o aumento da movimentação de cargas containerizadas, fundamental para garantir ganhos de eficiência, redução dos custos logísticos e desenvolvimento econômico. Abordamos, ainda, as principais vantagens e desvantagens da utilização desse modal, os aspectos jurídicos e a regulação do setor, dados estatísticos comprovando o crescimento da movimentação do setor, a movimentação nos portos públicos e privados e os modelos de gestão.

A movimentação portuária no Brasil, em 2016, reduziu 1,10% em relação a 2015, e o transporte de cabotagem representou, em 2016, 21,31% de toda a movimentação realizada nos portos. Dessa movimentação realizada em 2016, 34,40% foi realizada nos Portos Públicos e 65,60% nos Terminais de Uso Privado, que apresenta crescimento ano a ano. Na movimentação de cabotagem, esse percentual

¹²³ GINER-FILLOL, Arturo et al. **Gestão Portuária** – com caso prático no porto de Valência (Valenciaport). Florianópolis: Insular, 2013.

¹²⁴ OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Dois temas para Dilma**: China e portos. São Paulo: Aduaneiras, 2015. p. 105.

é ainda maior, sendo, em 2016, 75,3% realizada nos TUPs e 24,7% nos Portos Públicos.

A movimentação específica de cargas containerizadas é realizada principalmente nos Portos Públicos, sendo 69,7%, e 30,3% nos TUPs. Nas operações de cargas containerizadas no transporte de cabotagem, a movimentação é realizada em 66,7% nos portos públicos e 33,3% nos TUPs.

O Porto de Santos é líder nacional nos segmentos de cargas containerizadas no transporte de cabotagem, com 21,9% de toda a movimentação em 2016, seguido do TUP de Chibatão, com 17,2%; do Porto de Suape, com 13,8%; e do TUP da Embraport, com 7,6%.

No Capítulo 3 serão abordadas as operações portuárias e o estudo das Rotas Manaus (AM) x Santos (SP) e Itajaí x Suape (PE), a fim de obter a percepção dos agentes econômicos envolvidos nessa cadeia logística. Serão abordadas, também, a figura do operador portuário; as operações no Complexo Portuário de Manaus e seu principal porto privado na movimentação de contêineres na cabotagem; as operações no Porto Público de Santos e do TUP da Embraport, principal terminal na movimentação de cargas containerizadas na cabotagem; as operações no complexo portuário de Itajaí, incluindo o terminal arrendado da APM Terminals e do TUP da Portonave; as operações de cabotagem no Complexo Portuário de Suape.

O Capítulo também tratará das empresas brasileiras de navegação que operam com contêineres na cabotagem: Mercosul Line, Log In e Aliança.

3 OPERAÇÕES PORTUÁRIAS E ROTAS MANAUS (AM) X SANTOS (SP) E ITAJAÍ (SC) X SUAPE (PE)

Para analisar a percepção dos agentes econômicos que operam no transporte de contêiner na cabotagem brasileira, é relevante conhecer os operadores portuários, as empresas de navegação, os portos e as rotas pesquisadas.

3.1 OPERADORES PORTUÁRIOS

De acordo com a Lei Nº 12.815/2013¹²⁵, o operador portuário é toda a pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou a movimentação e a armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado. Nesse sentido, serão apresentados os operadores que atuam movimentando cargas nas rotas pesquisadas.

3.2 PORTO DE MANAUS – AM

O Complexo Portuário de Manaus (Figura 5), que está localizado no Estado do Amazonas, capital do Estado, é formado pelo Porto Público e por 12 TUPs. O Porto Público é formado por dois cais flutuantes, o Cais Roadway, medindo 253 metros de comprimento, e o Cais das Torres, com 363,2 metros. Ao longo da margem esquerda do Rio Negro, vários terminais de uso privado foram se estabelecendo ao longo dos anos: Chibatão, Chibatão II, Super Terminais, Cimento Vencemos, Ocrim, Navecunha, Moss, Ibepar.

Destacam-se, no complexo, os terminais que operam cargas de longo curso e cabotagem: TUP Chibatão, TUP Super Terminais, que atuam na movimentação de contêineres; TUP Cimento Vencemos, que movimenta cimento carga a granel; e o TUP Ocrim, que movimenta trigo a granel.¹²⁶

¹²⁵ BRASIL. Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis [...]; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 5 jun. 2013. Seção 1 – Edição Extra, p. 1.

¹²⁶ BRASIL. Ministério dos transportes, portos e aviação civil. **Porto Chibatão**. 2016. Disponível em: <<https://webportos.labtrans.ufsc.br//Tup/Index/58>>.

Figura 5 - Complexo Portuário de Manaus



Fonte: Disponível em:

<<https://www.portodemanaus.com.br/?pagina=fotos&secao=4>>. Acesso em: 5 mar. 2017.

3.2.1 TUP de Chibatão

O Terminal de Uso Privado de Chibatão (Figura 6) está localizado na margem esquerda do Rio Negro, com uma área de 217.000m². Possui um Cais Flutuante de 710 m de comprimento, sendo quatro berços de atracação, dois berços internos e dois berços externos. Possui uma área secundária de 218.000 m² para movimentação de cargas de cabotagem.¹²⁷

Acesso em: 10 nov. 2016.

¹²⁷ BRASIL. Ministério dos transportes, portos e aviação civil. **Porto Chibatão**. 2016. Disponível em: <<https://webportos.labtrans.ufsc.br//Tup/Index/58>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

Figura 6 - Terminal de Uso Privado de Chibatão



Fonte: Brasil (2016).¹²⁸

O terminal de Uso Privado de Chibatão é especializado na movimentação de contêiner e de cargas de cabotagem. Conforme mostra a Tabela 7 a seguir, em 2015, o terminal movimentou 3,53 milhões de toneladas, em cargas containerizadas no transporte de cabotagem, o segundo no Brasil, correspondendo a 81,95% da movimentação do terminal.

Em 2016, movimentou 3,84 milhões de toneladas em cargas containerizadas, correspondendo a 81,14% de toda a movimentação do terminal, com crescimento de 9% em relação ao ano anterior. De 2010 a 2015, o terminal apresentou um crescimento de 288% na movimentação de cargas no transporte de cabotagem, sendo 100% das cargas movimentadas em contêineres.

¹²⁸ BRASIL. Ministério dos transportes, portos e aviação civil. **Porto Chibatão**. 2016. Disponível em: <<https://webportos.labtrans.ufsc.br//Tup/Index/58>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

Tabela 7 - Movimentação do Porto de Chibatão entre 2010 e 2016

Ano	Movimentação total	Cabotagem	Perfil carga cabotagem
2010	1.591.837	1.225.018	100% em contêiner
2011	1.616.164	1.192.092	100% em contêiner
2012	2.996.859	2.068.012	100% em contêiner
2013	3.326.825	2.431.772	100% em contêiner
2014	4.188.883	3.246.686	100% em contêiner
2015	4.304.882	3.528.086	100% em contêiner
2016	4.725.324	3.837.234	99,6% em contêiner

Fonte: Elaborada pelo autor com base em <<http://www.antaq.gov.br/anuario/>>.

As principais cargas movimentadas no Terminal de Chibatão, em 2016, foram: máquinas/aparelhos, com 706.058 toneladas, representando 23,8% da movimentação; seguidos de plásticos, com 399.089 toneladas, representando 13,4% da movimentação; e madeira e carvão vegetal com 213.597 toneladas, representando 7,2% da movimentação.¹²⁹

3.3 PORTO DE SANTOS - SP

Considerado o principal Porto do Brasil, o Porto de Santos (Figura 7) é administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e está localizado no centro do litoral do Estado de São Paulo, estendendo-se ao longo de um estuário limitado pelas ilhas de São Vicente e de Santo Amaro, distando 2 km do oceano Atlântico.¹³⁰

¹²⁹ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016**. Março de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>>. Acesso em: 27 mar. 2017.

¹³⁰ BRASIL. Porto de Santos Autoridade Portuária. **Institucional**. 2015. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/acessoinfo.php?pagina=institucional>>. Acesso em: 5 nov. 2016.

Figura 7 - Porto de Santos



Fonte: Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Porto_de_Santos>. Acesso em: 7 mar. 2017.

O Porto de Santos tem uma extensão de cais de 15.960 metros e área útil total de 7,7 milhões de metros quadrados, contando com 55 terminais marítimos e retroportuários e 65 berços de atracação, dos quais 14 são de terminais privados (Cutrale, Dow Química, Usiminas, Valefértil e Embraport).¹³¹ Sua área é de 3,7 milhões de m² na margem direita e 4,0 milhões de m² na margem esquerda, faz parte da Região Metropolitana da Baixada Santista (composta pelos municípios de Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos e São Vicente), no litoral do estado de São Paulo. Ele é administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp).¹³²

Sua área de influência primária abrange os estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Beneficia-se por estar em um local estratégico, especialmente pelo fato de o Estado

¹³¹ BRASIL. Porto de Santos Autoridade Portuária. **Panorama do Porto de Santos**. 2015. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/down/imprensa/panorama_porto_2015.pdf>. Acesso em: 5 nov. 2016.

¹³² CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte marítimo 2012**. Brasília: CNT, 2012.

de São Paulo ser um dos maiores e o mais diversificado centro econômico do Brasil, o que proporciona grande demanda pelos serviços portuários. O Porto de Santos é de vital importância também para a cadeia logística dos estados da região Centro-Oeste e de Minas Gerais, que não possuem acesso ao mar, tornando-se uma alternativa ao escoamento da produção para o comércio exterior.¹³³

Dentre os terminais especializados, destacam-se os localizados nas duas margens do estuário, nos quais se pode verificar a seguinte disponibilização de berços: um para veículos; 17 para contêineres; cinco para fertilizantes/adubos; seis para produtos químicos; dois para cítricos; oito para sólidos de origem vegetal; um para sal; dois para passageiros; um para produtos de origem florestal; um para derivados de petróleo; quatro para trigo; cinco para produtos siderúrgicos; 10 para carga geral e dois de multiuso (suco cítrico a granel, *roll-on/roll-off* e contêiner). O canal de navegação foi aprofundado para 15 metros e alargado, em seu trecho mais estreito, para 220 metros.¹³⁴

Conforme a Tabela 8 que segue, em 2015, o Porto de Santos teve uma movimentação total de cargas de 101.578 milhões de toneladas, sendo 10.172 milhões de toneladas na cabotagem, uma redução de 2,06% em relação a 2014. Foram movimentadas 52,9% das cargas de cabotagem de cargas a granel líquido e gasoso, 42,2% de cargas em contêiner, 4,7% de granéis sólidos e 0,1% de carga geral.

O Porto de Santos movimentou 4,29 milhões de toneladas em 2015, em cargas containerizadas no transporte de cabotagem, primeiro no Brasil.¹³⁵ Em 2016, foram movimentadas 4,89 milhões de toneladas.¹³⁶

De acordo com Tabela 8 a seguir, a movimentação de cargas de

¹³³ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte marítimo 2012**. Brasília: CNT, 2012.

¹³⁴ BRASIL. Porto de Santos Autoridade Portuária. **Panorama do Porto de Santos**. 2015. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/down/imprensa/panorama_porto_2015.pdf>. Acesso em: 5 nov. 2016.

¹³⁵ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2015**. Fevereiro de 2016. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2015.pdf>>. Acesso em: 2 maio 2016.

¹³⁶ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Panorama sobre o Transporte Aquaviário Brasileiro: 1º semestre de 2016**. 2016. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Dados-Estatisticos-1- semestre-2016.pdf>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

cabotagem em 2016, no Porto de Santos, foi de 10,162 milhões de toneladas, correspondente a 10,48% do total movimentado no Porto, sendo 48,3% cargas em contêiner, 48,1% de granel líquido e gasoso, 7,6% de granel sólido e 0,1% de carga geral. Houve uma redução de 0,09% na movimentação em relação ao ano anterior.

Tabela 8 - Movimentação Portuária (t) do Porto de Santos

Ano	Movimentação total	Cabotagem	Perfil carga cabotagem
2010	93.442.515	11.446.267	59% Granel Líquido e Gasoso, 22,1% contêiner, 6,9% Granel Sólido, 1,9% Carga Geral
2011	87.838.920	8.185.195	64,30% Granel Líquido e Gasoso, 26,5% contêiner, 8,7% Granel Sólido, 0,5% Carga Geral
2012	90.737.329	9.741.459	56,3% Granel Líquido e Gasoso, 37,1% contêiner, 6,2% Granel Sólido, 0,3% Carga Geral
2013	99.074.788	11.186.065	56% Granel Líquido e Gasoso, 39,8% contêiner, 16,9% Granel Sólido, 1,9% Carga Geral
2014	94.042.814	10.380.764	57,7% Granel Líquido e Gasoso, 37,7% contêiner, 4,9% Granel Sólido, 0,2% Carga Geral
2015	101.578.071	10.172.343	52,9% Granel Líquido e Gasoso, 42,2% contêiner, 4,7% Granel Sólido, 0,1% Carga Geral
2016	96.935.079	10.162.735	48,3% contêiner, 48,1% Granel Líquido e Gasoso, 7,6% Granel Sólido, 0,1% Carga Geral

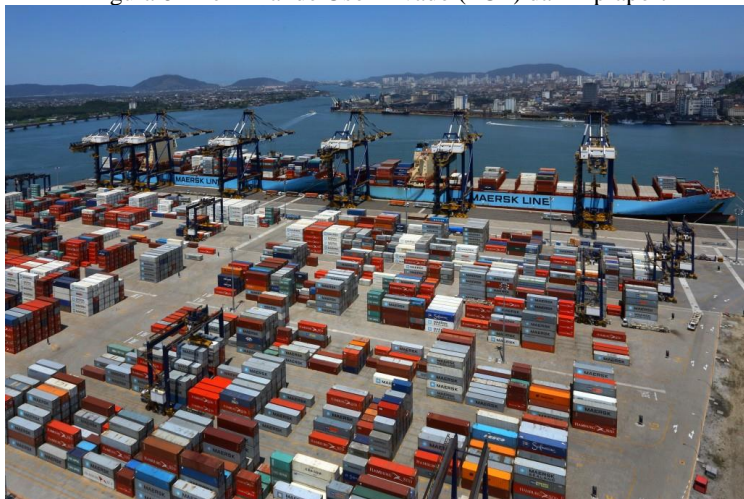
Fonte: Elaborada pelo autor com base em <http://www.antaq.gov.br/anuario/>.

3.3.1 TUP DA EMBRAPORT

O Terminal de Uso Privado (TUP) da Empresa Brasileira de Terminais Portuário (Embraport) (Figura 8), localizada na margem do

Porto de Santos (SP), iniciou suas operações em 2013, com investimentos totais de R\$ 2,3 bilhões. O porto proporcionou a criação de mais de 700 empregos diretos e 1500 indiretos e conta com as empresas Odebrecht Transport e DP World como seus principais acionistas.¹³⁷

Figura 8 - Terminal de Uso Privado (TUP) da Embraport



Fonte: Disponível em: <<http://www.sindaport.com.br/conteudo-pesquisa.php?id=10695>>. Acesso em: 15 nov. 2016.

O terminal conta com acesso por via marítima, rodoviária e ferroviária, possui 653 metros de cais, 207 mil m² de pátio e capacidade anual de 1,2 milhões de TEUs.

O TUP da Embraport é o quarto terminal portuário do Brasil na movimentação da cabotagem, apenas atrás do Porto Público de Santos, TUP de Chibatão e Porto Público de Suape, movimentando, em 2015, 2,52 milhões de toneladas em cargas containerizadas.¹³⁸

De acordo com Tabela 9 a seguir, a movimentação de cargas de cabotagem, em 2015, no Terminal da Embraport, foi de 2,525 milhões

¹³⁷ EMBRAPORT. Empresa Brasileira de Terminais Portuário. **Quem somos.** 2016. Disponível em: <<http://www.embraport.com/a-embraport/quem-somos/>>. Acesso em 15 nov. 2016.

¹³⁸ EMBRAPORT. Empresa Brasileira de Terminais Portuário. **Quem somos.** 2016. Disponível em: <<http://www.embraport.com/a-embraport/quem-somos/>>. Acesso em 15 nov. 2016.

de toneladas, correspondente a 41,54% do total movimentado no Terminal, sendo 100% das cargas movimentadas em contêineres. Em 2016, o Porto movimentou 1,686 milhão de toneladas em cargas de cabotagem, correspondendo a 23,10% do total movimentado pelo Terminal. A movimentação do Terminal na cabotagem em 2016 foi 33,22% menor que no ano anterior.

Tabela 9 - Movimentação de cargas no Terminal da Embraport entre 2013 e 2016

Ano	Movimentação total	Cabotagem	Perfil carga cabotagem
2010			
2011			
2012			
2013	1812.867	429.092	100% em contêiner
2014	4.699.776	2.221.504	100% em contêiner
2015	6.078.346	2.524.824	100% em contêiner
2016	7.300.769	1.686.174	100% em contêiner

Fonte: Elaborada pelo autor com base em <http://www.antaq.gov.br/anoario/>.

3.4 COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ - SC

O complexo portuário de Itajaí (Figura 9), em Santa Catarina, é formado pelo Porto de Itajaí (formado pelo Porto Público e o terminal arrendado da *APM Terminals*), ainda conta com os terminais de uso privados (TUPs) da Portonave S/A – Terminais Portuários de Navegantes, Terminal Portuário Braskarne, Trocadeiro Terminal Portuário, *Poly Terminal S/A*, Teporti Terminal Portuário Itajaí e o Barra do Rio Terminal Portuário.¹³⁹

¹³⁹ PORTO DE ITAJAÍ. Autoridade Portuária. **Infraestrutura**. 2016. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/infraestrutura>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

Figura 9 - Terminais que compõem o Complexo Portuário de Itajaí



Fonte: Google Earth ([s./d.]). Elaborado por LabTrans.

O Porto de Itajaí, em sua área de influência, abrange os estados de Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás, São Paulo e Rio Grande do Sul. Considerado um dos maiores portos em movimentação de contêineres do país, possui grande potencial de crescimento no cenário nacional, proporcionando sinergia entre o país e os demais portos do Mercosul.¹⁴⁰

O complexo movimentou, em 2016, 63,12% da corrente de comércio em Santa Catarina, 3,42% da corrente de comércio brasileira e tem nas cargas containerizadas de alto valor agregado seu foco. Hoje a *APM Terminals* Itajaí, arrendatária do Terminal de Contêineres (Tecon) de Itajaí, opera dois berços e responde por cerca de 20% na movimentação global de contêineres, enquanto o terminal de uso privado da Portovane S/A, na margem oposta, responde pelos 80% restantes.¹⁴¹

¹⁴⁰ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte marítimo 2012**. Brasília: CNT, 2012.

¹⁴¹ REVISTA PORTUÁRIA. Complexo Portuário do Itajaí é o segundo maior movimentador de contêineres do Brasil. **Economia & Negócios**: Anuário 2017. Itajaí: Bittencourt, 2017.

3.4.1 Terminal Arrendado APM Terminals

A *APM Terminals* (Figura 10) é uma das empresas com maior crescimento no setor de terminais portuários do mundo, estando presente em mais de 30 países.¹⁴² Em Itajaí, está presente desde 2007, quando adquiriu 100% das ações da empresa Teconvi, sendo responsável pela movimentação de contêineres na área arrendada (535 metros de cais) em 2001, por meio de licitação (535 metros de cais).

Figura 10 - APM Terminals



Fonte: www.portoitajai.com.br.

A movimentação de cargas no Porto Público de Itajaí baseia-se quase na sua totalidade na movimentação de contêineres, conforme mostra a Tabela 10 a seguir. O Porto teve uma queda de 23,40% na sua movimentação total de 2014 para 2015, de 3.813 para 3.091 milhões de toneladas. Na cabotagem, a redução foi de 19,50% na sua movimentação, de 523 para 437 mil toneladas. Em 2016, a movimentação total do Porto de Itajaí foi de 1.860 milhões de toneladas, sendo 351 milhões de toneladas das cargas de cabotagem containerizadas, uma redução de 19,58% em relação ao ano anterior.

¹⁴² APM TERMINALS. **APM Terminals Itajaí**: a empresa. 2016. Disponível em: <http://www.apmterminals.com.br/empresa>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

Tabela 10 – Movimentação de Cargas no Porto Público de Itajaí entre 2010 a 2016

Ano	Movimentação total	Cabotagem	Perfil carga cabotagem
2010	3.632.209	81.228	99,3% em contêiner, 0,6% Reatores Nucleares, Caldeiras, 0,1% Carga de Apoio
2011	4.353.794	194.559	100% em contêiner
2012	3.913.188	282.958	100% em contêiner
2013	4.112.998	409.241	99,5% em contêiner, 0,5% Ferro Fundido, Ferro e Aço
2014	3.813.335	523.164	100% em contêiner
2015	3.090.722	436.930	100% em contêiner
2016	1.860.703	351.359	100% em contêiner

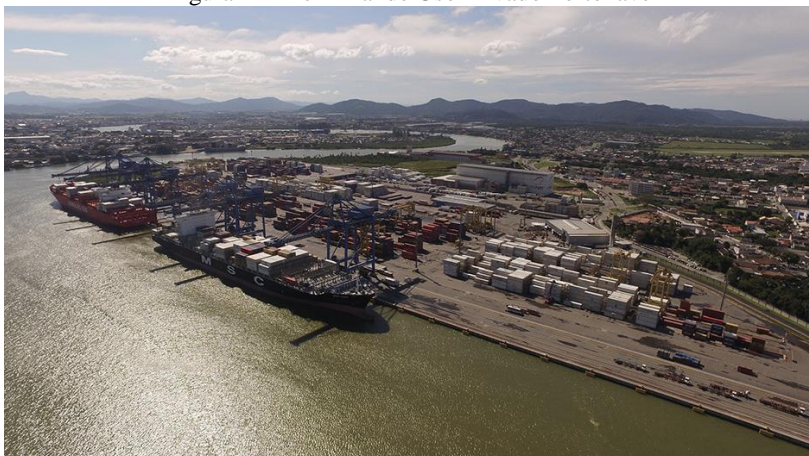
Fonte: Elaborada pelo autor com base em <http://www.antaq.gov.br/anoario/>.

3.4.2 TERMINAL DE USO PRIVADO: PORTONAVE

O Terminal de Uso Privado Portonave (Figura 11), localizado na cidade de Navegantes/SC, iniciou suas operações em outubro de 2007. Dispõe de uma área de 400 mil m², sendo cerca de 360 mil m² de área alfandegada, dividida em três berços de atracação, em um cais linear de 900 m, com capacidade estática de armazenagem de 30 mil TEUS.¹⁴³

¹⁴³ PORTONOVE. Portonave S/A - Terminais Portuários de Navegantes. **Institucional**. 2017. Disponível em: <<http://www.portonave.com.br/pt/a-portonave/institucional/>>. Acesso em: 7 mar. 2107.

Figura 11 - Terminal de Uso Privado Portonave



Fonte: Portonave (2017).

O terminal movimentou 7.586 milhões de toneladas em 2015, conforme revela a Tabela 11 que segue, reduzindo a movimentação em 3,5% em relação a 2014. Foram movimentadas 234 milhões de toneladas na cabotagem, reduzindo 10,4% em relação a 2014, sendo toda a movimentação realizada em contêiner.

Em 2016, o terminal movimentou 9.651 milhões de toneladas, sendo 671 milhões de toneladas na cabotagem, apresentando a melhor movimentação desde o início de suas operações, com um crescimento de 186,16% em relação ao ano anterior nas operações de cabotagem.

Tabela 11 – Movimentação do Terminal de Uso Privado Portonave

Ano	Movimentação total	Cabotagem	Perfil carga cabotagem
2010	4.016.826	151.682	100% em contêiner
2011	5.726.263	304.920	100% em contêiner
2012	5.920.600	327.984	100% em contêiner
2013	7.569.404	466.573	100% em contêiner
2014	7.849.790	257.751	100% em contêiner
2015	7.585.704	234.491	100% em contêiner

2016	9.650.564	671.017	100% em contêiner
-------------	-----------	---------	-------------------

Fonte: Elaborada pelo autor com base em <http://www.antaq.gov.br/anuario/>.

3.5 PORTO DE SUAPE - PE

O complexo portuário e industrial de Suape/PE (Figura 12) é um dos principais polos de investimentos do país. Atualmente, o Porto possui 5 berços em atividade, todos com 15,5 metros de profundidade.¹⁴⁴

Figura 12 - Complexo portuário e industrial de Suape/PE



Fonte: Disponível em: <<http://www.suape.pe.gov.br/pt/>>. Acesso em: 7 mar. 2017.

O Porto de Suape possui área de 135 milhões de m² e localiza-se na cidade de Ipojuca, no sul do estado de Pernambuco, sendo administrado pela Secretaria do Desenvolvimento Econômico de Pernambuco.¹⁴⁵ Sua área de influência abrange os estados de Pernambuco, Alagoas e Paraíba. Possui grande relevância por causa de

¹⁴⁴ Disponível em: <<http://www.suape.pe.gov.br/pt/porto/infraestrutura-portuaria/guia-portuario/>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

¹⁴⁵ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte marítimo 2012**. Brasília: CNT, 2012.

sua localização geográfica e infraestrutura capaz de atender às mais diversas demandas do Complexo Industrial Portuário de Suape.¹⁴⁶

O complexo é dividido entre o Porto Interno e o Tecon Suape. No Porto interno, há o Cais 1, que é público e possui 275 m de extensão, para movimentação de carga geral, predominando a operação de minério de ferro, coque, escória e clínquer.¹⁴⁷

Os Cais 2 e 3 são berços privados que concentram a movimentação de contêineres, arrendados à empresa Tecon Suape, subsidiária da Internacional Container Terminal Inc., em um total de 660 m de cais para movimentação de 600 mil contêineres/ano.¹⁴⁸

O Tecon-Suape tem berço de atracação com 935 m de extensão, sendo 660 m de cais próprio (arrendado), além de utilizar mais 275 m de cais público.¹⁴⁹ O Cais 4 foi inaugurado em 2007, é público e possui 330 m de extensão, movimentando carga geral e grãos. Já o Cais 5 foi inaugurado em setembro de 2009, com 335 m de extensão, movimentando cargas gerais e açúcar a granel.¹⁵⁰

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o transporte de cabotagem evoluiu 368% nos últimos 10 anos, de 2,8 milhões de toneladas, em 2005, para 13,3 milhões de toneladas, em 2015, tornando o porto de Suape líder nacional nas operações de cabotagem.¹⁵¹

Em 2015, conforme mostra a Tabela 12 que segue, o Porto de Suape movimentou 13,3 milhões de toneladas de cargas na cabotagem, crescendo 53,30% em comparação ao mesmo período de 2014, quando foram registrados 8,6 milhões de toneladas, mantendo-se na liderança nacional nesse segmento. O terminal é especializado na movimentação de cargas a granel líquido e gasoso com 78,7%, seguido de cargas containerizadas com 20,8%.

Em 2016, o Porto de Suape movimentou 15,441 milhões de

¹⁴⁶ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte marítimo 2012**. Brasília: CNT, 2012.

¹⁴⁷ Disponível em: <<http://www.suape.pe.gov.br/pt/porto/infraestrutura-portuaria/guia-portuario>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

¹⁴⁸ Disponível em: <<http://www.suape.pe.gov.br/pt/porto/infraestrutura-portuaria/guia-portuario>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

¹⁴⁹ Disponível em: <<http://www.suape.pe.gov.br/pt/porto/infraestrutura-portuaria/guia-portuario>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

¹⁵⁰ Disponível em: <<http://www.suape.pe.gov.br/pt/porto/infraestrutura-portuaria/guia-portuario>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

¹⁵¹ Disponível em: <<http://www.suape.pe.gov.br/pt/porto/infraestrutura-portuaria/guia-portuario>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

toneladas no transporte de cabotagem, um crescimento de 15,97% em relação ao ano anterior, sendo 81,8% das cargas granéis líquidos e gasosos e 17,8% cargas conteneurizadas. As principais cargas movimentadas foram: óleos diesel, óleo bruto de petróleo, GLP, óleo combustível e querosene de avião (QAV). As demais cargas foram conteneurizadas, com destaque para produtos químicos orgânicos, arroz, aço, máquinas, aparelhos e materiais elétricos.¹⁵²

O Porto de Suape movimentou 2,77 milhões de toneladas em 2015, em cargas conteneurizadas no transporte de cabotagem, primeiro no Brasil.¹⁵³ Em 2016, 2,75 milhões de toneladas.¹⁵⁴

Tabela 12 - Movimentação do Porto de Suape entre 2010 e 2016

Ano	Movimentação total	Cabotagem	Perfil carga cabotagem
2010	8.885.998	5.114.338	60,3% Granel Líquido e Gasoso, 38,8% contêiner, 0,5% Carga Geral, 0,4% Granel Sólido
2011	11.003.887	6.050.374	56,5% Granel Líquido e Gasoso, 41,7% contêiner, 1,3% Granel Sólido, 0,4% Carga Geral
2012	10.995.656	5.384.198	55,7% Granel Líquido e Gasoso, 43,6% contêiner, 0,5 % Carga Geral, 0,2% Granel Sólido
2013	12.771.661	7.027.360	64,8% Granel Líquido e Gasoso, 32,9% contêiner, 1,3% Granel Sólido, 1,3% Carga Geral
2014	15.236.301	8.687.679	68,1% Granel Líquido e Gasoso, 30,5% contêiner,

¹⁵² Disponível em: <<http://www.suape.pe.gov.br/pt/porto/infraestrutura-portuaria/guia-portuario>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

¹⁵³ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2015**. Fevereiro de 2016. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2015.pdf>>. Acesso em: 2 maio 2016.

¹⁵⁴ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Panorama sobre o Transporte Aquaviário Brasileiro: 1º semestre de 2016**. 2016. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Dados-Estatisticos-1- semestre-2016.pdf>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

			0,7% Granel Sólido, 0,7% Carga Geral
2015	19.727.128	13.314.932	78,7% Granel Líquido e Gasoso, 20,8% contêiner, 0,4% Carga Geral
2016	22.747.980	15.441.186	81,8% Granel Líquido e Gasoso, 17,8% contêiner, 0,4% Carga Geral

Fonte: Elaborada pelo autor com base em <http://www.antaq.gov.br/anuario/>.

3.6 EMPRESAS BRASILEIRAS DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

Existem 42 Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) autorizadas a operar na navegação de cabotagem no Brasil. Essas EBN disponibilizam uma frota de 156 embarcações aptas a esse tipo de navegação, totalizando três milhões de tonalagem de porte bruto (TPB), com uma idade média de 16,5 anos por embarcação.¹⁵⁵

A frota total de cabotagem brasileira apresenta 156 embarcações, com idade média de 17,4 anos pertencentes a 31 empresas. As maiores empresas são a Petrobrás/Transpetro, com 42 embarcações; a Norsul e a Elcano, empresas que se destacam na movimentação de granéis líquidos e sólidos.¹⁵⁶

A navegação de cabotagem no Brasil é dividida entre os grandes volumes e as rotas dedicadas ao transporte de granéis líquidos e sólidos e as rotas e os volumes dedicados a cargas gerais, soltas ou em contêiner.¹⁵⁷

Os granéis líquidos, como óleos combustíveis e vegetais, e granéis sólidos, como bauxita e grãos, são movimentados pelos grandes

¹⁵⁵ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Cenário da Cabotagem Brasileira** – 2010 a 2012. Brasília: ANTAQ, 2013.

¹⁵⁶ ARAÚJO, João Guilherme. A Navegação de Cabotagem Brasileira e os Impactos da Lei 12.619. **ILOS**, janeiro de 2013. Disponível em: <http://ri.loginlogistica.com.br/login/web/download_arquivos.asp?id_arquivo=4923FE64-BF6E-41AA-BBB7-409AE8C00DC5>. Acesso em: 7 mar. 2017.

¹⁵⁷ ARAÚJO, João Guilherme. A Navegação de Cabotagem Brasileira e os Impactos da Lei 12.619. **ILOS**, janeiro de 2013. Disponível em: <http://ri.loginlogistica.com.br/login/web/download_arquivos.asp?id_arquivo=4923FE64-BF6E-41AA-BBB7-409AE8C00DC5>. Acesso em: 7 mar. 2017.

frotistas, movimentando grandes volumes, com operações especializadas e navios e terminais específicos para esse tipo de movimentação de cargas.

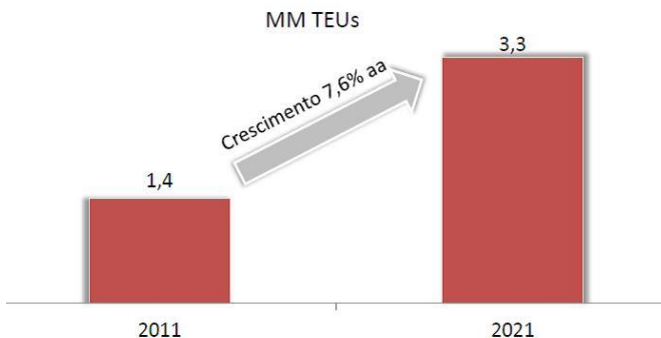
As cargas gerais baseiam-se em produtos siderúrgicos, cargas de projetos e cargas em contêineres. Apesar de possuir representatividade de participação volumétrica pequena, apresenta as melhores oportunidades de crescimento, sendo foco desta dissertação.

A navegação de cabotagem para cargas containerizadas é realizada por apenas três operadores e é um mercado em amplo crescimento: Aliança Navegação e Logística, Log-In Logística e Mercosul Line.

De acordo com pesquisa do Instituto Ilos, o volume de contêineres na cabotagem tende a dobrar em 2021, comparando com 2011, conforme mostra a Figura 13 que segue.¹⁵⁸ O Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos) estimou, em 2015, com base em pesquisas que, para cada contêiner transportado pela cabotagem, ainda existem 6,5 com potencial para migrar das rodovias para os navios.

Figura 13– Gráfico do crescimento da cabotagem entre 2011-2021

O volume de contêiner na cabotagem pode mais que dobrar em 10 anos.



Fonte: Ilos.¹⁵⁹

¹⁵⁸ ARAÚJO, João Guilherme. A Navegação de Cabotagem Brasileira e os Impactos da Lei 12.619. **ILOS**, janeiro de 2013. Disponível em: <http://ri.loginlogistica.com.br/log-in/web/download_arquivos.asp?id_arquivo=4923FE64-BF6E-41AA-BBB7-409AE8C00DC5>. Acesso em: 7 mar. 2017.

¹⁵⁹ Disponível em: <<http://www.blogdorogério.com.br/carga-em-conteiner-vai-dobrar-ate-2021/>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

A seguir serão apresentadas as 3 empresas brasileiras que operam no transporte de cabotagem de contêineres: Aliança, Log in e Mercosul Line.

3.6.1 Aliança Navegação

A Aliança é líder nacional na navegação de cabotagem com cerca de 48% de participação de mercado. Nos anos de 2013 e 2014, realizou importantes investimentos na renovação da frota, introduzindo navios de até 4.800 TEUs nas operações de cabotagem.¹⁶⁰

Mesmo com um cenário recessivo em 2016, a Aliança Navegação e Logística cresceu 7% no transporte de cabotagem, com 210 mil contêineres movimentados, 15 mil a mais que 2015. As mercadorias mais movimentadas foram os alimentos, químicos e resinas, produtos de limpeza, papelaria, embalagens e material de construção. Um dos fatores apontados para o crescimento na movimentação foi a ampliação da oferta de serviços no estado do Pará, com investimentos realizados em Vila do Conde, que conta com uma escala semanal.¹⁶¹

A empresa atua fortemente na logística porta a porta e é parte integrante do Grupo Oetker desde 1998, dono do armador alemão Hamburg Sud e acionista do TUP de Itapoá/SC.¹⁶² Cerca de 70% de todo o volume transportado pela Aliança é na modalidade “porta”, ou seja, a empresa gerencia o fluxo de transporte desde a fábrica do embarcador até a entrega ao destinatário final.¹⁶³ No final de 2016, a Maersk Line e o Grupo Oetker chegaram a um acordo e a Hamburg Sud foi comprada pela Maersk Line, estando a aprovação no Brasil ainda sujeita à aprovação de órgãos reguladores, especialmente CADE e ANTAQ.¹⁶⁴

A empresa opera no Brasil com 10 navios com frota brasileira

¹⁶⁰ Disponível em: <<http://www.practicalone.com/>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

¹⁶¹ REVISTA PORTUÁRIA. Cabotagem da aliança Navegação e Logística cresce 7% em 2016. **Economia & Negócios**: Anuário 2017. Itajaí: Bittencourt, 2017.

¹⁶² Disponível em: <<http://www.practicalone.com/>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

¹⁶³ REVISTA PORTUÁRIA. Cabotagem da aliança Navegação e Logística cresce 7% em 2016. **Economia & Negócios**: Anuário 2017. Itajaí: Bittencourt, 2017.

¹⁶⁴ Disponível em: <http://www.valor.com.br/empresas/4793229/maersk-line-compra-hamburg-sued-e-cria-superpotencia-dos-mares>. Acesso em: 25 abr. 2017.

operando no transporte de contêineres¹⁶⁵. Possui cinco serviços no Brasil: Anel 1, Anel 2, Anel 3, Anel 4 e Anel 5. O mapa da Figura 14 a seguir mostra a cobertura de portos no Brasil e River Plate.

Figura 14 - Cobertura de portos no Brasil e River Plate



Fonte: Aliança (2016).¹⁶⁶

O Anel 1, conforme mostra o mapa da Figura 15 a seguir, é o principal serviço de cabotagem da Aliança, com a seguinte rotação: Rio Grande, Imbituba, Itapoá, Santos, Itaguaí/RJ, Salvador/BA, Suape/PE, Pecém/CE, Vila do Conde/PA, Manaus/AM, Pecém/CE, Suape/PE, Salvador/BA, Itaguaí/RJ, Santos/SP e Rio Grande/RS.¹⁶⁷ A rotação

¹⁶⁵ Disponível em:

<http://www.alianca.com.br/alianca/pt/alianca/productsservices/vessels_1/vesseIsoverview_1.jsp>. Acesso em: 10 abr. 2017.

¹⁶⁶ ALIANÇA. **Aliança**: logística simples de porta a porta. 2016. Disponível em:

<http://www.alianca.com.br/alianca/media/alianca_2/documents/news_startpage/140409_Aliana_Cabotagem.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2017.

¹⁶⁷ ALIANÇA. **Aliança**: logística simples de porta a porta. 2016. Disponível em:

<http://www.alianca.com.br/alianca/media/alianca_2/documents/news_startpage/140409_Aliana_Cabotagem.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2017

possui escalas semanais em dias fixos, com seis navios entre 3800 e 4800 TEUs.

Figura 15 - Serviço de cabotagem da Aliança – Anel 1



Fonte: Aliança (2016).¹⁶⁸

O Anel 2, conforme traz o mapa da Figura 16 a seguir, possui escalas semanais em dias fixos com a seguinte rotação: Santos/SP, Itapoá/SC, Suape/PE, Salvador/BA, Vitória/ES e Santos/SP.¹⁶⁹

¹⁶⁸ ALIANÇA. **Aliança**: logística simples de porta a porta. 2016. Disponível em:

<http://www.alianca.com.br/alianca/media/alianca_2/documents/news_startpage/140409_Aliana_Cabotagem.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2017.

¹⁶⁹ ALIANÇA. **Aliança**: logística simples de porta a porta. 2016. Disponível em:

<http://www.alianca.com.br/alianca/media/alianca_2/documents/news_startpage/140409_Aliana_Cabotagem.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2017

Figura 16 - Serviço de cabotagem da Aliança – Anel 2



Fonte: Aliança (2016).¹⁷⁰

O Anel 3, conforme mostra o mapa da Figura 17 que segue, possui escala semanal em dias fixos, contando com um navio de 2500 TEUs e outro de 3500 TEUs, sendo a rotação: Santos/SP, Itapoá/SC, Rio Grande/RS, Buenos Aires/AR, Rosário/AR, Zarate/AR e Santos/SP. Essa rotação é apenas temporária para o escoamento da safra de fruta argentina de abril a julho.¹⁷¹

¹⁷⁰ ALIANÇA. **Aliança**: logística simples de porta a porta. 2016. Disponível em: <http://www.alianca.com.br/alianca/media/alianca_2/documents/news_startpage/140409_Aliana_Cabotagem.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2017.

¹⁷¹ ALIANÇA. **Aliança**: logística simples de porta a porta. 2016. Disponível em: <http://www.alianca.com.br/alianca/media/alianca_2/documents/news_startpage/140409_Aliana_Cabotagem.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2017.

Figura 17 - Rotação temporária do Anel 3



Fonte: Aliança (2016).¹⁷²

O Anel 4, conforme mostra o mapa da Figura 18 a seguir, conta com apenas um navio e a rotação de Santos/SP a Vitória/ES.

¹⁷² ALIANÇA. **Aliança**: logística simples de porta a porta. 2016. Disponível em:

<http://www.alianca.com.br/alianca/media/alianca_2/documents/news_startpage/140409_Aliana_Cabotagem.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2017.

Figura 18 - Rotação do Anel 4



Fonte: Aliança (2016).¹⁷³

O Anel 5, conforme o mapa da Figura 19 que segue, conta com apenas um navio de 2500 TEUs, com escalas quinzenais em dias fixos com a seguinte rotação: Punta Pereira/UR, Montevideú/UR, Itapoá/SC, Santos/SP, Punta Pereira/UR.

¹⁷³ ALIANÇA. **Aliança**: logística simples de porta a porta. 2016. Disponível em:

<http://www.alianca.com.br/alianca/media/alianca_2/documents/news_startpage/140409_Aliana_Cabotagem.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2017.

Figura 19 - Rotação do Anel 5



Fonte: Aliança (2016)¹⁷⁴.

A Aliança Navegação não opera nas linhas Santos-Manaus e Itajaí-Suape, mas opera especificamente nos Portos de Santos/SP e Suape/PE, atendendo outras importantes rotas.

3.6.2 Log-in

A Log-in é uma empresa criada pela Companhia Vale do Rio Doce. Em 2007, o capital da empresa foi aberto na BOVESPA e a Vale tornou-se acionista (detém maior parte das ações). Na época, o objetivo principal da empresa era o transporte de minério de ferro próprio e não de transporte marítimo, tendo iniciado a navegação de cabotagem apenas em 2008.¹⁷⁵

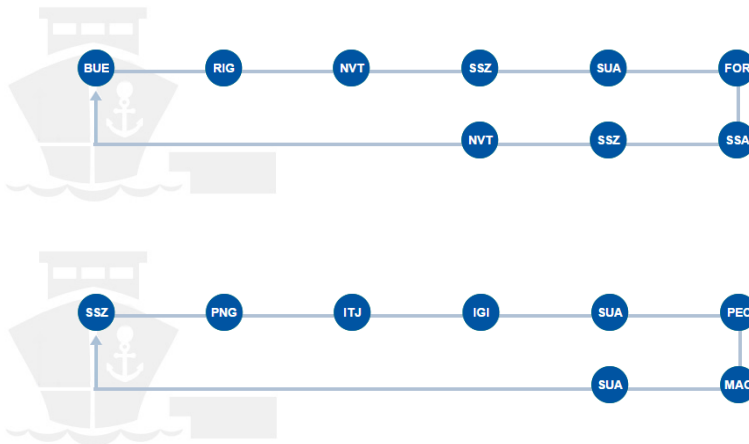
¹⁷⁴ ALIANÇA. **Aliança**: logística simples de porta a porta. 2016. Disponível em:

<http://www.alianca.com.br/alianca/media/alianca_2/documents/news_startpage/140409_Aliana_Cabotagem.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2017.

¹⁷⁵ LOG-IN. **Começando com a cabotagem. 2016**. Disponível em: <www.loginlogistica.com.br>. Acesso em: 15 dez. 2016.

Possui 3 serviços para o transporte de cabotagem no Brasil: Serviço Atlântico Sul, Serviço Amazonas e o Serviço *Shuttle*. O Serviço Atlântico Sul, conforme mostra a Figura 20 a seguir, possui quatro navios entre 2500 e 2800 TEUs, realizado em acordo operacional com a Mercosul Line desde abril de 2016. Possui escalas semanais em dias fixos em Buenos Aires, Rio Grande, Navegantes, Santos, Suape, Fortaleza, Salvador, Santos, Navegantes, Montevideo (quinzenal), Zarate e Buenos Aires (quinzenal).¹⁷⁶

Figura 20 - Serviço Atlântico Sul



Fonte: Log-in (2016).¹⁷⁷

O Serviço Amazonas, conforme mostra a Figura 21 a seguir, possui quatro navios de 2.500 e 2.800 TEUs, realizado em acordo operacional com a Mercosul Line. Possui escalas semanais em dias fixos em Santos, Itajaí, Paranaguá, Itaguaí, Suape, Pecém (quinzenal), Manaus e Vila do Conde (quinzenal).¹⁷⁸

O Serviço Shuttle Service (Figura 21) possui o navio Log-In Pantanal de 1700 TEUs. Ele faz escalas semanais em Santos, Vitória,

¹⁷⁶ LOG-IN. **Começando com a cabotagem. 2016.** Disponível em: <www.loginlogistica.com.br>. Acesso em: 15 dez. 2016.

¹⁷⁷ LOG-IN. **Conheça os portos atendidos pela Log-In. 2016.** Disponível em: <<https://www.loginlogistica.com.br/cabotagem>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

¹⁷⁸ LOG-IN. **Começando com a cabotagem. 2016.** Disponível em: <www.loginlogistica.com.br>. Acesso em: 15 dez. 2016.

Rio de Janeiro, retornando a Santos.¹⁷⁹ Realiza importante serviço *feeder*.

Figura 21 - Serviço *Shuttle Service*



Fonte: Log-in (2016).¹⁸⁰

3.6.3 Mercosul Line

A Mercosul Line é um armador brasileiro especializado no transporte de cargas em contêiner. A empresa foi criada em 1996 para operar na cabotagem, sendo adquirida pelo grupo dinamarquês Maersk Group em 2006.¹⁸¹

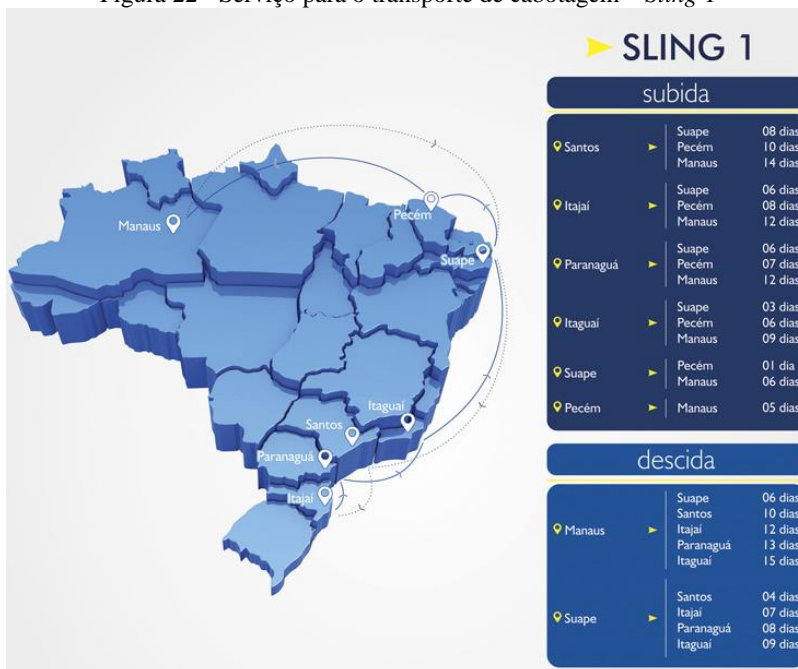
Possui 2 serviços para o transporte de cabotagem no Brasil: *Sling 1* e *Sling 2*. O *Sling 1* (Figura 22) é realizado em parceria com a Log-In e possui serviço semanal e em dia fixo com quatro navios de 2500 e 2800 TEUs. Possui a seguinte rotação: Santos, Itajaí, Paranaguá, Itaguaí, Suape, Pecém (quinzenal) e Manaus.¹⁸²

¹⁷⁹ LOG-IN. **Começando com a cabotagem.** 2016. Disponível em: <www.loginlogistica.com.br>. Acesso em: 15 dez. 2016.

¹⁸⁰ LOG-IN. **Conheça os portos atendidos pela Log-In.** 2016. Disponível em: <<https://www.loginlogistica.com.br/cabotagem>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

¹⁸¹ MERCOSUL LINE. **História.** 2016. Disponível em: <http://www.mercosul-line.com.br/empresa_historia.php>. Acesso em: 10 jan. 2017.

¹⁸² MERCOSUL LINE. **Rotas:** cabotagem – internacional. 2016. Disponível em: <http://www.mercosul-line.com.br/servicos_rota.php>. Acesso em: 10 jan. 2017.

Figura 22 - Serviço para o transporte de cabotagem – *Sling 1*

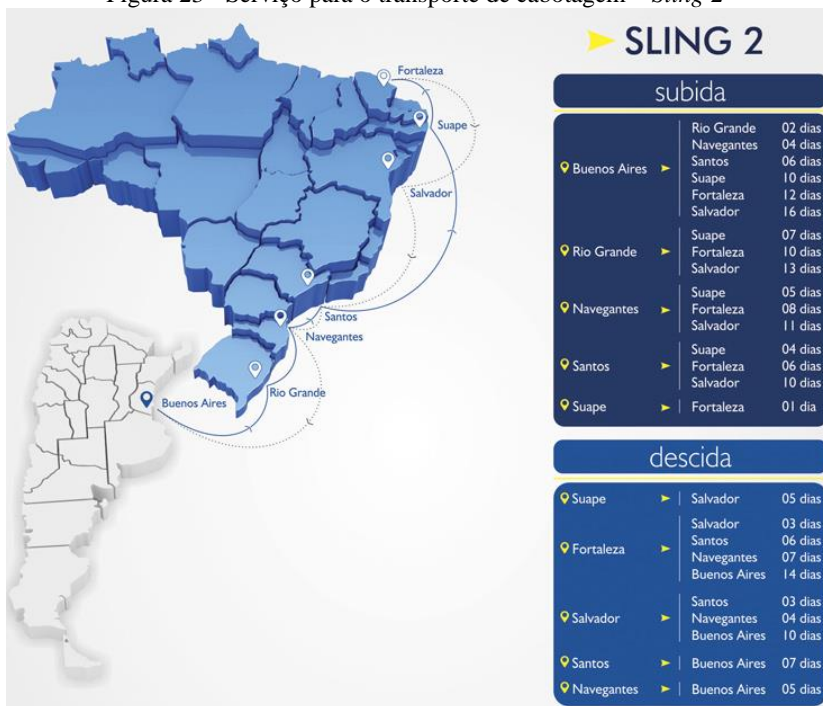
Fonte: Mercosul Line (2016).¹⁸³

O *Sling 2* (Figura 23), serviço iniciado em abril de 2016, em acordo operacional com a Log-in, possui quatro navios de 2.500 e 2.800 TEUs, com escalas semanais em dias fixos. Possui a seguinte rotação: Buenos Aires, Rio Grande, Navegantes, Santos, Suape, Fortaleza, Salvador, Santos, Navegantes e retornando a Buenos Aires.¹⁸⁴

¹⁸³ MERCOSUL LINE. **Rotas:** cabotagem – internacional. 2016. Disponível em: <http://www.mercosul-line.com.br/servicos_rota.php>. Acesso em: 10 jan. 2017.

¹⁸⁴ MERCOSUL LINE. **Rotas:** cabotagem – internacional. 2016. Disponível em: <http://www.mercosul-line.com.br/servicos_rota.php>. Acesso em: 10 jan. 2017.

Figura 23 - Serviço para o transporte de cabotagem – Sling 2



Fonte: Mercosul Line (2016).¹⁸⁵

3.7 ROTAS DE CABOTAGEM

A seguir, as rotas de cabotagem Manaus-AM/Santos-SP e Santos-SP/Manaus-AM e Itajaí-SC/Suape-PE e Suape-PE/Itajaí-SC.

3.7.1 Manaus-AM/Santos-SP e Santos-SP/Manaus-AM

O serviço de cabotagem Manaus-AM/Santos-SP e Santos-SP/Manaus-AM é realizado no Brasil pelo armador Aliança, com escalas semanais em dias fixos, contando com seis navios com capacidade entre 3800 e 4800 TEUs.

A rota (ida), conforme já apresentado neste estudo, inicia-se no

¹⁸⁵ MERCOSUL LINE. **Rotas:** cabotagem – internacional. 2016. Disponível em: <http://www.mercosul-line.com.br/servicos_rota.php>. Acesso em: 10 jan. 2017.

Porto do Rio Grande, passando por Imbituba, Itapoá, Santos, Itaguaí-RJ, Salvador/BA, Suape/PE, Pecém/CE, Vila do Conde/PA, concluindo em Manaus/AM. A rota (volta) inicia-se no Porto de Manaus/AM, Pecém/CE, Suape/PE, Salvador/BA, Itaguaí/RJ, Santos/SP, concluindo no Porto do Rio Grande/RS.

O Serviço Amazonas é realizado em acordo operacional entre os armadores Log-in e Mercosul Line. Ele possui quatro navios de 2.500 e 2.800 TEUs e escalas semanais em dias fixos. A rota (ida) inicia-se no Porto de Santos/SP, passando por Itajaí, Paranaguá, Itaguaí/RJ, Suape/PE, Pecém/CE (quinzenal), Manaus/Ame Vila do Conde/PA (quinzenal). A rota (volta) inicia-se em Vila do Conde/PA (quinzenal), Manaus/AM, Pecém (quinzenal), Suape/PE, Itaguaí/RJ, Paranaguá/PR, Itajaí/SC, terminando em Santos/SP.¹⁸⁶

As oito principais rotas no transporte de cabotagem no país correspondem a 32% de toda a movimentação. A rota Amazonas/São Paulo, a principal, corresponde a 8% do total; e a rota São Paulo/Amazonas, terceira principal, corresponde a 3,9% do total.¹⁸⁷

A rota Chibatão (AM)/Santos (SP) movimentou 721.714 toneladas em 2016 em contêineres, reduzindo 10,02% em relação a 2015. Apesar da queda no ano passado, essa rota vinha apresentando crescimento ano a ano, movimentando, em 2010, 222.212 toneladas, um crescimento de mais de 300% em apenas 6 anos.¹⁸⁸

A rota Santos (SP)/Chibatão (AM) movimentou 524.488 toneladas em 2016 em contêineres, reduzindo 5,48% em relação a 2015. Quando comparado a 2010, quando a rota movimentou 120.904 toneladas, o crescimento foi de mais de 400% em apenas 6 anos.¹⁸⁹

A rota Chibatão/Santos apresenta movimento maior que Santos/Chibatão. Ela é utilizada principalmente para o escoamento dos produtos da Zona Franca de Manaus para as regiões Sul e Sudeste.

¹⁸⁶ LOG-IN. **Conheça os portos atendidos pela Log-In**. 2016. Disponível em: <<https://www.loginlogistica.com.br/cabotagem>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

¹⁸⁷ BARROS, Monica. Desafios da cabotagem em 2015. **ILOS**. 2015. Disponível em: <<http://goo.gl/1OUKij>>. Acesso em: 10 mar. 2016.

¹⁸⁸ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016**. Abril de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>>. Acesso em: 3 abr. 2017.

¹⁸⁹ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016**. Abril de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>>. Acesso em: 3 abr. 2017.

3.7.2 Itajaí-SC/Suape-PE e Suape-PE/Itajaí-SC

O serviço de cabotagem Itajaí/SC-Suape/PE e Suape/PE-Itajaí/SC é realizado pelo armador Mercosul Line em parceria com o armador Log-In, com quatro navios entre 2500 e 2800 TEUs, com escalas semanais em dias fixos. A rota possui a seguinte rotação: Buenos Aires, Rio Grande, TUP de Navegantes, Santos, Suape, Fortaleza, Salvador, Santos, TUP de Navegantes e retornando a Buenos Aires.¹⁹⁰

Outro serviço de cabotagem ligando os dois Portos, nesse caso pelo Porto Público de Itajaí, é realizado em acordo operacional entre os armadores Log-in e Mercosul Line. O serviço possui quatro navios de 2.500 e 2.800 Teus e escalas semanais em dias fixos. A rota (ida) inicia-se no Porto de Santos/SP, passando por Itajaí, Paranaguá, Itaguaí/RJ, Suape/PE, Pecém/CE (quinzenal), Manaus/Ame Vila do Conde/PA (quinzenal). A rota (volta) inicia-se em Vila do Conde/PA (quinzenal), Manaus/AM, Pecém (quinzenal), Suape/PE, Itaguaí/RJ, Paranaguá/PR, Itajaí/SC, terminando em Santos/SP.¹⁹¹

A rota Santa Catarina/Pernambuco, oitava maior rota para o transporte de cabotagem no país, corresponde a 2,6% do total movimentado.¹⁹² A rota Itajaí/Suape, incluindo também o terminal da Portonave, tem movimentação bem superior que Suape/Itajaí.¹⁹³ A rota Itajaí/Suape movimentou 143.427 toneladas em 2016, já por Navegantes, pelo terminal da Portonave, essa movimentação foi de 159.720 toneladas em cargas containerizadas.¹⁹⁴

A rota Suape/Itajaí movimentou, em 2016, 37.198 toneladas de cargas containerizadas, enquanto a movimentação de Suape/Navegantes

¹⁹⁰ MERCOSUL LINE. **Rotas:** cabotagem – internacional. 2016. Disponível em: <http://www.mercosul-line.com.br/servicos_rota.php>. Acesso em: 10 jan. 2017.

¹⁹¹ LOG-IN. **Conheça os portos atendidos pela Log-In.** 2016. Disponível em: <<https://www.loginlogistica.com.br/cabotagem>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

¹⁹² BARROS, Monica. Desafios da cabotagem em 2015. **ILOS.** 2015. Disponível em: <<http://goo.gl/IOUKij>>. Acesso em: 10 mar. 2016.

¹⁹³ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016.** Abril de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>>. Acesso em: 3 abr. 2017.

¹⁹⁴ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016.** Abril de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>>. Acesso em: 3 abr. 2017.

foi de 118.514 toneladas.¹⁹⁵

Neste capítulo, apresentamos informações sobre o Complexo Portuário de Manaus (AM) e o Terminal de Chibatão, o Complexo Portuário de Santos e o Terminal Privado da Embraport, o Complexo Portuário de Suape (PE) e o Complexo Portuário Portuário de Itajaí, incluindo o Porto Público de Itajaí, arrendado para a APM Terminals e o Terminal Privado da Portonave, todos terminais que operam com a movimentação de contêineres na cabotagem.

Tratou-se dos três armadores nacionais que operam no transporte de cabotagem em contêineres no Brasil: Aliança, Mercosul Line e Log In, suas rotas e portos onde operam, além das rotas em estudo Manaus (AM)/Santos(SP) e Suape (PE)/Itajaí(SC).

Foi verificado que o Porto de Suape é o líder nacional na movimentação de cabotagem, mas, quando abordamos apenas a movimentação de contêineres na cabotagem, o Porto de Santos continua na liderança em movimentação, seguido do TUP de Chibatão (AM), Suape (PE) e do TUP da Embraport (SP).

A rota Manaus (AM)/Santos(SP) continua sendo de maior movimentação, transportando produtos da Zona Franca de Manaus para distribuição nas regiões Sul e Sudeste. As rotas Itajaí (SC)/Suape(PE), apesar de menor movimentação, tem sua importância, pois une duas regiões Sul e Nordeste.

No Capítulo 4 a seguir, são apresentadas entrevistas com usuários, dentre armadores, terminais portuários e as empresas produtoras que utilizam o transporte de cabotagem. As entrevistas foram realizadas por telefone, e-mail e pessoalmente por meio de um questionário padrão com o objetivo de conhecer os principais problemas do modal aquaviário no Brasil, vantagens da sua utilização e perspectivas para o setor para os próximos anos.

Também foram utilizadas outras pesquisas já realizadas no setor nos últimos anos, com o objetivo de conhecer particularidades do setor e a busca da eficiência do setor para os próximos anos.

¹⁹⁵ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016**. Abril de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>>. Acesso em: 3 abr. 2017.

4 EFICIÊNCIA NA CABOTAGEM BRASILEIRA: ANÁLISE DA PERCEPÇÃO DOS OPERADORES

Este capítulo trata da percepção dos operadores envolvidos no transporte de cabotagem no Brasil, dentre usuários, armadores e terminais portuários. Foram utilizadas, também, pesquisas recentes sobre o tema realizadas recentemente.

4.1 METODOLOGIA DO QUESTIONÁRIO

As entrevistas foram feitas por meio da aplicação de um roteiro de entrevistas estruturado e semiaberto junto a executivos dos usuários, dos terminais e dos armadores das rotas Santos-Manaus e Itajaí-Suape, nos períodos de janeiro a abril de 2017. As entrevistas foram realizadas pessoalmente, quando possível, por telefone ou e-mail.

4.2 PERCEPÇÃO DOS OPERADORES

Foram entrevistados 8 operadores, sendo 2 empresas usuárias do transporte de cabotagem, 2 armadores que operam na costa brasileira e 4 terminais portuários que disponibilizam os serviços de cabotagem e operam nas rotas pesquisadas.

Além das 8 entrevistas realizadas e publicadas, foram feitos inúmeros contatos, principalmente com usuários, que não autorizaram a publicação das entrevistas, evitando exposição de críticas aos armadores e aos terminais portuários citados. O número de usuários entrevistados e autorizados foi de apenas dois, um número baixo, visto a grande quantidade de empresas usuárias da cabotagem no Brasil.

Dos 3 armadores que operam com cargas containerizadas no Brasil, dois foram entrevistados. O número de terminais portuários entrevistados também foi bastante relevante, dos 6 contatos realizados, quatro deles autorizaram a publicação.

4.2.1 Usuários

Foram entrevistadas duas empresas sediadas na Região Sul do país, Arroz Urbano e Britânia. Foi adotado o questionário padrão a seguir para a realização das entrevistas, sendo ambos os questionários respondidos por e-mail. Foram contatadas várias empresas para entrevistas, de acordo com sugestões realizadas pelos representantes dos terminais entrevistados, porém apenas as duas responderam os

questionários.

1. *Cite os principais problemas na operação portuária no embarque de cargas.*
2. *Cite os principais problemas na operação portuária no desembarque das cargas.*
3. *Qual a frequência e regularidade na utilização dos serviços de cabotagem? Quais as mercadorias transportadas?*
4. *Há quanto tempo sua empresa utiliza o transporte de cabotagem? O que motivou sua empresa a utilizar esse modal?*
5. *Qual a sua avaliação e as principais críticas em relação à atuação dos órgãos intervenientes na zona primária? Incluindo Receita Federal, MAPA, ANVISA, Autoridade Portuária?*
6. *Qual o tempo médio da sua mercadoria até a efetivação do embarque, desde a chegada ao porto? Qual o tempo médio em relação à liberação de cargas?*
7. *Sua empresa opera no comércio exterior? Em caso afirmativo, quais as diferenças em relação ao tratamento das cargas de cabotagem e comércio exterior relacionado a custos portuários, tarifa portuária, frete marítimo, atuação dos órgãos intervenientes e agilidade nas operações portuárias?*
8. *Em relação à documentação exigida para o transporte de cabotagem? Enumere qual a documentação exigida.*
9. *Quais são os outros modais utilizados pela sua empresa desde a saída da carga de sua empresa até a chegada ao seu cliente?*
10. *Qual sua avaliação em relação à confiabilidade (prazos) dos serviços prestados no transporte de cabotagem?*
11. *Na sua avaliação, quais as principais vantagens e desvantagens na utilização do modal aquaviário para o transporte de mercadorias?*
12. *Qual a sua avaliação em relação aos armadores envolvidos no transporte de cabotagem, relacionado a custos, confiabilidade e segurança das cargas?*
13. *Qual a sua avaliação em relação aos terminais portuários utilizados?*

4.2.1.1 ENTREVISTA COM ORLANDO A. PAES - BRITANIA ELETRODOMÉSTICOS

A Britânia foi fundada em Curitiba/PR no ano de 1956. A empresa produz fogões e metálicos, especializando-se, no decorrer dos anos, em eletrodomésticos, eletroportáteis e eletrônicos. Com sede na

capital paranaense, a empresa possui seu centro de distribuição na cidade de Joinville/SC e unidades fabris em Camaçari/BA, Manaus/AM e uma planta fabril em Joinville.¹⁹⁶ O entrevistado é Gerente de Transportes da empresa.

1. *Cite os principais problemas na operação portuária no embarque de cargas.*

Na saída de Manaus, às vezes, falta espaço no navio. Quando deixam de atracar, o navio perde o porto de destino por algum problema, atrasa a chegada (condições meteorológicas). Há problemas no Porto, que demora para agendar, não tem espaço no navio na saída. O prazo do *Dead-line* no Porto de Manaus é muito curto, ocasionando problemas.

2. *Cite os principais problemas na operação portuária no desembarque das cargas.*

Restrições relacionadas ao agendamento e horários de operações, por exemplo no Porto de Itajaí.

3. *Qual a frequência e regularidade na utilização dos serviços de cabotagem? Quais as mercadorias transportadas?*

Utilização semanal com embarque em Manaus. As mercadorias transportadas são da linha branca, ou seja, eletrodomésticos.

4. *Há quanto tempo sua empresa utiliza o transporte de cabotagem? O que motivou sua empresa a utilizar esse modal?*

Utiliza há uns 10 anos. Motivo é o preço atraente.

5. *Qual a sua avaliação e as principais críticas em relação à atuação dos órgãos intervenientes na zona primária? Incluindo Receita Federal, MAPA, ANVISA, Autoridade Portuária?*

Avaliação regular. Nos portos, o problema é com

¹⁹⁶ Disponível em: <<http://www.britania.com.br/quem-somos>>. Acesso em: 5 maio 2017.

agendamento e custos altos das tarifas e preços portuários.

6. *Qual o tempo médio da sua mercadoria até a efetivação do embarque, desde a chegada ao porto? Qual o tempo médio em relação à liberação de cargas?*

Quatro dias.

7. *Sua empresa opera no comércio exterior? Em caso afirmativo, quais as diferenças em relação ao tratamento das cargas de cabotagem e comércio exterior relacionado a custos portuários, tarifa portuária, frete marítimo, atuação dos órgãos intervenientes e agilidade nas operações portuárias?*

Não respondeu.

8. *E em relação à documentação exigida para o transporte de cabotagem?*

Não respondeu.

9. *Quais são os outros modais utilizados pela sua empresa desde a saída da carga de sua empresa até a chegada ao seu cliente?*

Rodoviário e aéreo.

10. *Qual sua avaliação em relação à confiabilidade (prazos) dos serviços prestados no transporte de cabotagem?*

Nota 6, regular.

11. *Na sua avaliação, quais as principais vantagens e desvantagens na utilização do modal aquaviário para o transporte de mercadorias?*

Positivo é o preço atraente, quando comparado aos outros modais.

Negativo é estar refém de condições meteorológicas. Atraso de navio no porto de chegada. Fica refém, não tem confiança.

12. *Qual a sua avaliação em relação aos armadores envolvidos no*

transporte de cabotagem, relacionado a custos, confiabilidade e segurança das cargas?

A Mercosul Line tem o serviço mais eficiente. Aliança tem prazo longo, tempo maior do navio para saída e chegada. A Log in tem um preço competitivo em relação aos outros armadores, mas tem limitações em relação à qualidade do serviço prestado.

13. *Qual a sua avaliação em relação aos terminais portuários utilizados?*

São bons. O único problema são os problemas internos de liberação e agendamento.

Análise da entrevista

Nessa entrevista ficam claros alguns problemas que precisam ser superados para o desenvolvimento da cabotagem. Muitas cargas não são embarcadas por falta de espaço nos navios, que são semanais. Tal problema poderia ser superado com portos com profundidades maiores, possibilitando aumento do calado e da capacidade de carga do navio, ou mais embarcações realizando o transporte.

Também ficou evidente que ainda ocorrem problemas operacionais nos portos, atrasando os embarques e que ainda existem problemas com a confiabilidade nas atracações, ocorrido na sua maioria por problemas meteorológicos. Ficou claro que o preço do frete na cabotagem é atraente, mas as tarifas portuárias ainda altas.

4.2.1.2 ENTREVISTA COM ALMIR SZYDLOWSKI – ARROZ URBANO

A Urbano Agroindustrial está entre as maiores e mais importantes empresas de alimentos do país, atuando no beneficiamento de arroz, feijão e macarrão de arroz. A empresa está localizada em Jaraguá do Sul/SC, com filiais em São Gabriel/RS, Meleiro/SC, Sinop/MT, Pouso Redondo/SC, Cabo de Santo Agostinho/PE, Guarulho/SP e Ponta Grossa/PR.¹⁹⁷ O entrevistado é o coordenador logístico da empresa, que usa as duas rotas da pesquisa.

¹⁹⁷ Disponível em: <<http://www.urbano.com.br/urbano.html>>. Acesso em: 5 maio 2017.

1. *Cite quais os principais problemas na operação portuária no embarque de cargas.*

Free time de armazenagem reduzido, falta de flexibilidade em negociação de armazenagem com os portos e o fechamento do canal complexo portuário de Itajaí, devido à correnteza (em 2016, ficou 10 dias com mercadoria parada e tivemos um grande prejuízo).

2. *Cite quais os principais problemas na operação portuária no desembarque das cargas.*

Atraso/demora na liberação da documentação (casos que demoram três a quatro dias até retirar o contêiner), *free time* da armazenagem no porto de destino, que os portos estão reduzindo - de 20 passou para 10 dias. Antigamente, negociávamos direto com os armadores, hoje se empurra para o embarcador negociar direto com o Porto.

3. *Qual a frequência e regularidade na utilização dos serviços de cabotagem? Quais as mercadorias transportadas?*

Frequência diária, sendo a mercadoria arroz.

4. *Há quanto tempo sua empresa utiliza o transporte de cabotagem? O que motivou sua empresa a utilizar esse modal?*

Há 8 anos aproximadamente. Motivação é o custo.

5. *Qual a sua avaliação e as principais críticas em relação à atuação dos órgãos intervenientes na zona primária? Incluindo Receita Federal, MAPA, ANVISA, Autoridade Portuária?*

Na cabotagem, não influencia muito. Influencia mais na importação.

6. *Qual o tempo médio da sua mercadoria até a efetivação do embarque, desde a chegada ao porto? Qual o tempo médio em relação à liberação de cargas?*

Em torno de 5 a 6 dias. Já, para liberar a carga no destino, em

torno de 4 dias.

7. *Sua empresa opera no comércio exterior? Em caso afirmativo, quais as diferenças em relação ao tratamento das cargas de cabotagem e comércio exterior relacionado a custos portuários, tarifa portuária, frete marítimo, atuação dos órgãos intervenientes e agilidade nas operações portuárias?*

A empresa exporta um volume pequeno, de dois a três contêineres por mês.

8. *E em relação à documentação exigida para o transporte de cabotagem?*

Nota fiscal e comprovante de pesagem. Cabotagem é tranquilo sem muita burocracia, diferente de importação e exportação.

9. *Quais são os outros modais utilizados pela sua empresa desde a saída da carga de sua empresa até a chegada ao seu cliente?*

Ferrovário e rodoviário.

10. *Qual sua avaliação em relação à confiabilidade (prazos) dos serviços prestados no transporte de cabotagem?*

Acho que é boa. Até há alguns anos atrasava muito, não tinha muita confiabilidade de prazo. Hoje em dia dá para dizer que é boa.

11. *Na sua avaliação, quais as principais vantagens e desvantagens na utilização do modal aquaviário para o transporte de mercadorias?*

Vantagem – segurança, porque é muito raro acontecer um sinistro e, também, o custo.

Desvantagem – “*transit time*” (tempo), pouca opção de empresas que gera um monopólio no mercado. Empresas são muito inflexíveis quanto à negociação, talvez pelo fato de serem poucas atuando.

12. *Qual a sua avaliação em relação aos armadores envolvidos no*

transporte de cabotagem, relacionado a custos, confiabilidade e segurança das cargas?

Avaliação média. A cabotagem já teve uma diferença muito grande do rodoviário. Hoje essa diferença diminuiu. Confiabilidade creio que todas possuem. A segurança das cargas também. O que pesa mais é o custo, que poderia ser melhor.

13. *Qual a sua avaliação em relação aos terminais portuários utilizados?*

Ruim. Por uma questão burocrática, falta de flexibilidade nas negociações, *free time* reduzido, em Itajaí e Navegantes, o Porto não assume custo quando o canal fecha devido à correnteza. São essas situações que prejudicam. Isso que no Sul temos uma concorrência muito maior.

Quanto mais para o Norte, pior é, por falta de concorrência. Tarifas de atracação são altíssimas, em Manaus, por exemplo, é um monopólio.

Análise da entrevista

Nessa entrevista, fica claro que os serviços portuários precisam ser melhorados, a confiabilidade ainda é baixa, e o tempo que a mercadoria permanece no Porto, tanto no embarque como no desembarque, precisa ser reduzido.

A principal vantagem do transporte de cabotagem é a segurança da carga, com baixo índice de sinistros, e a desvantagem são poucas empresas atuando no setor, apenas 3 armadores, dificultando as negociações por melhores preços e possibilitando um cartel no setor.

4.2.2 Armadores

Foram entrevistados 2 armadores nacionais que atuam no transporte de cargas containerizadas pela costa brasileira, sendo eles: Aliança Navegação e Mercosul Line. O outro armador Log In foi contatado, mas não respondeu o questionário. Foi utilizado o questionário padrão abaixo. Ambos responderam por email.

1. *Qual a frequência de oferta de serviços de transporte de cabotagem nos portos de Santos, Manaus, Itajaí e Suape?*

2. *Os prazos pré-estabelecidos de embarque e desembarque são cumpridos?*
3. *Os navios de cabotagem possuem atracação preferencial nos portos envolvidos? Existe algum acordo com os terminais portuários garantindo atracação prioritária?*
4. *Quais os serviços ofertados pelos armadores para os usuários desse modal de transporte?*
5. *Em relação aos custos de frete, quais as diferenças em relação ao transporte internacional?*
6. *Quais os incentivos governamentais para compra de navios nos estaleiros nacionais?*
7. *Quantos navios a empresa dispõe para o transporte de cabotagem? Qual a idade da frota? Qual a procedência das embarcações?*
8. *Quais as perspectivas para o aumento da navegação de cabotagem para os próximos anos? Quais os principais empecilhos para o desenvolvimento do setor?*
9. *Quais os principais problemas na operação portuária no embarque de cargas?*
10. *Quais os principais problemas na operação portuária no desembarque das cargas?*
11. *Qual a documentação exigida para o transporte de cabotagem?*
12. *Na sua avaliação, quais as principais vantagens e desvantagens na utilização do modal aquaviário para o transporte de mercadorias?*
13. *Qual a sua avaliação em relação aos terminais portuários utilizados?*

4.2.2.1 ENTREVISTA COM FABIO AZZONE – ALIANÇA NAVEGAÇÃO

A Aliança Navegação, armador nacional que opera na cabotagem brasileira por meio de 5 rotas pré-definidas, não operando especificamente nas rotas objeto do estudo, mas opera nos Portos de Santos/SP e Suape/PE, atendendo outras rotas. O entrevistado é o coordenador nacional de cabotagem da empresa.

1. *Qual a frequência de oferta de serviços de transporte de cabotagem nos portos de Santos, Suape?*

Todos são semanais. Em Santos a frequência é de dois navios por semana.

2. *Os prazos pré-estabelecidos de embarque e desembarque são cumpridos?*

Janelas de atracação pré-estabelecidas. Compromisso de cumprir e são cumpridas. A chegada do navio para embarque acontece tranquilamente. Entregar a carga existe a parte de terra que depende do próprio embarcador em aprontar a carga a tempo, mas os navios cumprem o horário.

3. *Os navios de cabotagem possuem atracação preferencial nos portos envolvidos? Existe algum acordo com os terminais portuários garantindo atracação prioritária?*

Não preferencial, mas temos o acordo de janela de atracação. Se o navio chega no dia, existe garantia de que atraca e opera. Compromisso mútuo. Janela negociada para o serviço de cabotagem e outros tráfegos que a empresa possui. Confiabilidade de datas depende dessa negociação de janelas para oferecer um serviço confiável. Negociação prévia de janelas de compromisso de atracação – isso existe.

4. *Quais os serviços ofertados pelos armadores para os usuários desse modal de transporte?*

Aliança oferta serviço porta a porta. Além do serviço marítimo, oferta também o terrestre. Serviço é agregado e a responsabilidade e gestão toda do armador. Pacote único onde o armador faz tudo.

5. *Em relação aos custos de frete, quais as diferenças em relação ao transporte internacional?*

É muito diferente, porque a demanda do mercado internacional está atrelada a outras variáveis, diferentes do mercado interno. Custos diferenciados, porque são navios com volumes diferentes, o que interfere no preço. No serviço de cabotagem, tripulação e navio precisam ser brasileiros. Armador acaba sendo refém. Custo de um tripulante nacional é muito maior do que o custo de tripulante estrangeiro.

Custo base é muito mais alto porque o custo do navio é muito específico e mais caro. É mais seguro importar um navio e pagar

impostos do que fabricar aqui, que há dificuldades de receber o navio, por problemas financeiros do estaleiro.

6. *Quais os incentivos governamentais para compra de navios nos estaleiros nacionais?*

Não tem incentivo fiscal. Um percentual do frete que você embarca, o governo mantém uma espécie de crédito para construção ou reparo de embarcação pode usar esse valor, que fica no Fundo de Marinha Mercante para financiamento de embarcação nova.

Em todo frete gerado, uma parte vai para a marinha mercante, quem controla a utilização é a ANTAQ.

7. *Quantos navios a empresa dispõe para o transporte de cabotagem? Qual a idade da frota? Qual a procedência das embarcações?*

Aliança tem 8 navios para cabotagem.

Quatro navios de 3.800 TEUS – dois navios de 2013 e dois de 2014 (importados, mas nacionalizados e habilitados).

Dois navios de 4.800 TEUS (dois maiores em operação do Brasil – 2015 (importados, mas nacionalizados e habilitados).

Dois navios de 2.500 TEUS – 2004.

8. *Quais as perspectivas para o aumento da navegação de cabotagem para os próximos anos? Quais os principais empecilhos para o desenvolvimento do setor?*

Perspectivas são muito boas, porque crescemos no ritmo de dois dígitos ao longo dos últimos cinco anos. Perspectiva é muito positiva.

Empecilho é a burocracia que, comparativamente, o rodoviário não tem. Uma série de regulamentações que o marítimo tem e que prejudica a concorrência com o rodoviário. Parte burocrática que me obriga a ter mais tempo para executar a operação em comparação ao rodoviário que não tem tantas regulamentações.

9. *Quais os principais problemas na operação portuária no embarque de cargas.*

Acesso aos portos (vias, portos afetados por áreas urbanas) ou

falta de acesso a modais alternativos, como ferrovia (como é feito em Santos), burocracia.

10. *Quais os principais problemas na operação portuária no desembarque das cargas.*

Burocracia para a liberação das cargas nos Portos (no Norte e Nordeste tem um processo de passagem pela Sefaz – Secretaria da Fazenda dos Estados) pelo menos 24 horas são perdidas nisso. Infraestrutura e capacidade dos Portos (alguns ainda têm estrutura lenta, navio acaba tendo que ficar mais tempo operando).

11. *Qual a documentação exigida para o transporte de cabotagem?*

Essencialmente é a mesma que o rodoviário. Nota fiscal da mercadoria e quando a carga é perigosa as documentações de envelope de emergência – para cumprir normas internacionais, um formulário.

12. *Na sua avaliação, quais as principais vantagens e desvantagens na utilização do modal aquaviário para o transporte de mercadorias?*

Vantagem é a integridade da carga e segurança – níveis de avarias e sinistros é mínimo. Custo também é vantagem – tudo depende da distância a ser transportada. Superior a 1.500 quilômetros passa a ser vantajoso.

Desvantagens – pode ter um tempo de viagem um pouco maior, dependendo do trecho. Contudo, é possível programar-se e ter planejamento da carga mais assertivo – o que acaba compensando.

13. *Qual a sua avaliação em relação aos terminais portuários utilizados?*

São bons. Alguns lugares podem melhorar, como no Nordeste, que poderia ter mais terminais – pode melhorar a oferta. Não tem muita concorrência. Comparativamente são os que tem mais a desenvolver, mas, no Sul e Santos, há mais opções com terminais muito bem equipados. Em Santa Catarina, principalmente Itapoá que é novo e está em expansão de área.

Análise da entrevista

Nessa entrevista, ficou claro que os navios de cabotagem não possuem atracação preferencial, mas têm janelas de atracação negociadas em todos os portos. Também ficou claro que o custo do transporte de cabotagem pode diminuir, principalmente quando comparamos com o mercado internacional, onde os navios têm maior capacidade de carga, além do fato do tripulante nacional ter um custo maior que o tripulante estrangeiro.

Também ficou evidenciado que a indústria naval precisa de incentivos fiscais para ser competitiva e que os armadores nacionais possam fazer encomendas aqui. Outro fator negativo é a burocracia que o transporte rodoviário não tem, principalmente regulamentações. O acesso aos portos precisa ser melhorado, além da infraestrutura portuária e capacidade dos portos.

A principal vantagem apontada é com relação à integridade da carga e segurança, o nível de avarias é mínimo, além do custo principalmente para distâncias longas.

4.2.2.2 ENTREVISTA COM GERÔNIMO TONELLI SOBRINHO - MERCOSUL LINE

A Mercosul Line é um armador nacional que opera nas duas rotas pesquisadas em parceria com o armador Log-In. O entrevistado é o Executivo de Vendas - Sul da empresa.

1. *Qual a frequência de oferta de serviços de transporte de cabotagem nos portos de Santos, Manaus, Itajaí e Suape?*

Todas as nossas rotas são semanais nos dois serviços.

2. *Os prazos pré-estabelecidos de embarque e desembarque são cumpridos?*

Os prazos pré-estabelecidos são sempre cumpridos, salvo casos de força climática, falhas mecânicas ou atraso por parte dos terminais portuários.

3. *Os navios de cabotagem possuem atracação preferencial nos portos envolvidos? Existe algum acordo com os terminais portuários garantindo atracação prioritária?*

Tanto no longo curso, quanto na cabotagem as atracções atendem às janelas estabelecidas para atracções dos serviços. Perdendo essa janela, existe negociação, caso a caso, para definição de como proceder, se pela omissão ou atracção em janela diferente, sem prioridade.

4. *Quais os serviços ofertados pelos armadores para os usuários desse modal de transporte?*

A gama de serviços especiais ofertados pela Mercosul Line é enorme, cito os principais:

- Coleta ou entrega em carreta aberta.
- Estufagem ou desova em terminal de apoio.
- Ajudantes para carregamento ou descarregamento de container.
- Envio de numerário para carregamento e descarregamento de container.
- Fornecimento de material de peçação.
- Escolta.

5. *Em relação aos custos de frete, quais as diferenças em relação ao transporte internacional?*

A Mercosul Line trabalha com 4 variáveis de custo para compor o frete final: Frete total (marítimo + rodoviário) + THC Origem + THC Destino + BAF. O THC representa custos de movimentação no terminal e o BAF é uma sobretaxa aplicada pelo armador em cima do frete.

6. *Quais os incentivos governamentais para compra de navios nos estaleiros nacionais?*

Existe um programa de utilização do AFRMM recolhido que é disponibilizado a todos os armadores.

7. *Quantos navios a empresa dispõe para o transporte de cabotagem? Qual a idade da frota? Qual a procedência das embarcações?*

A Mercosul Line dispõe de 4 navios, demais informações são restritas.

8. *Quais as perspectivas para o aumento da navegação de cabotagem para os próximos anos? Quais os principais empecilhos para o desenvolvimento do setor?*

Após uma constante de 3 anos com aumento de 20% a.a. do volume embarcado até o ano de 2015, a crise que se instaurou desacelerou vertiginosamente esse aumento e os números para os próximos anos são incertos.

Os principais empecilhos para a evolução do modal são as precárias condições das rodovias de acesso aos portos brasileiros, a falta de investimento nos terminais portuários estatais, a quase inexistente fiscalização sobre o cumprimento da Lei do Motorista (que torna muito grande a diferença de *transit time* de cargas do Sul/Sudeste para o Nordeste) e a falta de conhecimento sobre o modal.

9. *Quais os principais problemas na operação portuária no embarque de cargas.*

O maior problema enfrentado pela cabotagem com relação aos embarques é a grande concentração de coletas requisitada pelos clientes em data muito próxima do *deadline*.

Esta prática é adotada para não afetar ainda mais o prazo de pagamento que começa a contar a partir da emissão da NF de venda e para diminuir custos de energia e monitoramento nos casos de containers *reefers*. Os demais desafios são os mesmos que existem em qualquer embarque de exportação.

10. *Quais os principais problemas na operação portuária no desembarque das cargas.*

O principal problema para a cabotagem no desembarque da carga é o tempo de liberação dos contêineres, que adiciona ainda mais dias ao *dead time*, que já é maior do que o rodoviário. Demais desafios são os mesmos que qualquer desembarque de importação enfrenta.

11. *Qual a documentação exigida para o transporte de cabotagem?*

Apenas a NF nos casos Porta, adicionando a essa lista a Guia Auxiliar de Embarque – GAE nos casos Porto e finalmente o PIN da Suframa em embarques que são direcionados ao porto de Manaus.

12. *Na sua avaliação quais as principais vantagens e desvantagens na utilização do modal aquaviário para o transporte de mercadorias?*

As principais vantagens são a maior segurança no transporte, maior sustentabilidade ambiental pela baixa emissão de CO₂, maior sustentabilidade social ao proporcionar ao motorista do caminhão viagens mais curtas e, conseqüentemente, maior convivência com a família, maior profissionalismo e previsibilidade nas operações e redução dos custos de frete proporcional ao aumento da distância percorrida.

As principais desvantagens são a falta de flexibilidade no envio, pois depende de *deadlines* semanais, e o maior *transit time* (pelo menos até a efetiva aplicação da Lei do Motorista) nos destinos no Nordeste, para o Norte essa diferença é menor.

13. *Qual a sua avaliação em relação aos terminais portuários utilizados?*

Atuamos somente com terminais de primeira grandeza no cenário nacional e internacional, os quais prestam um serviço de nível internacional e buscam fomentar a cabotagem por meio de isenções em suas tabelas públicas.

Análise da entrevista

Nessa entrevista, ficou claro que os prazos pré-estabelecidos para atracação são cumpridos, salvo casos de força climáticas ou problemas nos portos. Os principais empecilhos para o desenvolvimento do modal são: precárias condições das rodovias de acesso aos portos, falta de investimentos nos portos públicos, inexistência da fiscalização sobre o cumprimento da Lei do Motorista. As principais vantagens são a maior segurança no transporte, maior sustentabilidade ambiental em virtude da baixa emissão de CO₂.

4.2.3 Terminais

Foram feitas 4 entrevistas com as empresas APM Terminals (Itajaí), Portonave (Navegantes), Embraport (Santos) e Chibatão (Manaus), sendo utilizado o questionário padrão a seguir.

O questionário foi respondido pessoalmente por representantes da empresa APM Terminals, por email pela empresa Portonave e por telefone pelas empresas Embraport e Chibatão. Também foram contatados os Portos Públicos de Santos, Suape e Manaus, mas não obtivemos resposta.

1. *Qual a frequência de oferta de serviços de transporte de cabotagem?*
2. *Os prazos pré-estabelecidos de embarque e desembarque são cumpridos? E os prazos para atracação e desatracação dos navios?*
3. *Os navios de cabotagem possuem atracação preferencial? Existe algum acordo garantindo atracação prioritária? Em caso negativo, o que impede de priorizar as cargas de cabotagem?*
4. *Em relação aos custos portuários, quais as diferenças em relação às cargas de longo curso?*
5. *Quais os principais problemas na operação portuária no embarque de cargas?*
6. *Quais os principais problemas na operação portuária no desembarque das cargas?*
7. *Qual a documentação exigida para o transporte de cabotagem?*
8. *Na sua avaliação, quais as principais vantagens e desvantagens na utilização do modal aquaviário para o transporte de mercadorias?*
9. *Na sua avaliação, quais os principais motivos para a migração da cabotagem para outros modais?*
10. *Quais os incentivos governamentais para o desenvolvimento no transporte de cabotagem no Brasil?*
11. *Qual a relação dos órgãos intervenientes envolvidos em relação às cargas de cabotagem? O tratamento dispensado é o mesmo que nas cargas de longo curso?*
12. *Quais as perspectivas para o desenvolvimento da navegação de cabotagem para os próximos anos?*

4.2.3.1 ENTREVISTA COM JOSÉ EDUARDO BECHARA - APM TERMINALS

A *APM Terminals* é o terminal arrendado no Porto de Itajaí, que opera com navegação de cabotagem incluindo a rota Itajaí-Suape e Suape-Itajaí. O entrevistado é o Diretor Comercial da empresa.

1. *Qual a frequência de oferta de serviços de transporte de cabotagem?*

Os navios são semanais no terminal arrendado da APM em Itajaí, geralmente atracam as sextas ou sábados, com movimentação média de 500 contêineres entre cheios e vazios, com carregamento e descarga.

2. *Os prazos pré-estabelecidos de embarque e desembarque são cumpridos? E os prazos para atracação e desatracação dos navios?*

Os navios podem sofrer atrasos por uma série de motivos, tais como mau tempo, baixa produtividade ou porto fechado. As linhas de navegação têm contrato de janela de atracação, se chegar no horário será atendido; se atrasar, fica para o fim da fila.

Em Itajaí, os navios de cabotagem não sofrem atrasos, pois o terminal conta com 2 berços de atracação e, atualmente, conta com no máximo 5 atracações semanais, distribuídos ao longo da semana.

3. *Os navios de cabotagem possuem atracação preferencial? Existe algum acordo garantindo atracação prioritária? Em caso negativo, o que impede de priorizar as cargas de cabotagem?*

Em Itajaí, os navios de cabotagem têm o mesmo tratamento dos navios de longo curso. Em relação à prioridade de atracação, as janelas de atracação são pré-acordadas, chegando na janela será atendido na hora certa. O tratamento para navios de longo curso e cabotagem é o mesmo.

4. *Em relação aos custos portuários, quais as diferenças em relação às cargas de longo curso?*

Em Itajaí, as tarifas portuárias e os preços praticados pela

mão de obra avulsa são menores que nos navios de longo curso, possibilitando maior competitividade.

5. *Quais os principais problemas na operação portuária no embarque de cargas?*

Preferiu não responder.

6. *Quais os principais problemas na operação portuária no desembarque das cargas?*

Preferiu não responder.

7. *Qual a documentação exigida para o transporte de cabotagem?*

Não respondeu.

8. *Na sua avaliação, quais as principais vantagens e desvantagens na utilização do modal aquaviário para o transporte de mercadorias?*

As vantagens são a segurança, menor emissão de CO₂, preços mais competitivos. As desvantagens são o maior *transit time* e a falta de integração com outros modais.

9. *Na sua avaliação, quais os principais motivos para a migração da cabotagem para outros modais?*

Geralmente, as empresas que operam com a cabotagem dificilmente migram para outros modais. A grande dificuldade é convencer empresas que operam com o modal rodoviário a migrarem para o aquaviário, em virtude do costume e das práticas.

10. *Quais os incentivos governamentais para o desenvolvimento no transporte de cabotagem no Brasil?*

Incentivos para fabricação de navios através do fundo de marinha mercante.

11. *Qual a relação dos órgãos intervenientes envolvidos em relação*

às cargas de cabotagem? O tratamento dispensado é o mesmo que nas cargas de longo curso?

O tratamento na cabotagem é mais simples.

12. *Quais as perspectivas para o desenvolvimento da navegação de cabotagem para os próximos anos?*

Existe crescimento contínuo. Algumas barreiras precisam ser derrubadas, tais como, impostos sobre combustíveis (longo curso não paga), mão de obra nos navios é mais cara que nos navios de longo curso em virtude de legislação trabalhista.

Análise da entrevista

Segundo o entrevistado, os navios de cabotagem têm atracação com janelas pré-estabelecidas, semanalmente no terminal. Os preços praticados pelo terminal são inferiores aos de longo curso. As principais vantagens da cabotagem são a segurança, menor emissão de CO₂ e preços mais competitivos. As desvantagens são o maior *transit time* e a falta de integração com outros modais. Ele também informou que algumas barreiras precisam ser superadas para o desenvolvimento nos próximos anos, principalmente as relacionadas aos impostos sobre combustíveis (longo curso não paga), e o custo da mão de obra nos navios que é mais cara que no longo curso, em virtude da legislação trabalhista.

4.2.3.2 ENTREVISTA COM JOÃO MATEUS DE SOUZA - PORTONAVE S/A

O terminal da Portonave está situado em frente ao Porto Público de Itajaí, terminal privado que opera na navegação de cabotagem, incluindo a rota Navegantes-Suape e Suape-Navegantes. O entrevistado é analista comercial da empresa.

1. *Qual a frequência de oferta de serviços de transporte de cabotagem?*

A frequência dos serviços de cabotagem em sua maioria é oferecida semanalmente, ou seja, escalas semanais nos portos que compõem a rota pré-estabelecida pelo armador.

2. *Os prazos pré-estabelecidos de embarque e desembarque são cumpridos? E os prazos para atracação e desatracação dos navios?*

Os prazos de embarques/desembarques são cumpridos normalmente. Para a questão do prazo de atracação, segue regra estabelecida entre terminal portuário e armador, porém há condições adversas (climáticas e operacionais) que podem ocasionar possíveis atrasos nas atracações. Estas são sanadas durante as operações nos próximos terminais e aumentando a velocidade do navio, com o objetivo de cumprir os prazos nos demais terminais.

3. *Os navios de cabotagem possuem atracação preferencial? Existe algum acordo garantindo atracação prioritária? Em caso negativo, o que impede de priorizar as cargas de cabotagem?*

Os navios de cabotagem geralmente seguem as regras conforme os navios de longo curso, onde existe uma “janela de atracação” (dia da semana e horário, da chegada e saída do navio) que deve ser cumprida. Esse acordo é realizado entre o terminal portuário e armador, que atende à necessidade de ambos.

4. *Em relação aos custos portuários, quais as diferenças em relação às cargas de longo curso?*

Os custos são os mesmos, visto que os equipamentos utilizados para operação dos navios são os mesmos para o longo curso, com exceção de alguns terminais que podem optar por operar o navio com guindaste de bordo (caso haja).

5. *Quais os principais problemas na operação portuária no embarque de cargas?*

Não há.

6. *Quais os principais problemas na operação portuária no desembarque das cargas?*

Não há.

7. *Qual a documentação exigida para o transporte de cabotagem?*

É exigida a nota fiscal eletrônica, onde o armador manifesta a(s) unidades para embarque, gerando o conhecimento de transporte aquaviário de cargas. Caso seja transportado produto químico, o responsável da carga deverá apresentar os documentos cabíveis para esta.

8. *Na sua avaliação, quais as principais vantagens e desvantagens na utilização do modal aquaviário para o transporte de mercadorias?*

Vantagens: Regularidade das atracações, previsibilidade da chegada das cargas no destino, segurança do transporte, baixo índice de emissão de poluentes se comparado ao frete rodoviário e preço.

Desvantagens: Tempo de trânsito (maior que o rodoviário) e poucas opções de operadores marítimos.

9. *Na sua avaliação, quais os principais motivos para a migração da cabotagem para outros modais?*

É complexa a equiparação do marítimo para o rodoviário, porém a concorrência entre os dois modais é grande, visto que as opções de transporte rodoviário são maiores, havendo esta concorrência em determinados momentos e regiões. Para a ferrovia não é cabível a comparação, pois nossa malha é limitada.

10. *Quais os incentivos governamentais para o desenvolvimento no transporte de cabotagem no Brasil?*

Não respondeu.

11. *Qual a relação dos órgãos intervenientes envolvidos em relação às cargas de cabotagem? O tratamento dispensado é o mesmo que nas cargas de longo curso?*

O tratamento para as cargas de cabotagem é totalmente

diferenciado, pois circula dentro do país, não havendo necessidade de liberação dos Órgãos Anuentes/Intervenientes.

12. *Quais as perspectivas para o desenvolvimento da navegação de cabotagem para os próximos anos?*

As perspectivas são boas; contudo, há algumas questões entre armadores e governo que devem ser alinhadas, acelerando o crescimento, que já é notório na atual situação.

Análise da entrevista

Nessa entrevista, ficaram claras as vantagens do transporte de cabotagem: regularidade das atracções, previsibilidade da chegada no destino, segurança do transporte, baixo índice de emissão de poluentes. As desvantagens são o tempo de trânsito muito maior quando comparado ao modal rodoviário e poucos armadores operando no mercado nacional.

4.2.3.3 ENTREVISTA COM RICARDO GENEROSO - EMBRAPORT

A Empresa Brasileira de Terminais Portuários - Embraport é um terminal privado dentro do Complexo Portuário de Santos e opera com navegação de cabotagem incluindo a rota Manaus-Santos e Santos-Manaus. O terminal opera com os três armadores com escalas semanais. O entrevistado é coordenador de planejamento operacional da empresa.

1. *Qual a frequência de oferta de serviços de transporte de cabotagem?*

Trabalhamos com três armadores e os três atracam aqui. Frequência é semanal para cada armador. Opera com a Aliança, Mercosul-Line e Log in.

2. *Os prazos pré-estabelecidos de embarque e desembarque são cumpridos? E os prazos para atracção e desatracção dos navios?*

Navio recebe carga em Manaus e demora 8 dias de viagem e chega para fazer a descarga e aproveita para carregar para escala no sentido Norte do Brasil. Para receber esses

contêineres, tem abertura de *gate* – 7 dias antes da chegada do Navio. Para agilizar receber a carga (documentação e etc.). Quando o navio descarrega, já está tudo pronto para carregar novas cargas.

Na descarga é o contrário. O navio recebe no plano de carga a quantidade e o pessoal faz o fechamento. Cabotagem tem bastante saída por ferrovia na cidade de Santos.

3. *Os navios de cabotagem possuem atracação preferencial? Existe algum acordo garantindo atracação prioritária? Em caso negativo, o que impede de priorizar as cargas de cabotagem?*

Não possuem. Todo terminal trabalha com janela de atracação. Tem planejamento. Tem janela contratual, se chegar nesse tempo, opera. Se não chegar, não tem preferência, segue a ordem de chegada. Isso é necessário para manter o planejamento, o controle.

4. *Em relação aos custos portuários, quais as diferenças em relação às cargas de longo curso?*

Custos são mais baixos, tanto para pagamento de mão de obra – Avulsa – taxa diferenciada – justamente para incentivar. Conseqüentemente, a tarifa do cliente é menor. Não tem tanta burocracia, quanto da importação, por exemplo. Como o trâmite é interno acaba tendo um custo menor e menos burocracia.

5. *Quais os principais problemas na operação portuária no embarque de cargas?*

No embarque no Porto de Manaus vimos como problema algumas vezes, por operar com guindastes mais antigos, tem muita avaria nos contêineres. Carga pode ser avariada, mas depende da tecnologia e da estrutura do terminal. Aqui no Porto de Santos não tem problema.

6. *Quais os principais problemas na operação portuária no desembarque das cargas?*

O que causa problema é a qualidade do operador da

máquina em si e do operador portuário. Caso contrário, não vejo problemas.

7. *Qual a documentação exigida para o transporte de cabotagem?*

CTAC – Muito mais simples que operação normal. Precisa de nota fiscal da carga. O restante segue o mesmo padrão de outras cargas em que é necessário fazer o agendamento, placa da carreta. A logística de terra é igual às outras cargas para entrada e saída do terminal.

8. *Na sua avaliação, quais as principais vantagens e desvantagens na utilização do modal aquaviário para o transporte de mercadorias?*

Vantagens: Desafogar o trânsito nas rodovias, diminui o risco de acidente, diminui custos e tempo de entrega.

Desvantagens: Comparando com transporte rodoviário, não vejo desvantagens. Com ferrovia é mais difícil avaliar, mesmo assim não são todos os lugares que possuem ferrovia.

9. *Na sua avaliação, quais os principais motivos para a migração da cabotagem para outros modais?*

Não vejo.

10. *Quais os incentivos governamentais para o desenvolvimento no transporte de cabotagem no Brasil?*

Desconheço incentivos.

11. *Qual a relação dos órgãos intervenientes envolvidos em relação às cargas de cabotagem? O tratamento dispensado é o mesmo que nas cargas de longo curso?*

É mais maleável, não tem tanta burocracia. Cabotagem é mais tranquilo. Não é tão burocrático. Taxas mais em conta.

12. *Quais as perspectivas para o desenvolvimento da navegação de cabotagem para os próximos anos?*

Maiores armadores são Aliança, depois Mercosul e, por fim, Log In. Os armadores: Logo Aliança e Mercosul estarão juntos, com a fusão das empresas Hamburg Sud e Maersk Line. Isso é ruim porque vai ficar quase um monopólio. Tendência de que não haverá concorrência e, com isso, deverá ter aumento do preço.

Análise da entrevista

De acordo com essa entrevista, os navios de cabotagem têm janela de atracação, precisando respeitar as datas pré-estabelecidas. Com a relação aos custos, são diferenciados, principalmente devido à mão de obra cobrar preços mais atraentes nessa movimentação.

As principais vantagens da cabotagem são justamente desafogar o trânsito das rodovias, diminuindo o risco de acidentes, o tempo de entrega e os custos. A principal desvantagem é a falta de integração com outros modais.

4.2.3.4 ENTREVISTA COM CARLOS EDUARDO SILVA - TERMINAL CHIBATÃO

O Terminal Privado de Chibatão está localizado dentro do Complexo Portuário de Manaus, opera com navegação de cabotagem incluindo a rota Manaus-Santos e Santos-Manaus. O entrevistado é o Supervisor Comercial do terminal.

1. *Qual a frequência de oferta de serviços de transporte de cabotagem?*

Semanal. Um navio.

2. *Os prazos pré-estabelecidos de embarque e desembarque são cumpridos? E os prazos para atracação e desatracação dos navios?*

Sim. Todos cumpridos.

3. *Os navios de cabotagem possuem atracação preferencial? Existe algum acordo garantindo atracação prioritária? Em caso negativo, o que impede de priorizar as cargas de cabotagem?*

Não, porque o Porto de Chibatão é diferente. Existe ordem de chegada. São seis berços de atracação.

4. *Em relação aos custos portuários, quais as diferenças em relação às cargas de longo curso?*

Cabotagem é bem mais barato, porque paga o contêiner, na importação paga sobre o valor CIF.

5. *Quais os principais problemas na operação portuária no embarque de cargas?*

Prazo, demora o plano de embarque chegar, que atrapalha a operação, plano de embarque, às vezes, é muito concentrado por guindaste, o que atrasa a operação.

6. *Quais os principais problemas na operação portuária no desembarque das cargas?*

Não tem muito a descarga, então são mínimos. Às vezes, o que pode acontecer, é quebra de equipamento, mas é muito raro.

7. *Qual a documentação exigida para o transporte de cabotagem?*

CTE – Conhecimento de transporte aquaviário e nota fiscal. Em Manaus, tem mais a questão da Suframa.

8. *Na sua avaliação, quais as principais vantagens e desvantagens na utilização do modal aquaviário para o transporte de mercadorias?*

Não respondeu.

9. *Na sua avaliação, quais os principais motivos para a migração da cabotagem para outros modais?*

Geralmente, usa terrestre quando está com muita pressa. Para não passar pelas burocracias dos terminais, para fins de liberação de documentação etc.

10. *Quais os incentivos governamentais para o desenvolvimento no transporte de cabotagem no Brasil?*

Não sei.

11. *Qual a relação dos órgãos intervenientes envolvidos em relação às cargas de cabotagem? O tratamento dispensado é o mesmo que nas cargas de longo curso?*

Não. As de longo curso são mais criteriosas. Cabotagem é menos burocrático, mas é mais burocrático ainda que o terrestre.

12. *Quais as perspectivas para o desenvolvimento da navegação de cabotagem para os próximos anos?*

Não sei te informar.

Análise da entrevista

Conforme essa entrevista, no Terminal de Chibatão/AM não existe atracação preferencial, nem janela de atracação, sendo as atracções por ordem de chegada. O tratamento dado pelos órgãos fiscalizadores é menos criterioso do que nas cargas de longo curso.

4.3 OUTROS ESTUDOS E ENTREVISTAS RELACIONADOS À EFICIÊNCIA NA CABOTAGEM

Além das entrevistas com representantes dos usuários, armadores e terminais nos trechos Manaus/Santos e Itajaí/Suape, foram pesquisados diversos estudos realizados com objetivo de analisar características do setor, gargalos existentes, serviço prestado e possíveis melhorias necessárias à expansão da utilização desse tipo de transporte no Brasil.

4.3.1 Cabotagem – Alternativa para a melhoria da mobilidade e da competitividade¹⁹⁸

Estudo realizado pela FIESC em 2013, por intermédio de uma consultoria especializada, com o objetivo de promover o uso da cabotagem como alternativa para a melhoria da mobilidade e da competitividade. Esta pesquisa indica a percepção da indústria catarinense sobre o uso do modal de transporte por cabotagem, conforme dados coletados no primeiro semestre de 2013. Participaram desta pesquisa, 76 empresas de diversos setores.

Das 76 entrevistas, 23,7% informaram que utilizam os serviços de cabotagem, 55,3% não utilizam, 17,1% utilizam pouco e 3,9% utilizam os serviços do transporte de cabotagem com frequência. Dos usuários que utilizam a cabotagem, apontaram na sua maioria o fator Economia com fator principal para utilização desse modal, seguido de sustentabilidade e segurança.

Outro questionamento realizado foi em relação às empresas que não utilizam ou pouco utilizam esse modal, para citar duas das principais razões para justificar essa decisão. Das entrevistas, 51,8% alegaram que a cabotagem não atende os mercados destinos dos produtos da empresa; 19,6% alegaram existir muita burocracia para a utilização; 14,3% alegaram que o tempo de trânsito não atende às necessidades da empresa; 12,5% não o utilizam pois desconhecem as vantagens dessa modalidade de transporte; e 1,8% justificaram que os preços dos fretes não são competitivos para a empresa.

Em relação às situações em que a cabotagem é um modal de transporte mais competitivo, 50,7% das empresas sabem exatamente quando e porque esse meio de transporte é o mais adequado; 42% sabem parcialmente, mas querem conhecer mais detalhes; e 7,2% desconhecem totalmente.

Também foram questionados em relação aos impactos ambientais na escolha do modal ideal para o transporte de suas mercadorias. 55,9% informaram que há metas de redução de poluentes na empresa; 36,8% informaram que não, mas o tema vem ganhando discussão dentro da empresa; 7,4% dos entrevistados informaram que o tema ainda não é

¹⁹⁸ FIESC. Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina. **Cabotagem** – Alternativa para a melhoria da mobilidade e da competitividade. 2013. Disponível em: <<https://fiesc.com.br/sites/default/files/cabotagem.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2016.

tratado com importância.

Os entrevistados foram questionados sobre fatores que precisam ser melhorados para que a empresa use mais o modal da cabotagem em ordem de prioridade. Preço e tempo de entrega foram citados por 67,3% dos entrevistados, 23,1% justificaram que a burocracia e 9,6% alegaram que a infraestrutura dos portos precisa ser melhorada.

A indústria catarinense demonstra preocupação com a sustentabilidade econômica, ambiental e social; no entanto, alguns obstáculos precisam ser superados como a adequação da logística intermodal, com a combinação do transporte rodoviário e ferroviário, o excesso de burocracias, mais divulgação e esclarecimentos quanto ao uso do modal, além de soluções para os pedidos cada vez menores, como a consolidação de cargas fracionadas.

4.3.2 Entrevista com o presidente da Associação Brasileira de Empresas de Cabotagem (ABAC), Cleber Lucas¹⁹⁹

O presidente da Associação Brasileira de Empresas de Cabotagem (ABAC), Cléber Lucas, foi entrevistado e abordou sobre os cinco pontos mais relevantes que impedem maior competitividade para a navegação de cabotagem, a saber:

i) Combustível ou *Bunker*: Item responsável por cerca de 50% do custo de operação do navio de cabotagem. A cabotagem concorre diretamente com o transporte rodoviário de longa distância, que tem o diesel subsidiado. O combustível usado na navegação de cabotagem é exposto a dois fatores externos: o preço do petróleo no mercado internacional e a variação do câmbio em US\$. Não bastasse isso, a cabotagem ainda é sujeita ao pagamento do ICMS sobre o *Bunker* adquirido no Brasil, o que a torna cerca de 18% menos competitiva que a navegação de longo curso que leva a exportação e traz a importação brasileira.

ii) Pessoal: formação de mão de obra, a tripulação do navio: A formação de mão de obra marítima é prerrogativa da Marinha do Brasil. Em especial, a formação de oficiais tem sido absorvida pela indústria do

¹⁹⁹ FIESC. Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina. **Cabotagem** – Alternativa para a melhoria da mobilidade e da competitividade. 2013. Disponível em: <<https://fiesc.com.br/sites/default/files/cabotagem.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2016.

petróleo gerando um descompasso entre oferta e demanda. Há um *déficit*, portanto, que tem puxado o custo médio da tripulação brasileira para as alturas. Além da escassez da mão de obra, o custo para um navio de cabotagem está em US\$ 10 à US\$ 12 mil por dia, enquanto que a tripulação de um navio estrangeiro equivalente custa de US\$ 5 a US\$ 6 mil por dia.

iii) Praticagem: contratação de práctico para a entrada e saída do navio no porto: A praticagem é obrigatória e não regulada, o que equivale a um monopólio não regulado, sendo os preços praticados no Brasil bem mais altos que em outros países.

iv) Burocracia: Há muitos órgãos intervenientes, cujas exigências devem ser atendidas a cada escala de navio. O armador deve lançar a escala do navio no Siscarga 5 dias antes da chegada, atestar presença de carga, obter autorização da Receita Federal para embarque, ter a visita da Anvisa em cada escala, entre outros. Tudo isso gera demoras e custos. Em março de 2013, foi implantado o Conhecimento de Transporte Eletrônico (CTE) que pode ser a porta de entrada para a simplificação do processo na cabotagem uma vez que contém todos os dados da carga e é completamente eletrônico. Se o Porto sem Papel cumprisse sua função, poderia ser parte da solução. Por enquanto, só trouxe mais papel, mais burocracia para o processo.

v) AFRMM: Adicional ao frete para renovação da Marinha Mercante: Dispositivo interessante e vital para o estímulo e ampliação da frota mercante brasileira. Apresenta evolução positiva nos últimos anos com relação à transparência e à velocidade de acesso ao recurso. O AFRMM tem seu uso autorizado para a construção de navios no Brasil e para a manutenção preventiva do navio. Apesar dos progressos, ainda leva dois anos, em média, para a liberação do recurso.

4.3.3 Pesquisa exclusiva feita pelo Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS)²⁰⁰

²⁰⁰ SNA/RJ. Sociedade Nacional de Agricultura. **Transporte marítimo:** serviço de cabotagem cresce em média 10% ao ano. 2014. Disponível em: <<http://sna.agr.br/transporte-maritimo-servico-de-cabotagem-cresce-em-media-10-ao-ano/>>. Acesso em: 7 mar. 2017.

A pesquisa, aplicada junto a 123 profissionais de logística de algumas das cem maiores companhias do setor industrial e varejista, apontou que grande parte das empresas (61%) pretende aumentar o volume por cabotagem, em média 45%. Apenas 6% das empresas demonstraram intenção de reduzir seus carregamentos. Segundo Monica Barros²⁰¹, gerente de Inteligência de Mercado do ILOS, a diferença no frete entre a cabotagem porta a porta (de um centro de distribuição a outro), em um trajeto longo, como entre o porto de Santos e Manaus, pode chegar a 50%, comparada ao transporte rodoviário. A cabotagem recebeu nota 7,3 de aprovação.

A pesquisa também apontou as principais insatisfações que estão mais ligadas à infraestrutura do que ao modal em si, sendo apontadas a infraestrutura inadequada dos portos (66%), o excesso de burocracia governamental (63%), a demora na entrega da carga (62%) e a falta de infraestrutura na integração dos modais (61%).²⁰²

4.3.4 A Pesquisa Aquaviária CNT 2006²⁰³

A *Pesquisa Aquaviária CNT 2006* teve como propósito caracterizar os aspectos relacionados à infraestrutura portuária do país, identificar os gargalos existentes no sistema e apontar para possíveis soluções de curto, médio e longo prazos. O estudo focou na operação de portos marítimos e do transporte por cabotagem de carga geral.

A pesquisa avalia os portos sob a óptica dos agentes marítimos e avalia a qualidade dos serviços prestados pelos agentes públicos nos portos brasileiros e o seu impacto sobre a eficiência do sistema de transporte aquaviário de cargas. As empresas de navegação que operam exclusivamente carga nacional, por meio do transporte de cabotagem, também são avaliadas, do ponto de vista de seus principais clientes. A pesquisa aponta as deficiências e as melhorias necessárias à expansão da utilização desse tipo de transporte no cenário nacional.

²⁰¹ BARROS, Monica. Desafios da cabotagem em 2015. **ILOS**. 2015. Disponível em: <<http://goo.gl/1OUKij>>. Acesso em: 10 mar. 2016.

²⁰² SNA/RJ. Sociedade Nacional de Agricultura. **Transporte marítimo**: serviço de cabotagem cresce em média 10% ao ano. 2014. Disponível em: <<http://sna.agr.br/transporte-maritimo-servico-de-cabotagem-cresce-em-media-10-ao-ano/>>. Acesso em: 7 mar. 2017.

²⁰³ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Portos Marítimos**: Longo Curso e Cabotagem. Pesquisa Aquaviária. Brasília: CNT, 2006.

Foram coletadas informações de abril a julho de 2006, junto a 180 agentes marítimos e a 107 clientes da navegação de cabotagem de carga geral para identificar os principais entraves do setor portuário e produzir uma avaliação do transporte marítimo nacional.

A pesquisa apontou a cabotagem como alternativa economicamente viável e adequada para transportes de longa distância. Alguns fatores desfavorecem a cabotagem frente à concorrência com o modo rodoviário, como a regularidade e frequência dos navios.

As empresas operavam com linhas regulares, cujo embarcador tem a confiabilidade de cumprimento dos prazos e opera rotas diferenciadas escalando portos distintos. Contudo, as frequências fixas quinzenais não atendem às necessidades de cargas perecíveis, que necessitam de prazo máximo de quatro dias. Problemas gerais enfrentados no setor portuário, como burocracia, infraestrutura precária e alto custo com pessoal, também afetam o transporte por cabotagem, retardando ainda mais o crescimento do setor.

A competitividade frente ao modal rodoviário e rodoferroviário ocorre principalmente em relação aos preços e ao nível de segurança da carga. As empresas de cabotagem têm apresentado também níveis de desempenho satisfatórios, aliados a serviços de coleta e entrega, cumprimento dos prazos, preocupações ambientais, bons canais de comunicação e níveis de sinistro e avarias baixos.

Destacam-se alguns fatores que estão contribuindo para o crescimento do segmento no país, como baixo custo associado à rápida adaptação operacional das empresas na troca do modal rodoviário para cabotagem.

4.3.5 Pesquisa CNT do transporte aquaviário - cabotagem²⁰⁴

A Pesquisa CNT do Transporte Aquaviário - Cabotagem 2013 faz avaliação completa desse modo de transporte no Brasil. A CNT propõe as principais soluções para o Brasil aproveitar as vantagens oferecidas pela navegação de cabotagem, promovendo a redução do “custo Brasil” com a extraordinária capacidade do modal em agregar valor à logística de transporte.

O estudo aponta a necessidade de estimular a construção naval no Brasil e investir em obras de infraestrutura logística, como acessos aos

²⁰⁴ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte aquaviário: Cabotagem 2013**. Brasília: CNT, 2013.

terminais portuários, obras de derrocamento e dragagem, revitalização dos equipamentos e da infraestrutura dos portos, aumento das áreas portuárias e construção de novos portos, possibilitando novas rotas, além da melhoria de serviços prestados nos portos.

A pesquisa aponta, também, que é preciso implantar a desburocratização das atividades de fiscalização de mercadorias e o aumento da eficiência dos serviços desenvolvidos neles, como as operações para movimentação e acondicionamento de cargas.

A pesquisa foi realizada com 148 usuários da cabotagem que utilizam ou já utilizaram o modal, destes 105 responderam aos questionários. As empresas responderam com que frequência utilizam a cabotagem para transporte dos seus produtos. 76,2% das empresas entrevistadas utilizam regularmente a cabotagem, enquanto 11,4% utilizam-na eventualmente e 12,4% já a utilizaram e não a utilizam mais.

As empresas que relataram não utilizar mais o transporte de cabotagem identificaram os motivos pelos quais deixaram de transportar seus produtos por esse modal. Dentre os motivos indicados como entraves estão: o alto custo do frete (38,5%), o tempo e a distância não adequados (38,5%), o fato de possuírem frota própria (15,4%), o excesso de burocracia aduaneira (7,7%) e a baixa confiabilidade dos prazos (7,7%).

Na pesquisa, também foram identificados os modais que as empresas utilizavam para complementar os trajetos de entrega dos produtos, já que o transporte marítimo não disponibiliza o serviço porta a porta. Do total de entrevistados, 96,7% reportaram o uso do modal rodoviário para complementar os percursos, 15,2% utilizam o transporte ferroviário, 12,0% utilizam a navegação de longo curso e 8,7% utilizam a navegação interior.

Em relação à qualidade dos serviços prestados pelas empresas de cabotagem, foi avaliado o desempenho/nível desses serviços. Dos entrevistados, 66,3% avaliaram o serviço prestado atualmente como bom, 30,4% avaliaram como regular e 3,3% avaliaram como ruim, permitindo concluir que as empresas de navegação oferecem serviços de qualidade satisfatória pela percepção da maior parte dos clientes.

Contudo, nota-se, ainda, que quase um terço dos usuários não está totalmente satisfeito com o serviço oferecido. O nível de serviço das empresas está ligado às atividades realizadas no terminal portuário, uma vez que o tempo de transporte do produto é influenciado por elas.

As operações também foram avaliadas sendo o tempo de operação e liberação das cargas nos terminais considerado adequado por 51,1%, lento por 34,8% e rápido por 11,9%. Quando comparada aos

outros modais, a cabotagem é considerada mais vantajosa, sendo os principais fatores citados o custo do frete (85,9%), segurança da carga (50,0%), confiabilidade dos prazos (45,7%), nível de avarias (37,0%) comunicação/informação sobre a carga (32,6%) e armazenagem da carga (10,9%).

A pesquisa identificou ainda as rotas utilizadas pelas empresas. As mais utilizadas por Estado são: entre o Amazonas e São Paulo (26,5%), Amazonas e Pernambuco (8,8%), Ceará e São Paulo (7,2%), Pernambuco e São Paulo (7,2%), Pernambuco e Santa Catarina (5,5%) e Bahia e São Paulo (5,0%).

Os usuários também avaliaram os serviços prestados pelas empresas de navegação, analisando características como: oferta de serviço de coleta e entrega de mercadorias, qualidade dos serviços de coleta e entrega, cumprimento dos prazos de entrega, integridade das cargas, histórico de sinistros, cuidado com produtos perigosos, frequência de embarques, entre outros.

Assim, 88,0% dos entrevistados relataram que as empresas de navegação oferecem atualmente o serviço de coleta e entrega de mercadorias, 10,9% afirmaram que esse tipo de serviço não é oferecido e 1,10% dos entrevistados não souberam ou não responderam, mostrando um cenário atual em que a parcela significativa das empresas oferece aos clientes a possibilidade de transporte de produtos porta a porta.

Na segunda parte desse item, foi avaliada a qualidade do serviço de entrega/coleta de mercadorias oferecido pelas empresas de navegação de cabotagem. A maior parte dos entrevistados avaliou como bom (67,9%) e regular (25,9%) e o restante dos entrevistados (6,2%) não soube ou não respondeu à questão.

A pesquisa avaliou o tempo de adaptação das empresas que migraram do transporte rodoviário para a cabotagem. As empresas que passaram por esse processo relataram que o tempo de adaptação foi, na sua maioria, inferior a 6 meses (56,5%). Já 10,9% das empresas relataram que esse tempo foi de 6 meses a 1 ano, e 4,4% mais de 1 ano e meio. Os demais entrevistados relataram que não utilizavam o transporte rodoviário anteriormente (14,1%) ou não souberam/não responderam (14,1%) sobre o tempo necessário para adaptação.

O prazo de entrega das empresas de navegação influencia diretamente a forma de operação dos seus clientes, uma vez que esse fator determina o funcionamento logístico da empresa. Para 47,8% dos entrevistados, os prazos sempre são cumpridos, para 42,4% às vezes, e 9,8% afirmaram que não têm sido cumpridos.

A integridade da carga é um componente importante para a avaliação da qualidade de segurança no transporte. Para 92,4% dos entrevistados, a integridade das suas cargas após o transporte de cabotagem é considerada boa, enquanto 6,5% consideram regular e 1,1% ruim.

Assim, 84,8% dos entrevistados consideraram melhor o histórico de sinistros no transporte de cabotagem em relação aos outros tipos de transporte, 8,7% consideraram igual, enquanto 1,1% considerou pior, e 5,4% dos entrevistados não souberam ou não responderam a esse item.

Outra questão relevante para a utilização do transporte de cabotagem se refere às tarifas de transporte, que são formadas por várias taxas portuárias (como atracação, capatazia, estiva de embarcações, reboque, entre outros), além do valor do frete.

A opinião dos entrevistados com relação ao comportamento dos preços de transporte cobradas pelas empresas de navegação deu-se da seguinte forma: para 42,4% dos respondentes, as tarifas estão se mantendo moderadas; 27,2% afirmaram que estão aumentando gradualmente; 13,0% apontaram que estão se mantendo elevadas; 6,5% disseram estão reduzindo gradualmente; e 2,2% que estão se mantendo baixas. Assim, 57,6% dos entrevistados consideraram que, nos últimos 3 anos, as tarifas cobradas se mantiveram relativamente constantes, sendo avaliadas como favoráveis pela maioria, apesar de 27,2% relatarem um aumento gradativo.

As empresas relataram que a frequência de embarques que elas mais utilizam é semanal (57,7%), seguida pela mensal (13,0%), diária (12,0%) e quinzenal (4,3%). Entre as faixas de frequência de embarque, tidas como ideais para as empresas entrevistadas, foram reportadas: a frequência semanal por 53,2% dos entrevistados, diária por 15,2%, quinzenal por 9,8% e mensal por 9,8%.

Para identificar as demais demandas dos clientes em relação ao modal, em complementação aos demais tipos de serviços levantados na pesquisa, foram avaliados os fatores que mais influenciaram a escolha das empresas de navegação. 97,8% reportaram o custo do frete como fator determinante; 67,4%, a confiabilidade dos prazos; 47,8%, a segurança da carga; 22,8%, a comunicação/informação da carga; 21,7%, a frequência de embarques; 13,0%, o nível de avarias; e 9,8%, a armazenagem de carga.

Além da identificação dos fatores que podem incentivar a ampliação do uso do transporte de cabotagem, os entrevistados também avaliaram os problemas enfrentados pelo setor que inibem a expansão do mercado e a ampliação da utilização desse modo de transporte.

Nesse sentido, os problemas relacionados à infraestrutura receberam os maiores percentuais referentes à classificação “muito grave” (a infraestrutura portuária, com 79,3%; a ausência de manutenção dos canais de acesso e dos berços e as deficiências dos acessos terrestres aos portos, ambos com 63,0%). As tarifas elevadas também foram apontadas como problema muito grave por um percentual representativo dos entrevistados (56,6%). Apenas a distância até os portos e terminais foi considerada um problema de gravidade predominantemente moderada (40,2%).

Foram identificados, também, os entraves que impedem o desenvolvimento da navegação de cabotagem no país, relacionados à carência de infraestrutura portuária adequada, à elevada idade da frota de embarcações, ao excesso de burocracia, ao alto custo das embarcações, à alta tributação e à escassez de mão-de-obra.

Entre as principais ações propostas, para mitigar ou ainda sanar os gargalos existentes, destacam-se: maiores investimentos na infraestrutura portuária, com a ampliação de terminais e berços; o incentivo à integração modal; a revisão da regulamentação e dos procedimentos burocráticos; a qualificação de novos profissionais e o incentivo fiscal juntamente com a renovação e a ampliação da frota mercante.

4.3.6 Pesquisa CNT do Transporte Marítimo 2012²⁰⁵

A pesquisa avaliou, sob o ponto de vista dos usuários, a qualidade dos serviços marítimos. Foram realizadas entrevistas com 212 agentes marítimos, de 15 Estados.

Em um país de dimensões continentais e dotado de uma extensa faixa litorânea como o Brasil, a utilização do transporte marítimo pode representar ganhos de eficiência e competitividade. Entre as principais vantagens destacam-se:

- O reduzido índice de poluição ao meio ambiente.
- O baixo custo para o transporte de grandes volumes por longas distâncias.
- O menor risco de acidentes e roubos.
- A maior vida útil da infraestrutura, dos equipamentos e dos veículos.

²⁰⁵ CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte marítimo 2012**. Brasília: CNT, 2012.

- A interligação entre os continentes, o que favorece o comércio exterior.

A pesquisa constatou que os portos que compõem o Sistema Portuário Nacional estão sobrecarregados e que a falta de uniformização de procedimentos administrativos, observada na prática, afeta o desempenho dos portos. Observou-se que a eficiência nas operações de carga e descarga foi considerada maior nos terminais privativos, seguidos pelos privados.

A pesquisa apontou a necessidade de investimentos em retroporto e retroárea, com a expansão desses espaços e a compra e a manutenção de equipamentos. Verificou-se, também, que os gastos com mão de obra são os que apresentam maior peso nos custos finais nos portos, especialmente com práticos, rebocadores e com a mão de obra avulsa. Na avaliação da atuação das autoridades públicas nos portos, a burocracia foi considerada a maior dificuldade enfrentada nas operações, o que demonstra que os procedimentos precisam ser simplificados.

Os principais gargalos identificados foram: as limitações de espaço nos terminais e nas retroáreas; os acessos terrestres (rodoviários e ferroviários) insuficientes e de qualidade inadequada; o elevado número de órgãos públicos que atuam nos portos de forma desconexa e, também, a pesada carga tributária e a falta mão de obra qualificada.

No Capítulo 4, foram identificados os principais entraves, as vantagens e as desvantagens, possíveis soluções para o desenvolvimento da cabotagem no Brasil, por meio da percepção dos operadores envolvidos com o modal. A seguir, serão abordadas as considerações finais e apontadas as possíveis soluções para o pleno desenvolvimento dessa atividade no país.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do transporte de cabotagem no Brasil, principalmente de cargas containerizadas, é fundamental para o aumento da competitividade das mercadorias brasileiras e a redução dos custos logísticos. Esta pesquisa identificou gargalos e desafios a serem superados para que o sistema de transporte brasileiro seja mais ágil e eficaz.

O transporte aquaviário de contêineres cheios na costa brasileira é subutilizado, principalmente por possuir fatores como uma costa marítima com mais de 8.000 km de extensão, uma população e economia concentrada em uma faixa de até 500 km da costa e por concentrar ainda a maior parte do transporte de cargas no modal rodoviário, bem mais caro, principalmente em longas distâncias. Assim, o setor de cabotagem carece de uma política pública de incentivo, incluindo incentivos fiscais para os usuários do setor; de aumento da oferta de navios operando na costa brasileira; e de incentivo à indústria naval para o aumento da frota de navios.

Os portos pesquisados operam no limite operacional, limitando o crescimento da cabotagem. São necessários investimentos em infraestrutura portuária no Brasil, incluindo investimentos em dragagem, equipamentos e novos terminais.

O Decreto N° 9.048, assinado pelo presidente Michel Temer, no dia 10 de maio deste ano, possibilitará a modernização e maior segurança jurídica para o setor, otimizando os processos de autorizações para investimentos em Portos Públicos e Terminais Privados (TUPs), com a ampliação dos terminais portuários existentes e novos berços de atracação, permitindo o aumento da atual capacidade operacional existente. Contudo, o órgão regulador do setor, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), necessita de uma mobilização para manter os portos nacionais operando com eficiência, além da integração entre todos os órgãos oficiais inseridos em uma política portuária nacional.

O desconhecimento de usuários que transportam suas mercadorias por outros modais, principalmente pelo rodoviário, ainda acontece. O trabalho de conscientização acerca do seu uso é fundamental, pois a pouca divulgação dos benefícios desse tipo de navegação contribui para a utilização de outros modos de transportes.

A análise crítica dos operadores que utilizam a cabotagem, incluindo usuários, armadores e terminais portuários, principalmente nas rotas Manaus/AM-Santos/SP e Itajaí/SC-Suape/PE, além de outros

estudos e pesquisas já realizadas anteriormente, contribuiu para o conhecimento dos principais problemas e gargalos existentes no setor, além de contribuições para o seu desenvolvimento.

O estudo da cabotagem justifica-se pela sua importância para a redução de custos domésticos das mercadorias no país, transportadas, em sua maioria, pelo modal rodoviário. Dentre seus benefícios, estão a grande capacidade de carregamento, menor consumo de combustível por tonelada transportada, menor custo de seguro e menor emissão de poluentes.

Conforme identificado nesta pesquisa, o transporte de cabotagem no Brasil passou de 181.908.591 toneladas, em 2010, para 212.510.060, em 2016, um crescimento de 16,8%. No transporte de cargas containerizadas, o crescimento foi mais significativo, tendo movimentado 10.608.160 toneladas, em 2010, e 22.281.357 toneladas, em 2016 - um crescimento de mais de 110%. Pelos portos públicos foram movimentados 63,2% dessas cargas, ante 36,8% nos terminais privados.

Esta pesquisa teve o objetivo de, por meio da percepção dos armadores que operam na cabotagem e operadores que utilizam as rotas Manaus/AM-Santos/SP e Itajaí/SC-Suape/PE, contribuir para o desenvolvimento e aumento do transporte de cargas containerizadas por meio do transporte aquaviário, com mais eficiência e competitividade.

O primeiro objetivo específico, abordado no Capítulo 2, tratou das práticas da cabotagem no país, estatísticas do setor, aspectos regulatórios e legislações pertinentes, além das vantagens e desvantagens do transporte marítimo ao longo da costa brasileira.

De acordo com o estudo apresentado, a navegação de cabotagem representa 21,31% de toda a movimentação portuária no Brasil, ante 74,27% da navegação de longo curso. Da movimentação total de cargas no Brasil, 34,4% foram movimentadas em Portos Públicos e 65,6% nos Terminais Privados, já na cabotagem essa movimentação é realizada em 24,7% pelos Portos Públicos e 75,3% nos Terminais Privados.

A movimentação de cargas containerizadas na cabotagem é realizada, principalmente, nos Portos Públicos, com 69,7% de toda a movimentação, ante 30,3% realizada nos Terminais Privados. O Porto de Santos/SP movimentou 21,9% da movimentação de contêineres na cabotagem, seguido pelo TUP de Chibatão/AM, com 17,2%; Porto de Suape/PE, com 13,8%; e do TUP da Embraport/SP, com 7,6%.

Desde a promulgação da Lei Nº 12.815/2013, que regula a atividade portuária, foram autorizados 34 Terminais de Uso Privado e ampliações de terminais já existentes, possibilitando muitos

investimentos no setor. Além disso, o Decreto Nº 9.048, publicado no mês de maio deste ano, é fundamental para otimizar os processos para autorizações para investimentos em Portos Públicos e Terminais Privados (TUPs), com ampliação dos terminais portuários existentes e novos berços de atracação.

Ademais, é fundamental o incentivo à integração e ao investimento nos outros modais, revisão da regulamentação e dos procedimentos burocráticos existentes, principalmente na zona primária, qualificação de novos profissionais para atuação no setor, incentivos fiscais para a renovação e ampliação da limitada frota de navios existentes operando no setor.

O Capítulo 3 tratou dos três únicos armadores e suas respectivas rotas, que operam na cabotagem no Brasil para cargas containerizadas, sendo eles: Aliança Navegação, Mercosul Line e Log In. Também foram relatados e apresentados dados sobre as operações no Complexo Portuário de Santos/SP e no Terminal da Embraport; Complexo Portuário de Itajaí, incluindo o terminal arrendado da APM Terminals e do TUP Portovane, Complexo Portuário de Suape/PE e Complexo Portuário de Manaus, incluindo o TUP de Chibatão.

A rota Manaus/AM-Santos/SP é considerada a rota mais movimentada do Brasil, realizada pelos armadores Mercosul Line e Log In, com atracações e operações semanais. A rota transporta os produtos produzidos na Zona Franca de Manaus, para distribuição nas regiões Sul e Sudeste. A rota Suape/PE-Itajaí/SC, rota realizada pelos armadores Mercosul Line e Log in, também opera com atracações semanais e liga as regiões Sul e Nordeste.

Para atingir um dos objetivos específicos, no Capítulo 4, foram realizadas entrevistas com operadores que utilizam as rotas citadas, a fim de perceber a satisfação deles, além de obter informações sobre os principais gargalos e possíveis ações para a solução desses problemas.

Dentre as vantagens apontadas durante as entrevistas, verificou-se na cabotagem um transporte mais seguro, com menor possibilidade de avarias, maior sustentabilidade ambiental pela baixa emissão de CO₂, custos mais baixos quando comparados com outros modais, principalmente no transporte para longas distâncias.

Com relação as desvantagens, verificou-se que o mercado marítimo de cargas containerizadas é altamente concentrado, somente três empresas fazem o transporte, o que pode configurar um cartel. Isso dificulta a negociação por melhores preços; o excesso de burocracia para o embarque e desembarque das cargas; portos com problemas operacionais; poucos navios e com limitações de espaço; tarifas

portuárias ainda altas; falta de integração com outros modais; *lead time* superior ao transporte rodoviário.

A principal dificuldade para a realização da pesquisa foram as entrevistas com os usuários. Muitos deles preferiram não fazer críticas existentes ao setor, em virtude da necessidade do relacionamento com outros operadores e, principalmente, com órgãos públicos.

A hipótese foi confirmada, tendo em vista que, por meio da análise crítica da percepção dos operadores envolvidos na cabotagem brasileira, realizada principalmente por entrevistas, foi possível identificar os principais entraves que impedem o desenvolvimento da cabotagem brasileira, bem como apontar soluções para que esse modal deixe de ser subutilizado.

A movimentação de contêineres na cabotagem apresentou crescimento contínuo de 2010 a 2014, conforme apresentação na pesquisa; no entanto, sofreu uma queda nos anos seguintes. Uma série de fatores pode explicar essa queda, como a crise econômica no país, ausência de crescimento econômico, limitação da capacidade de portos e navios.

Dentre os problemas e sugestões da pesquisa para garantir o desenvolvimento e o crescimento de cargas containerizadas na cabotagem, podem ser apontadas: aqueles relacionados à limitação de terminais no Brasil, problema que poderá ser reduzido após a publicação do Decreto Nº 9.048, de 11 de maio de 2017, que deve estimular novos investimentos no setor, dentre autorizações de novos terminais privados e prorrogação dos atuais contratos de arrendamento.

Por fim, seguem algumas sugestões que podem contribuir para o desenvolvimento da cabotagem no Brasil, e que podem ser temas de novas pesquisas, que visem mais aprofundamento:

- (i) Investir em novos terminais privados e estimular a prorrogação dos atuais contratos de arrendamento e TUPs.
- (ii) Investir nas vias de acesso aos portos e dragagens, permitindo o aproveitamento da capacidade de carga nos navios.
- (iii) Permitir a interligação com os demais modais, principalmente o modal rodoviário e ferroviário.
- (iv) Desenvolver, por meio da coordenação do CONIT, políticas públicas para estimular essa alternativa de transporte, principalmente com relação às questões tributárias e de burocracia.
- (v) Estimular e permitir que o órgão regulador do setor, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), estimule a eficiência dos portos e a interligação com os órgãos anuentes.
- (vi) Diminuir a burocracia, principalmente dos órgãos anuentes, com

relação à documentação e aos processos envolvendo o embarque e o desembarque das cargas de cabotagem. Estimular o Porto Sem Papel.

(vii) Subsidiar ou desonerar o combustível usado no transporte de cabotagem, que é exposto atualmente a fatores externos: o preço do petróleo internacional e a variação do câmbio, além do pagamento do ICMS sobre o Bunker comprado no Brasil, tornando menos competitivo que a navegação de longo curso e principalmente em relação ao transporte rodoviário, que tem o diesel subsidiado.

(viii) Estimular a formação de novos profissionais para tripulação dos navios atuantes na cabotagem.

(ix) Reduzir o tempo para liberação do recurso do AFRMM, para construção de novos navios, que leva em média, ainda 2 anos.

(x) Criação de uma política de defesa da concorrência para fiscalizar e punir a concentração de empresas de navegação de cabotagem, especialmente em face da aquisição da Hamburg Sud pela Maersk, e possibilidade de verticalização, tendo em vista que o armador poder ser acionista de terminal.

Essa dissertação procurou, assim, propor alternativas para o crescimento da movimentação de cargas containerizadas na cabotagem brasileira, ainda subutilizado, fundamental para a redução dos custos logísticos no país, aumento da sustentabilidade da matriz de transportes brasileira e o conseqüente desenvolvimento econômico e social.

REFERÊNCIAS

ALIANÇA. **Aliança**: logística simples de porta a porta. 2016. Disponível em: <http://www.alianca.com.br/alianca/media/alianca_2/documents/news_startpage/140409_Aliana_Cabotagem.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2017.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Cenário da Cabotagem Brasileira** – 2010 a 2012. Brasília: ANTAQ, 2013.

_____. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Conheça a ANTAQ**. 2010. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Institucional.asp>>. Acesso em: 3 abr. 2016.

_____. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2015**. Fevereiro de 2016. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2015.pdf>>. Acesso em: 2 maio 2016.

_____. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário 2016**. Março de 2017. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2016.pdf>>. Acesso em: 27 mar. 2017.

_____. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Relatório de Atividades 2014**. Brasília: ANTAQ, 2015.

_____. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Panorama sobre o Transporte Aquaviário Brasileiro**: 1º semestre de 2016. 2016. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Dados-Estatisticos-1- semestre-2016.pdf>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

APM TERMINALS. **APM terminals Itajaí**: a empresa. 2016. Disponível em: <<http://www.apmterminals.com.br/empresa>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

ARAÚJO, João Guilherme. A Navegação de Cabotagem Brasileira e os Impactos da Lei 12.619. **ILOS**, janeiro de 2013. Disponível em: <http://ri.loginlogistica.com.br/login/web/download_arquivos.asp?id_arquivo=4923FE64-BF6E-41AA-

BBB7-409AE8C00DC5>. Acesso em: 7 mar. 2017.

BALLOU, Ronaldo H. **Logística empresarial**: transportes, administração de materiais e distribuição física. São Paulo: Atlas, 2015.

BARROS, Monica. Desafios da cabotagem em 2015. **ILOS**. 2015. Disponível em: <<http://goo.gl/1OUKij>>. Acesso em: 10 mar. 2016.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988.

_____. Decreto Nº 9.048, de 10 de maio de 2017. Altera o Decreto Nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei Nº12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 11 maio 2017. Seção 1, nº 89, p. 2.

_____. Lei Nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 26 fev. 1993.

_____. Lei Nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 9 jan. 1997. Seção 1, p. 467-470.

_____. Lei Nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 6 jun. 2001. Seção 1, p. 1-9.

_____. Lei Nº 10.893, de 13 de julho de 2004. Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo,

Brasília, DF, 14 jul. 2004. Seção 1, p. 2-5.

_____. Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis [...]; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 5 jun. 2013. Seção 1 – Edição Extra, p. 1-6.

_____. Ministério dos transportes, portos e aviação civil. **Transporte aquaviário**. 2014. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-aquaviario-relevancia.html>>. Acesso em: 1 maio 2016.

_____. Ministério dos transportes, portos e aviação civil. **Transportes no Brasil** - síntese histórica. 2014. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/136-transportes-no-brasil-sintese-historica.html>>. Acesso em: 3 maio 2016.

_____. Ministério dos transportes, portos e aviação civil. **Porto Chibatão**. 2016. Disponível em: <<https://webportos.labtrans.ufsc.br//Tup/Index/58>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

_____. Porto de Santos Autoridade Portuária. **Institucional**. 2015. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/acessoinfo.php?pagina=institucional>>. Acesso em: 5 nov. 2016.

_____. Porto de Santos Autoridade Portuária. **Panorama do Porto de Santos**. 2015. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/down/imprensa/panorama_porto_2015.pdf>. Acesso em: 5 nov. 2016.

_____. Temer: decreto moderniza e dá segurança jurídica para investimentos em portos. **Palácio do Planalto**. Maio de 2017. Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br/acompanhe-planalto/noticias/2017/05/temer-decreto-moderniza-e-da-seguranca-juridica-para-investimentos-em-portos>>. Acesso em: 15 maio 2017.

CAIXETA-FILHO, José Vicente; MARTINS, Ricardo Silveira. **Gestão**

logística do transporte de cargas. São Paulo: Atlas, 2015.

CALADO, Sílvia dos Santos; FERREIRA, Sílvia Cristina dos Reis. **Análise de documentos:** Método de recolha e análise dos dados, metodologia da investigação. São Paulo: DEFACUL, 2005.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. **Direito portuário e a nova regulação.** São Paulo: Aduaneiras, 2015.

_____. **Marinha Mercante Brasileira.** Longo Curso, Cabotagem e Bandeira de (In) Conveniência. São Paulo: Aduaneiras, 2013.

CHEROBIM, Ana Paula Mussi Szabo; MARTINS, Gilberto de Andrade; SILVEIRA, José Augusto Giesbrecht da. **Abordagem metodológica qualitativa-quantitativa em pesquisas na área de Administração.** São Paulo: ANPAD, 2003.

CHIAVENATO, Idalberto. **Recursos humanos na empresa:** pessoas, organizações e sistemas. 3.ed. São Paulo: Atlas, 1994.

CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Anuário CNT do transporte** – estatísticas consolidadas 2016. 2. tiragem. Brasília: CNT, 2016.

_____. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte marítimo 2012.** Brasília: CNT, 2012.

_____. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT do transporte aquaviário:** Cabotagem 2013. Brasília: CNT, 2013.

_____. Confederação Nacional do Transporte. **Portos Marítimos:** Longo Curso e Cabotagem. Pesquisa Aquaviária. Brasília: CNT, 2006.

COLLYER, Wesley O. **O Conselho de autoridade portuária e a busca da eficiência.** São Paulo: Lex, 2008.

CORTIÑAS LOPEZ, José Manoel; GAMA, Marilza. **Comércio exterior competitivo.** 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2010..

EMBRAPORT. Empresa Brasileira de Terminais Portuário. **Quem somos.** 2016. Disponível em: <<http://www.embraport.com/a->

embraport/quem-somos/>. Acesso em 15 nov. 2016.

FIESC. Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina. **Cabotagem** – Alternativa para a melhoria da mobilidade e da competitividade. 2013. Disponível em: <<https://fiesc.com.br/sites/default/files/cabotagem.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2016.

GINER-FILLOL, Arturo et al. **Gestão Portuária** – com caso prático no porto de Valência (Valenciaport). Florianópolis: Insular, 2013.

HODGSON, J. R. F.; BROOKS, M. R. **Canada's Maritime cabotage policy**. Marine Affairs Program. Nova Scotia: Dalhousie University, 2003.

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional** – Veículo prático de competitividade. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

LOG-IN. **Conheça os portos atendidos pela Log-In**. 2016. Disponível em: <<https://www.loginlogistica.com.br/cabotagem>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

_____. **Começando com a cabotagem**. 2016. Disponível em: <www.loginlogistica.com.br>. Acesso em: 15 dez. 2016.

LOPES, Elisangela Pereira. Navegação de Cabotagem: vantagens, entraves e soluções. **CNA Brasil**. 21 set. 2015. Disponível em: <http://www.canaldoprodutor.com.br/sites/default/files/artigo-10_2.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2016.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos da metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2010.

MERCOSUL LINE. **História**. 2016. Disponível em: <http://www.mercosul-line.com.br/empresa_historia.php>. Acesso em: 10 jan. 2017.

_____. **Rotas: cabotagem – internacional**. 2016. Disponível em: <http://www.mercosul-line.com.br/servicos_rota.php>. Acesso em: 10 jan. 2017.

MESQUITA, Patrícia Laurentino de. **Sistema Portuário Nacional**. 2015. Disponível em: <www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>. Acesso em: 5 maio 2016.

MOREIRA, Wagner de Souza. O desenvolvimento da navegação da cabotagem no Brasil. In: FIESP, ENCONTRO DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE, 6., 2011. Brasília. **Anais...**Brasília: FIESP, 2011.

NÓBREGA, Arsênio. Um novo modelo institucional para o transporte marítimo de cabotagem. Merco Shipping Marítima Ltda. In: SEMINÁRIO PORTOS E HIDROVIAS NAVEGÁVEIS: UM OLHAR SOBRE A INFRAESTRUTURA, 2009, Brasília. **Anais...**Brasília: Câmara dos Deputados, 2009.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Modernização dos portos**. 5. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

PASOLD, Cesar Luis. **Prática da pesquisa jurídica**: idéias e ferramentas úteis para o pesquisador do Direito. 9. ed. Florianópolis: OAB/SC, 2005.

PENNA, Antônio Gomes. **Percepção e realidade**: Introdução ao estudo da atividade perceptiva. Rio de Janeiro: Imago, 1997. p. 37.

PIRES, Fernanda. Maersk Line compra Hamburg Sud e cria superpotência dos mares. **Valor Econômico**, São Paulo, 01 dez. 2016. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/empresas/4793229/maersk-line-compra-hamburg-sued-e-cria-superpotencia-dos-mares>>. Acesso em: 25 abril 2017.

PIRES, Jovelino de Gomes. **A logística no Comércio Exterior Brasileiro**. São Paulo: Aduaneiras, 2013.

PORTAL BRASIL. **IBGE mapeia a infraestrutura dos transportes no Brasil**. 2014. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2014/11/ibge-mapeia-a-infraestrutura-dos-transportes-no-brasil>>. Acesso em: 9 mar. 2017.

PORTO DE ITAJAÍ. Autoridade Portuária. **Infraestrutura**. 2016. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/infraestrutura>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

PORTONOVE. PORTONAVE S/A - Terminais Portuários de Navegantes. **Institucional**. 2017. Disponível em: <<http://www.portonave.com.br/pt/a-portonave/institucional/>>. Acesso em: 7 mar. 2107.

QUIVY, Raymond; CAMPENHOUDT, Luc Van . **Manual de investigação em ciências sociais**. 3. ed. Lisboa: Gradiva, 2003.

REVISTA AMANHÃ. **Movimentação Portuária registra queda de 1% em 2016**. Disponível em: <<http://www.amanha.com.br/posts/view/3580>>. Acesso em 01 jun 2017.

REVISTA PORTUÁRIA. Cabotagem da aliança Navegação e Logística cresce 7% em 2016. **Economia & Negócios**: Anuário 2017. Itajaí: Bittencourt, 2017.

_____. Complexo Portuário do Itajaí é o segundo maior movimentador de contêineres do Brasil. **Economia & Negócios**: Anuário 2017. Itajaí: Bittencourt, 2017.

_____. União cria Secretaria Nacional de Portos. **Economia & Negócios**: Anuário 2017. Itajaí: Bittencourt, 2017.

SALGADO, Tarcísio Tito. **Logística**: práticas, técnicas e processos de melhorias. São Paulo: Senac São Paulo; Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2014.

SEP. Secretaria Especial de Portos. **Sumário Executivo PNL 2015**. Brasília: SEP, 2015.

SNA/RJ. Sociedade Nacional de Agricultura. **Transporte marítimo**: serviço de cabotagem cresce em média 10% ao ano. 2014. Disponível em: <<http://sna.agr.br/transporte-maritimo-servico-de-cabotagem-cresce-em-media-10-ao-ano/>>. Acesso em: 7 mar. 2017.

SNM. Superintendência de Navegação Marítima e de Apoio. **Raio-X da frota brasileira na navegação de cabotagem** - principais empresas e suas frotas. 2012. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Raio-X-da-Frota-Brasileira-de-Navega%C3%A7%C3%A3o-de-Cabotagem.pdf>>. Acesso em: 6 jun.

2016.

TARDIO, Victor. **Investimentos**. 2015. Disponível em: <<http://www.portodobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos>>. Acesso em: 1 mar. 2016.

TOKARSKI, Adalberto. **O setor portuário e a navegação no Brasil**. 2016. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/down/apresentacoes/apresentacao_clube_da_ancora.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2017.

TRANSPORTATION INSTITUTE. **The Jones Act**. 2016. Disponível em: <<https://transportationinstitute.org/jones-act/>>. Acesso em: 30 ago. 2017.

VOITCH, Talita Boros. Burocracia reduz vantagem logística da cabotagem. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 31 out. 2015. Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br/acompanhe-planalto/noticias/2017/05/temer-decreto-moderniza-e-da-seguranca-juridica-para-investimentos-em-portos>>. Acesso em: 05 maio 2017.