

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA POLITÉCNICA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA NAVAL E OCEÂNICA

**APOSTILAS SOBRE A
NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL**

Serviço de Bibliotecas
Biblioteca de Engenharia Mecânica, Naval e Oceânica

MAIO' 1996

PRODUÇÃO DOCENTE - EPMN
Prof. Rui Botter PNV

Serviço de Bibliotecas
Biblioteca de Engenharia Mecânica, Naval e Oceânica

1 Navegação de Cabotagem no Brasil - Histórico e Legislação.

A navegação de cabotagem no Brasil data dos tempos do descobrimento, quando está servia para o transporte de mercadorias essenciais e para o comércio ilegal de mercadorias.

O Regulamento para o Tráfego Marítimo (RTM) distingue entre navegação de grande e pequena cabotagem:

- Grande Cabotagem: é a realizada no tráfego marítimo mercantil entre os portos brasileiros e entre estes e os portos da Costa Atlântica da América do Sul, das Antilhas e da Costa Leste da América Central, excluído os portos de Porto Rico e Ilhas Virgens;
- Pequena Cabotagem: é a realizada no tráfego marítimo mercantil entre os portos brasileiros, não se afastando a embarcação mais de 20 milhas da costa e fazendo escalas em portos cuja distância não exceda de 400 milhas. Considera-se também pequena cabotagem a navegação realizada com fins comerciais entre a costa brasileira e as ilhas oceânicas brasileiras.

Até os anos 1930 a navegação de cabotagem era o principal meio de transporte entre as regiões brasileiras, devido a precariedade das malhas rodoviárias e ferroviárias existentes. Quando foi eleito presidente da República Washington Luís, cujo *slogan* da campanha era "Governar é construir estradas", e com a implantação da indústria automobilística no país nas décadas de 1950/1960, os investimentos públicos no setor de transportes ficaram todos voltados para a malha rodoviária, relegando a um segundo plano o transporte ferroviário e marítimo. Isso pode ser constatado na tabela 1.1.

Os primeiros passos para o fortalecimento da Marinha Mercante e da construção naval nacionais aconteceram em 1958, quando criou-se o Fundo da Marinha Mercante e a Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (cuja autoridade para aplicar seus recursos cabia a Comissão de Marinha Mercante, já existente nesta época).

Entre 1965/1967 realizou-se um grande estudo a respeito do setor da navegação de cabotagem brasileira, onde verificou-se serem inadequados os navios utilizados, a frota estar super dimensionada e a grande quantidade de navios obsoletos. Desse estudo seguiram-se providências visando corrigir os problemas encontrados. Estabeleceu-se portanto linhas de navegação a serem seguidas pelas empresas com regularidade, e foram construídos navios de traçado moderno durante os planos de construção naval (entre 1971/1974 e 1974/1979).

Tabela 1.1**Porcentagem do investimento em cada setor sobre o total anual**

ANO	SETOR DE TRANSPORTE				
	Rodovia	Ferrovia	Marinha Mercante**	Portos	Aviação
1960	73.84	8.76	6.38	1.30	7.97
1961	77.98	9.39	6.21	1.08	4.67
1962	78.79	8.57	5.15	1.76	4.82
1963	80.70	10.25	5.51	1.23	1.40
1964	81.97	8.63	4.34	1.36	2.00
1965	79.43	11.24	3.87	1.62	1.89
1966	78.88	9.82	5.47	1.09	3.46
1967	81.62	8.44	3.76	1.60	2.98
1968	80.36	6.31	6.02	1.15	4.56
1969	81.89	6.51	5.75	1.30	3.68
1970	83.13	7.08	3.69	2.08	2.32
1971	78.23	7.97	5.29	2.74	3.68
1972	75.61	9.27	5.90	3.40	4.96
1973	76.17	10.12	5.13	2.97	4.44
1974*	54.29	20.40	15.28	9.07	
1975	37.00	35.13	19.34	7.44	
1976	33.41	35.90	16.93	8.29	
1977	32.51	30.24	16.99	9.03	
1978	33.34	21.21	19.53	12.54	
1979	30.72	26.60	21.25	8.94	
1980	23.23	32.56	23.86	11.03	
1981	22.76	35.14	23.92	7.49	
1982	23.94	30.19	26.47	11.37	
1983	25.52	25.57	29.04	7.70	
1984	22.83	21.59	22.65	7.04	
1985	23.59	24.03	24.17	8.84	
1986	39.24	19.16	35.50	5.77	
1987	59.28	22.33	11.72	6.59	
1988	52.23	24.52	15.34	7.87	

* A partir de 1974 só estão considerados os investimentos do Ministério dos Transportes; não estão incluídos portanto os investimentos no setor de aviação.

** Inclui a navegação interior.

Fonte: Eliane Áreas Fadda. Tese de doutoramento, setembro de 1995.

Devido ao processo inflacionário, do encarecimento da construção naval brasileira, da ineficiência dos portos (tanto no que tange aos seus custos quanto ao manuseio de carga), dos altos encargos impostos as empresas; os custos do navio na navegação de cabotagem cresceram muito o que fez com que grande parte da carga, principalmente carga geral, fosse transferida para o modal rodoviário. Ficando ainda no modal de cabotagem os graneis sólidos e líquidos (devido a dificuldade de transporte por via rodoviária, por causa do volume transportado). Na tabela 1.2 podemos verificar a evolução da porcentagem (em ton*km) de carga transportada por cada setor.

Tabela 1.2

Porcentagem do transporte de carga por setor (em ton*km)

ANO	Rodovia (%)	Ferrovias (%)	Navegação de Cabotagem (%)	Aviação (%)
1950	38.0	29.2	32.4	0.4
1951	35.5	23.2	41.0	0.3
1952	45.7	5.6	28.4	0.3
1953	49.7	23.2	26.8	0.3
1954	52.0	21.9	25.9	0.2
1955	52.8	21.2	25.8	0.2
1956	52.4	19.8	27.6	0.2
1957	52.7	20.1	27.0	0.2
1958	56.6	18.6	24.6	0.2
1959	57.9	19.4	22.5	0.2
1960	60.5	18.8	20.6	0.1
1961	61.5	18.1	20.3	0.1
1962	61.4	17.1	21.4	0.1
1963	64.7	16.8	18.3	0.2
1964	63.8	18.7	17.3	0.2
1965	67.6	17.6	14.6	0.2
1966	68.9	16.0	14.9	0.2
1967	70.0	14.7	15.1	0.2
1968	70.5	14.7	14.6	0.2
1969	70.3	15.4	14.2	0.2
1970	70.5	17.2	12.2	0.1
1971	70.8	16.5	12.4	0.1
1972	73.2	16.0	10.5	0.1
1973	71.2	18.5	10.1	0.1
1974	57.1	26.1	14.0	0.2
1975	57.4	25.6	13.8	0.2
1976	58.3	25.3	13.0	0.3

cont. Tabela 1.2

Porcentagem do transporte de cargo por setor (em ton*km)

ANO	Rodovia (%)	Ferrovia (%)	Navegação de Cabotagem (%)	Aviação (%)
1977	60.9	21.9	13.5	0.3
1978	60.7	21.4	13.9	0.3
1979	60.1	22.9	13.2	0.3
1980	59.3	24.5	12.5	0.3
1981	60.4	23.4	12.5	0.3
1982	60.2	22.1	14.2	0.3
1983	60.7	21.1	14.6	0.3
1984	54.9	23.2	17.8	0.3
1985	54.4	23.2	18.1	0.3
1986	55.5	22.4	17.5	0.4
1987	55.1	20.9	19.9	0.3
1988	56.5	22.5	17.0	0.3
1989	57.2	23.0	15.9	0.4
1990	56.0	21.5	18.4	0.3

Fonte: Eliane Áreas Fadda. Tese de doutoramento, setembro de 1995.

A tabela 1.3 mostra um resumo dos principais eventos históricos, relacionados com a navegação de cabotagem.

Tabela 1.3

Resumo dos principais eventos históricos

ANO	EVENTO
1500	Descobrimento do Brasil, e início da sua história de navegação.
1550	Início de uma pequena movimentação de produtos essenciais entre portos nacionais.
1690	População: 300 mil habitantes.
1720	Movimentações significativas entre Salvador & Rio de Janeiro e Salvador & Rio Grande do Sul. Transferência do poder político e econômico do NE para o SE, devido a descoberta do ouro.
1800	Declínio da pirataria e queda do preço dos navios. População: 2.3 milhões de habitantes.
1808	Abertura dos portos brasileiros as nações amigas. Navegação de cabotagem fechada à embarcações estrangeiras.
1822	Independência do Brasil.
1828	Surge a idéia de um plano de transportes.
1838-1886	No que diz respeito aos portos e à navegação, poucas providências do plano foram colocadas em prática.

cont. Tabela 1.3

Resumo dos principais eventos históricos.

ANO	EVENTO
1850	O 1º Código Comercial Brasileiro reforça o privilégio de embarcações nacionais no comércio de cabotagem.
1860	Decreto nº 2647 dá privilégios às embarcações nacionais para o transporte de mercadorias entre portos do Império. Estaleiro Mauá entra em declínio devido a competição com empresas estrangeiras.
1866-1889	Navios ingleses detém o controle de parcela significativa da navegação de cabotagem.
1889	Proclamação da República.
1890	A Companhia Lloyd Brasileiro começa a operar na navegação de cabotagem, interior e de longo-curso.
1892	Lei nº 123 regula a navegação de cabotagem e a define como um meio de comércio e comunicação.
1900	População: 17.4 milhões de habitantes.
1920	Navegação de cabotagem transporta 1 milhão de toneladas em carga geral.
1926-1930	Governo de Washington Luís começa com um programa de construção de rodovias.
1929	Falta de organização do setor de cabotagem leva as empresas a uma competição agressiva. É criado o Convênio de Fretes Marítimos.
1934	A Conferência de Navegação de Cabotagem é criada para diminuir a guerra entre as companhias. Um plano nacional de transportes é aprovado.
1940	Os armadores estabelecem o "Rateio de Fretes".
1941	A inexistência de um serviço regular provoca prejuízos no comércio regional. É criada a Comissão de Marinha Mercante para regulamentar e controlar todo comércio marítimo.
1944	Planos para melhorar os portos (pois estes vêm oferecendo serviços inadequados).
1946-1948	A Constituição de 1946 dá exclusividade a navios brasileiros na navegação de cabotagem, exceto em caso de necessidade pública. Os armadores, comandantes, afretadores bem como dois terços da tripulação devem ser brasileiros.
1950	38% da carga é transportada via rodovia, enquanto 32.4% é transportada por mar (em ton*km). População: 51.9 milhões de habitantes.
1956	Navegação de cabotagem transporta 4.3 milhões de toneladas em carga geral.

cont. Tabela 1.3

Resumo dos principais eventos históricos.

ANO	EVENTO
1958	O Fundo da Marinha Mercante é criado para o fortalecimento e modernização da Marinha Mercante brasileira. A Taxa de Melhoramentos dos Portos é criada para aumentar os investimentos nos portos.
1960-1963	Investimentos no transporte rodoviário variam de 74 à 81% do total investido, enquanto os portos e a Marinha Mercante correspondem a 1.3% e 5.8% respectivamente. Os navios estão permanecendo pouco tempo em operação, e muito tempo em reparos, carregando e descarregando. Queda substancial no transporte de carga geral por via marítima.
1964-1967	Reajuste da economia depois da Revolução de 1964. Estudo revela que a navegação de cabotagem está operando com frota superestimada e com navios obsoletos.
1967-1969	Ministério dos Transportes cria a Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAN), que assume as funções do Conselho da Marinha Mercante. O transporte via rodovia representa 70% do total transportado, enquanto o por mar representa 15% do total. Criado o Plano Emergencial de Construção Naval, que sem muitos recursos não surte o efeito desejado.
1970	Investimentos em rodovias representa 83% do total do setor.
1971-1975	1º Plano de Construção Naval 1973 1ª Crise do Petróleo. O novo Plano Nacional de Viação surge sem preocupação com o transporte intermodal. Governo cria a Tabela de Fretes para a Cabotagem Marítima Brasileira (FRECAB). Companhias de transporte rodoviário entram em “guerra” chegando a cobrar fretes que não superam os custos com o transporte. O pagamento de impostos em todos os tipos de combustível por usuários e não-usuários de rodovias, para contribuir com o Fundo Nacional de Rodovias, determina a distorção dos custos entre os modais.
1975	Cria-se a Empresa de Portos do Brasil S. A. (PORTOBRAS).
1975-1979	2º Plano de Construção Naval.
1977	Cria-se a Comissão Coordenadora de Implantação e Desenvolvimento do Transporte Intermodal (CIDETI). 93% do petróleo e 75% do óleo diesel são consumidos nas estradas.

cont. Tabela 1.3

Resumo dos principais eventos históricos.

ANO	EVENTO
1979	80% do petróleo consumido tem que ser importado. A 2ª Crise do Petróleo, e o declínio econômico dos países industrializados, decretam o início de um período difícil no rápido crescimento brasileiro. Início da operação de navios Roll-on Roll-off na navegação de cabotagem.
1981	Início de um período de recessão, quando 60% das exportações brasileiras já eram de produtos manufaturados.
1981-1982	O Programa Permanente de Construção Naval é totalmente inviável/impraticável.
1983	O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) é criado para administrar o fundo.
1985	A SUNAMAM estabelece uma nova estrutura de linhas na navegação de cabotagem.
1986-1989	O Programa Brasileiro do Setor Transporte determina as prioridades do setor.
1987	As taxas do FRECAB são liberadas para carga geral.
1988	O Adicional da Tarifa Portuária é criado para financiar os investimentos no setor. A nova constituição brasileira é promulgada garantindo a exclusividade a embarcações nacionais na navegação de cabotagem exceto em caso de necessidade pública.
1988-1989	O transporte de carga geral por mar decai para 330 mil toneladas.
1989	Carga geral representa apenas 0.6% do total de toneladas transportadas via cabotagem. É extinta a SUNAMAM e a Secretaria de Transportes Aquaviários assume com o CDFMM e PORTOBRÁS as suas atividades. Taxa de inflação: 1783% ao ano.
1991-1994	Programa de Reforma econômica incentiva a competição.
1990	Companhia Aliança passa a operar com dois SD14 na linha Santos-Manaus para o transporte de carga geral (contêiner), que deixaria de operar alguns anos depois.
1991	É criado o MERCOSUL.
1992	População: 149.2 milhões de habitantes.

cont. Tabela 1.3

Resumo dos principais eventos históricos.

ANO	EVENTO
1993	Taxa de inflação: 2709% ao ano Projeto de privatização dos portos torna-se a Lei 8.630. Taxas dos portos nacionais são 200% a 300% mais caras que os portos internacionais.
1994	“Plano Real” é implementado. MERCOSUL firma pacto de transporte multimodal internacional, incluindo isenções de ARFMM e ICMS.
1995	Emenda constitucional prevê a criação de lei complementar para a regulamentação da operação de embarcações estrangeiras no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem. Transporte de passageiros na cabotagem é liberado. Programa Nacional de Desenvolvimento (PND) inclui portos, rodovias e ferrovias.

Fonte: Baseado na Tese de doutoramento de Eliane Áreas Fadda., setembro de 1995.

No aspecto legal existem hoje em vigor no país diversos dispositivos que regulamentam os procedimentos relacionados à navegação marítima/fluvial brasileira e que afetam diretamente o setor de cabotagem. Entre eles, estão listados abaixo os que dispõem sobre matérias de relevante importância para a navegação de cabotagem.

- Decreto-Lei nº 2404 de 23/12/87, alterado pelo Decreto-Lei nº 2414 de 12/02/88, pela Lei nº 7742 de 20/03/89, pela Lei 8032 de 12/04/90 e pela Medida Provisória nº 1280 de 12/01/96 que dispõe sobre:
 - no capítulo 1 sobre o Adicional ao Frete para Renovação da Frota da Marinha Mercante (ARFMM), no que diz respeito à: base de cálculo (seção 1), frete (seção 2), isenções (seção 3), arrecadação (seção 4) e destinação (seção 5);
 - no capítulo 2 sobre o Fundo de Marinha Mercante (FMM) no que se refere: a sua constituição (seção 1), aplicação (seção 2) e administração (seção 3).
- Resolução nº 2219 de 06/12/95 que dispõe sobre a aplicação dos recursos do FMM. Esta resolução alterou as taxas de juros, prazos de carência e prazos de amortização dos financiamentos concedidos. A tabela 1.4 apresenta as mudanças ocorridas.

Tabela 1.4

Comparação entre os Encargos, Prazos de Carência e Prazos de Amortização para Financiamentos Antes e Depois da Resolução n° 2219

Tipo de Financiamento	Encargos (%)		Prazos de Carência (anos)		Prazos de Amortização (anos)	
	antes	depois	antes	depois	antes	depois
Construção	4	6	4	3	12	12 (*)
Jumborização/ Conversão	5	7	2	3	5	12 (*)
Reaparelhamento/ Modernização	5	7	2	2	5	5
Reparo	5	7	1	1	2	2

(*) A partir de 01/01/99 esses prazos passam a ser de 9 anos.

- Medida Provisória n° 1256 de 12/01/96 que institui a taxa de juros de longo prazo (TJLP) e dispõe sobre a remuneração dos recursos do FMM. De forma geral dispõe que os recursos do FMM repassados ao BNDES ou por esse administrados e destinados a financiamentos contratados a partir de 01/12/94, terão como remuneração a TJLP do respectivo período; e que os recursos do FMM repassados ao BNDES e destinados a financiamentos contratados a partir de 01/09/95 e os respectivos saldos devedores terão como referência o dólar americano.
- Portaria n° 93 de 16/02/95 que define as normas relativas aos critérios para concessão de prioridade e aos procedimentos e prazos para apresentação e análise dos pedidos de financiamento com utilização de recursos de FMM.
- Lei n° 8630/93 que dispõe sobre a modernização dos portos brasileiros (ver item 3.2).
- Emenda Constitucional n° 7 que altera o artigo 178 da constituição federal dando a seguinte redação:

“Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, marítimo e terrestre devendo a ordenação do transporte internacional observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Parágrafo Único. A lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitas por embarcações estrangeiras.”

Existem diversos projetos de lei tramitando pelo Congresso Nacional que visam regulamentar esse artigo. Dentre eles:

- Projeto de Lei n° 1125/95 do Poder Executivo;
- Projeto de Lei n° 907/95 de autoria do deputado Laprovitas Vieira;
- Projeto de Lei n° 846/95 de autoria da deputada Socorro Gomes;
- Projeto de Lei n° 1302/95 de autoria do deputado Miro Teixeira;

Além desses instrumentos legais supra citados existem também vários projetos de lei que visam modificar outros aspectos importantes do setor de transportes que poderão influir diretamente na cabotagem brasileira. Entre eles:

- Projeto de Lei nº 1297/95 de autoria do deputado Roberto Campos que exclui da base de cálculo do imposto de importação o montante do frete transportado em navio de bandeira nacional;
- Projeto de Lei nº 4259-A/93 do Poder Executivo que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional;
- Projeto de Lei nº 370/95 de autoria do deputado Beto Mansur que extingue o Adicional de Tarifa Portuária (ATP);
- Projeto de Lei nº 4586/90 que dispõe sobre o transporte multimodal.
- Projeto de Lei nº 1178/95 do Poder Executivo que libera a administração e exploração de portos e rodovias federais aos municípios, estados e ao Distrito Federal.

2. Análise da Evolução do Transporte de Cabotagem no Brasil

A evolução da frota própria nacional aplicada à navegação de cabotagem no Brasil, nos últimos dez anos, pode ser vista no quadro comparativo da tabela 2.1.

Tabela 2.1

Frota Mercante Brasileira na Cabotagem - Comparação entre 1985 e 1995

Tipos de Embarcações	1985 (*)		1995 (**)	
	No.	TPB	No.	TPB
Cargueiro	46	326.949	10	88.510
Graneleiro	26	451.498	36	1.228.741
Petroleiro	26	499.147	46	2.005.979
LPG	9	40.956	8	55.062
Ro-Ro	7	23.273	3	9.753
Múltiplo uso	--	--	2	25.552
Porta-Contêiner	--	--	7	128.941
Frigorífico	--	--	1	7.665
Químico	5	49.506	7	63.254
TOTAL	119	1.391.329	120	3.613.457

(*) Fonte: SUNAMAM. Posição em setembro de 1985.

(**) Fonte: Departamento de Marinha Mercante (DMM). Posição em julho de 1995.

A tabela 2.2 apresenta a relação das empresas brasileiras e suas respectivas frotas que compunham (até julho de 95) o total de 120 embarcações alocadas na navegação de cabotagem.

Tabela 2.2

Frota Mercante Brasileira de Cabotagem por Armadores - 1995

<u>ALLIANCA</u>	
GRANELEIRO	
ALNAVE	26 086
ALMARIS	26 151
ALCYON	26 131
LILY	47 043
Total por tipo	125 411
MÚLTIPLO USO	
ANA LUIZA	12 801
BIANCA	12 751
Total por tipo	25 552
Total da empresa	150 963

ANTÔNIO RAMOS (NARSA)**CARGUEIRO**

JACY RAMOS	7 220
PATRICIA RAMOS	7 220
Total da empresa	14 440

CHAVAL**CARGUEIRO**

SANTOS DUMONT	7 635
Total da empresa	7 635

CONAN**GRANELEIRO**

CIDADE DE SÃO PAULO	15 783
PAULISTANO	16 161
SANTISTA	24 858
JOTAERRI	15 882
CIDADE DE BELÉM	15 429
Total da empresa	88 113

DOCENAVE**GRANELEIRO**

DOCEORION	47 314
Total da empresa	47 314

FLUMAR**L P G**

JAPERI	10 310
JATAI	4 552
Total por tipo	14 862

QUÍMICO

ANGELIM	10 260
ARAUCÁRIA	10 260
JACARANDA	9 000
Total por tipo	29 520
Total da empresa	44 382

GLOBAL**QUÍMICO**

ALAMÔA	9 981
GLOBAL RIO	15 089
Total da empresa	25 070

GRANCARGA**RO-RO**

LADY SOPHIE	1 169
Total da empresa	1 169

H.DANTAS**CARGUEIRO**

ITAPORANGA	7 220
Total por tipo	7 220

GRANELEIRO

BARRO BRANCO	15 429
ATLÂNTICO	26 958
HERÁCLITO DANTAS	15 429
CRICIÚMA	26 914
Total por tipo	84 730
Total da empresa	91 950

LIBRA**CARGUEIRO**

REGINA CELI	14 806
SEMIRAMIS	14 806
Total da empresa	29 612

LLOYD BRAS**CARGUEIRO**

LLOYD BAHIA	14 138
Total por tipo	14 138

FRIGORÍFICO

LLOYD BAGE	7 665
Total por tipo	7 665

GRANELEIRO

RIO JAGUARIBE II	47 043
RIO TROMBETAS	63 671

RIO BRANCO	38 093
RIO NEGRO	38 404

cont. Lloyd Brasileiro

DOCEANGRA	85 058
DOCEDUNA	75 603
DOCEMAR	75 631
DOCEPRAIA	69 622
RIO APA	45 384
Total por tipo	538 509

P.CONTEINER

ITAITÉ	14 042
ITANAGE	13 883
ITAPAGE	13 963
ITAPÉ	13 923
ITAQUATIA	13 888
LLOYD ATLÂNTICO	29 977
LLOYD PACIFICO	29 265
Total por tipo	128
941	

RO-RO

JACQUELINE	7 440
Total por tipo	7 440

Total da empresa	696 693
------------------	---------

MANSUR

GRANELEIRO

MANSURNAVE II	26 223
SÃO SEBASTIAO	15 700
ESPIRITO SANTO	38 000
SÃO LUIZ	42 000
Total da empresa	121 923

MARVI

GRANELEIRO

MARVI SALVADOR	17
966	
Total da empresa	17 966

METALNAVE

QUÍMICO

METALTANQUE I	4 341
METALTANQUE II	4 323
Total da empresa	8 664

NASA**CARGUEIRO**

ANTÔNIO RAMOS	5 344
MARIANGELA MATARAZZO	8 067
Total da empresa	13 411

NORSUL**GRANELEIRO**

NORSUL IMBITUBA	15 906
NORSUL PIAÇAGUERA	15 902
NORSUL TUBARÃO	27 911
NORSUL IPU	38 801
Total da empresa	98 520

PETROBRÁS**L P G**

GUAPORÉ	4 500
GUARÁ	4 500
GUARUJÁ	4 500
GURUPÁ	8 900
GURUPI	8 900
GRAJAÚ	8 900
Total por tipo	40 200

PETROLEIRO

PIRAJUI	66 800
NARA	18 000
HORTA BARBOSA	116 000
CARANGOLA	18 000
NORMA	18 000
REBOUCAS	30 850
ALAGOAS	29 000
ANÁPOLIS	29 000
ARACAJÚ	29 000
ARAXÁ	29 000
AVARÉ	29 000
CAMOCIM	18 000
CARAVELAS	18 000
CARIOCA	18 000
BROTAS	92 000
PRES. FLORIANO	53
079	
PRES. WASHINGTON LUIZ	53
000	
PIQUETE	66 800

BAGE	92 000
IRATI	15 000
ITORORO	15 000

exemplo o nordeste, a análise mostra que, para grandes volumes de carga, a cabotagem poderia competir. Na prática, porém, como se verificou no item 2, o transporte por cabotagem para essas regiões também é muito pequeno.

O principal motivo desse paradoxo é a existência da competição internacional, que oferece os mesmos produtos com menores custos. No caso particular do trigo pode-se citar o produto proveniente da Argentina e Canadá que chega ao nordeste a custos similares ou menores e qualidade superior a do nacional.

Deve-se salientar que o exemplo apresentado é uma situação de mercado particular, no caso o *trade* trigo, não podendo ser extrapolado diretamente para todo segmento de cabotagem. Porém ele mostra que o setor de cabotagem, mesmo para cargas com características que favorecem o transporte em escala (granéis), não é competitivo.

3.4 Conclusão

Além dos dois fatores supra citados, outros fatores afetam o desempenho do setor.

A Marinha Mercante brasileira sofre a fiscalização de vários ministérios (Marinha, Trabalho etc) e recolhe além dos encargos típicos da atividade todos os impostos, taxas e contribuições incidentes sobre os demais setores da economia, causando um acréscimo da ordem de 140 % sobre os salários pagos (fonte: Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC). Como o modal marítimo/fluvial utiliza, devido aos seus aspectos operacionais um grande contingente de mão-de-obra (tripulação), o custo para tripular as embarcações tornam-se muito elevados nas empresas do setor.

O aumento das taxas de juros para financiamentos no setor de cabotagem (ver item 1) e o encarecimento das construções, reparos e manutenção de embarcações no Brasil provocaram um crescimento dos custos de capital.

Algumas medidas imediatas poderiam ser tomadas com o intuito de fortalecer a cabotagem no país. Num primeiro momento a isenção do ICMS e do AFRMM na cabotagem diminuiriam os custos envolvidos sem onerar a economia como um todo, já que o montante movimentado no setor é pequeno se comparado a outros setores de transporte (navegação de longo curso, rodoviário etc). Isso possibilitaria uma maior captação de cargas do segmento multi-modal e, conseqüentemente um crescimento do setor. Assim que o sistema estivesse consolidado econômica e operacionalmente, poderia-se estudar formas de retomar as tarifas.

A recuperação do setor de cabotagem é muito interessante para o desenvolvimento nacional não só devido a grande extensão da costa brasileira, a concentração populacional e de mercados ao longo dessa costa e a própria natureza estratégica (soberania nacional) do transporte marítimo, mas também devido as vantagens econômicas que podem advir da sedimentação de um segmento de cabotagem competitivo.

cont. PETROBRÁS

NEUSA	18 000
NILZA	18 000
DIVA	18 000
MAISA	18 000
DYLIA	18 000
MARTA	19 000
PIRAÍ	66 800
CANTAGALO	18 000
RODEIO	30 850
CANDIOTA	18 000
BICAS	92 000
BAURÚ	118 000
JEQUITIBA	118 000
JUNDIA	118 000
ITAJUBÁ	44 500
LOBATO	44 600
POTENGI	55 000
LAMBARI	29 900
ITABUNA	44
500	
LAGES	29
900	
LAVRAS	29
900	
PEDREIRAS	55 000
ITAPERUNA	44 500
PRES. PRUD DE MORAES	53 000
LONDRINA	33 000
Total por tipo	2 005 979
Total da empresa	2 046 179

RIO DOCE**GRANELEIRO**

DOCEMARTE	38 186
Total da empresa	38 186

SUPERPESA**CARGUEIRO**

STAR OF AMERICA	2 054
Total por tipo	2 054

RO-RO

SUPERPESA I	1 144
Total por tipo	1 144
Total da empresa	3 198

TUPINAVE**GRANELEIRO**

TUPI ILHA BELA	26 233
TUPI PONTA NEGRA	26 233
CARANDAI	15 603
Total da empresa	68 069

TOTAL GERAL**3 613 457**

Obs. Posição da frota em 05/07/95

Fonte: DMM

O total de cargas transportadas na cabotagem apresentou um crescimento na década de 1980 atingindo um pico em 1989 com o transporte de aproximadamente 54,7 milhões de toneladas. A partir de então o setor tem verificado um constante declínio. Essa tendência pode ser vista na tabela 2.3.

Tabela 2.3**Cargas Transportadas por Cabotagem: 1980 - 1994 (x 1000 ton.)**

Ano	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	Carga Geral	Total
80	16.596	6.743	1.417	24.756
81	16.380	6.753	1.347	24.480
82	19.610	7.085	1.445	28.140
83	24.534	8.712	1.193	34.439
84	35.214	9.086	1.299	45.599
85	41.278	10.195	1.325	52.798
86	39.595	11.444	1.068	52.107
87	37.947	12.878	865	51.690
88	38.819	14.805	664	54.288
89	40.184	14.135	335	54.654
90	39.150	12.584	220	51.954
91	---	---	---	50.020
92	---	---	---	48.605
93	35.818	7.544	220	43.582
94	20.530	10.483	126	31.139

Fonte: Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC)

Como se pode observar na tabela o segmento de carga geral foi o que apresentou maior queda no período, representando em 1994 apenas 9 % em relação ao volume de carga geral transportada em 1980. Em relação ao total transportado o percentual passou de aproximadamente 6 % em 1980 para cerca de 0,4 % em 1994. Essa redução confirma uma tendência que já vem sendo percebida a muito tempo pois em 1956 o transporte de carga geral por cabotagem atingiu valores próximos a 4,3 milhões de toneladas.

A tendência nos setores de graneis líquidos e sólidos é também de queda, pois apesar de apresentarem no ano de 1994, um crescimento em números totais em relação a 1980, representam apenas 51 % e 73 % respectivamente do total transportado em 1989.

Para atender a demanda de transportes na navegação de cabotagem as empresas brasileiras se utilizam de embarcações próprias e afretadas. As tabelas 2.4 e 2.5 apresentam as participações de cada um desses tipos por quantidade transportada e por frete gerado.

Tabela 2.4

Quantidade Transportada na Navegação de Cabotagem - 1994 (ton.)

	Granéis Líquidos	%	Granéis Sólidos	%	Carga Geral	%	Total	%
Próprios	15.303.209,37	75	6.155.479,88	59	51.205,50	41	21.509.894,75	69
Afretados	5.226.995,64	25	4.327.966,09	41	74.630,87	59	9.629.592,61	31
Total	20.530.205,01	100	10.483.445,97	100	125.836,37	100	31.139.487,36	100

Fonte: DMM

Tabela 2.5

Fretes Gerados na Navegação de Cabotagem - 1994 (x 1000 US\$)

	Granéis Líquidos	%	Granéis Sólidos	%	Carga Geral	%	Total	%
Próprios	163.295,93	81	49.958,36	62	1.423,98	37	214.678,27	75
Afretados	39.605,80	19	30.394,43	38	2.464,20	63	72.464,44	25
Total	202.901,73	100	80.352,79	100	3.888,18	100	287.142,71	100

Fonte: DMM

Do total de fretes gerados por armadores nacionais grande parte se deve a PETROBRÁS que sozinha representa mais de 50 % do total. Na tabela 2.6 se encontram os fretes gerados pelas diversas empresas brasileiras no ano de 1994.

Tabela 2.6
Fretes Gerados pelas Empresas Brasileiras na Navegação de Cabotagem - 1994

Empresas	Total Gerado em (US\$)	%
Petrobrás	151 970 290	52,94
Norsul	42 169 468	14,69
Flumar	25 593 455	8,92
Global	21 025 069	7,32
Aliança	10 684 042	3,72
H. Dantas	8 227 618	2,87
Mansur	5 405 655	1,88
Frota Oceânica	5 289 235	1,84
Conan	3 851 982	1,34
Docenave	3 481 251	1,21
Marvi	2 371 337	0,83
Antônio Ramos	1 950 210	0,68
Tupinave	1 915 307	0,67
Metalnave	1 460 453	0,51
Nasa	480 238	0,17
Rio Doce	231 126	0,08
Lloyd	198 065	0,07
Cargomar	163 579	0,06
Mercosul	123 843	0,04
Sinacon	115 055	0,04
Di Gregório	108 053	0,04
Superpesa	100 178	0,03
Hipermodal	62 482	0,02
Transroll	36 043	0,01
Norsul Internac.	11 000	0,00
Netumar	7 550	0,00
Frota Amazônica	5 986	0,00
Independencia	758	0,00
Não Considerados	103 382	0,04
Total	287 142 710	100,00

Fonte: DMM

O panorama da evolução da movimentação de cargas pela PETROBRÁS desde 1985 pode ser visto na tabela 2.7. Na tabela a coluna com os totais (próprios e afretamentos) não leva em conta os valores de transferência.

Tabela 2.7**Médias Mensais Transportadas na Cabotagem por Produto - PETROBRAS (ton)**

Ano	Total		Petróleo	Gasolina	Diesel	Querosene	Óleo Combustível	GLP	Quer. Aviação	Outros	Transf
	Próprio	Afretado									
85	1.766.763	1.346.872	2.109.762	66.769	272.350	6.766	289.503	50.221	32.743	285.522	654.61
86	1.935.029	1.134.521	1.989.198	85.378	301.510	5.320	291.025	47.355	34.212	315.552	681.27
87	1.579.889	1.276.726	2.026.484	71.536	342.194	9.791	258.888	48.379	39.687	359.656	790.56
88	1.859.558	1.239.523	1.985.496	63.823	374.351	6.103	235.984	53.703	35.240	344.381	572.31
89	1.954.519	1.242.187	2.123.190	75.171	327.938	8.256	207.891	52.162	40.229	361.869	606.49
90	2.131.872	1.201.220	2.282.265	81.720	317.049	3.775	232.290	52.767	34.321	328.905	641.27
91	2.290.050	1.171.232	2.372.482	101.439	276.295	3.365	241.390	54.447	30.515	381.349	410.16
92	2.451.428	1.075.860	2.341.267	104.668	385.762	1.975	267.202	52.308	32.000	442.105	366.87
93	2.218.404	1.281.904	2.301.635	109.137	193.379	453	304.724	36.715	15.153	539.112	241.37
94	2.373.935	1.011.231	2.409.211	133.438	236.737	2.381	202.150	48.983	11.221	341.045	0
95	2.342.719	1.270.020	2.543.577	160.562	310.211	2.500	164.621	80.932	12.770	337.568	0

(*) O ano de 1995 só engloba até o mês de junho.

Fonte: Boletim Estatístico da FRONAPE (1º semestre 1995).

Todas as movimentações realizadas na navegação de cabotagem brasileira, porto-à-porto, são apresentadas nas tabelas 2.8, 2.9, 2.10 respectivamente para granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral.

Tabela 2.8**Movimentações de Granéis Sólidos Porto-à-Porto na Cabotagem - 1994**

Origem	Destino	Frete (US\$)	Quantidade (Kg)	Frete Médio (US\$/ton)
ARACAJU	PRAIA MOLE	146.591,39	11.525.800	12,72
	RIO GRANDE	313.316,12	21.251.000	14,74
	SANTOS	264.174,78	20.769.172	12,72
	Subtotal	724.082,29	53.545.972	13,52
ARATU	RIO GRANDE	293.811,63	19.871.323	14,79
	SANTOS	72.698,71	3.500.000	20,77
	Subtotal	366.510,34	23.371.323	15,68
ARRAIAL DO CABO	RECIFE	23.458,74	1.500.000	15,64
	Subtotal	23.458,74	1.500.000	15,64
CABEDELO	VITORIA	83.350,60	5.006.800	16,65
	Subtotal	83.350,60	5.006.800	16,65
CORUMBA	ARATU	569.846,31	51.075.000	11,16
	Subtotal	569.846,31	51.075.000	11,16
ITAQUI	RECIFE	145.944,31	12.969.130	11,25
	Subtotal	145.944,31	12.969.130	11,25

cont. Tabela 2,8

Origem	Destino	Frete (US\$)	Quantidade (Kg)	Frete Médio (US\$/ton)
MUNGUBA	CAPUABA	63.832,89	5.093.050	12,53
	PARANAGUA	381.735,08	22.061.160	17,30
	PRAIA MOLE	67.930,59	5.106.280	13,30
	RIO DE JANEIRO	58.704,01	23.387.630	2,51
	SANTOS	821.741,93	30.317.060	27,10
	SEPETIBA	145.454,00	7.192.520	20,22
	VITORIA	139.427,11	10.035.210	13,89
	Subtotal	1.678.825,61	103.192.910	16,27
PARANAGUA	FORTALEZA	356.798,79	17.899.898	19,93
	Subtotal	356.798,79	17.899.898	19,93
PONTA DA MADEIRA	ARATU	600.207,69	108.232.000	5,55
	PRAIA MOLE	2.914.423,76	673.946.000	4,32
	Subtotal	3.514.631,45	782.178.000	4,49
PONTA DO TUBARÃO	ARATU	103.508,54	16.437.600	6,30
	MANAUS	2.666.271,61	196.966.000	13,54
	SALVADOR	370.397,52	51.265.050	7,23
	SANTOS	24.783.191,70	3.385.759.299	7,32
	USIBA	1.305.525,38	239.602.030	5,45
	Subtotal	29.228.894,75	3.890.029.979	7,51
PONTA DO UBU	SANTOS	221.692,65	28.247.000	7,85
	Subtotal	221.692,65	28.247.000	7,85
RIO DE JANEIRO	SANTOS	1.792.186,18	257.381.698	6,96
	USIBA	131.744,87	23.573.394	5,59
	Subtotal	1.923.931,05	280.955.092	6,85
RIO GRANDE	ARATU	273.520,48	19.661.000	13,91
	FORTALEZA	127.264,17	5.000.000	25,45
	ITAQUI	179.340,13	8.322.240	21,55
	RECIFE	109.756,69	4.883.700	22,47
	SANTOS	172.551,37	16.000.000	10,78
	Subtotal	862.432,84	53.866.940	16,01
SANTANA	ARATU	204.426,50	40.666.775	5,03
	RIO DE JANEIRO	209.188,75	27.833.460	7,52
	USIBA	135.215,66	18.771.780	7,20
	Subtotal	548.830,91	87.272.015	6,29
SANTOS	PORTO ALEGRE	112.236,77	38.000.000	2,95
	RIO GRANDE	115.918,97	25.350.000	4,57
	Subtotal	228.155,74	63.350.000	3,60

cont, Tabela 2,8

Origem	Destino	Frete (US\$)	Quantidade (Kg)	Frete Médio (US\$/ton)
S, FR, DO SUL	RECIFE	306.091,18	19.444.700	15,74
	Subtotal	306.091,18	19.444.700	15,74
SÃO SEBASTIAO	CAPUABA	279.233,70	8.400.000	33,24
	FORTALEZA	61.856,94	21.000.000	2,95
	PORTO ALEGRE	13.250,58	5.000.000	2,65
	RECIFE	29.450,60	8.400.000	3,51
	RIO DE JANEIRO	25.204,21	7.350.000	3,43
	Subtotal	408.996,03	50.150.000	8,16
SEPETIBA	ARATU	118.092,04	16.640.000	7,10
	SANTOS	3.241.358,78	494.519.000	6,55
	Subtotal	3.359.450,82	511.159.000	6,57
TERM, ALUMAR	ARATU	354.561,62	44.992.700	7,88
	SEPETIBA	637.336,30	55.089.958	11,57
	Subtotal	991.897,92	100.082.658	9,91
TERMISA (RN)	ARRAIAL DO CABO	2.043.698,53	200.500.000	10,19
	BARRA DO RIACHO	890.701,57	83.300.000	10,69
	CABO FRIO	3.291.509,78	330.300.000	9,97
	CAPUABA	99.142,47	10.000.000	9,91
	IMBITUBA	431.637,91	29.350.000	14,71
	ITAJAI	71.828,33	6.000.000	11,97
	PARANAGUA	700.483,03	61.000.000	11,48
	PORTO ALEGRE	1.844.300,67	117.077.620	15,75
	RECIFE	122.843,05	10.000.000	12,28
	RIO DE JANEIRO	1.562.829,44	115.259.806	13,56
	RIO GRANDE	137.520,21	11.300.000	12,17
	SANTOS	7.103.179,80	573.350.000	12,39
	VITORIA	984.369,26	87.979.960	11,19
	Subtotal	19.284.044,05	1.635.417.386	11,79
TROMBETAS	SANTOS	695.990,22	50.825.000	13,69
	TERM, ALUMAR	12.664.127,53	2.463.131.000	5,14
	Subtotal	13.360.117,75	2.513.956.000	5,31
TUTOIA	SANTOS	1.346.319,66	90.660.000	14,85
	Subtotal	1.346.319,66	90.660.000	14,85
VITORIA	RECIFE	84.081,03	5.448.000	15,43
	SALVADOR	232.145,39	38.745.900	5,99
	USIBA	423.718,97	57.634.000	7,35
	Subtotal	739.945,39	101.827.900	7,27
TOTAL GERAL		80.352.788,25	10.483.445.973	7,66

Fonte, DMM

Tabela 2,9

Movimentações de Granéis Líquidos Porto-à-Porto na Cabotagem - 1994

Origem	Destino	Frete (US\$)	Quantidade (Kg)	Frete Médio (US\$/ton)
ALBACORA	S, FR, DO SUL	157.682,50	63.073.000	2,50
	TEBAR	1.360.000,59	544.000.240	2,50
	Subtotal	1.517.683,09	607.073.240	2,50
ANGRA DOS REIS	RIO GRANDE	108.280,98	43.312.394	2,50
	TORGUA	67.881,78	18.381.461	3,69
	Subtotal	176.162,76	61.693.855	2,86
ARACAJU	TEBAR	213.175,00	85.270.000	2,50
	Subtotal	213.175,00	85.270.000	2,50
ARATU	ARATU	101.749,71	3.723.153	27,33
	IPOJUCA (SUAPE)	1.663.260,08	38.043.323	43,72
	ITAJAI	1.264.424,94	50.482.195	25,05
	ITAQUI	62.750,00	3.995.022	15,71
	PARANAGUA	342.682,66	16.916.432	20,26
	RIO DE JANEIRO	2.984.405,02	85.600.664	34,86
	RIO GRANDE	1.617.638,39	74.140.104	21,82
	S, CLARA	49.871,28	2.985.251	16,71
	SANTOS	23.567.469,12	796.750.883	29,58
	TERMINAL DE ALUMAR	681.714,69	38.540.348	17,69
	TORGUA	172.129,51	5.120.941	33,61
	TRAMANDAI	1.535.041,86	63.280.508	24,26
	Subtotal	34.043.137,26	1.179.578.824	28,86
BICUDO	TEBAR	922.970,27	362.929.254	2,54
	TORGUA	53.684,72	21.473.888	2,50
	Subtotal	976.654,99	384.403.142	2,54
BONITO	TEBAR	989.522,75	395.809.100	2,50
	Subtotal	989.522,75	395.809.100	2,50
CABEDELO	FORTALEZA	62.508,64	8.007.231	7,81
	ITAQUI	92.152,37	8.001.474	11,52
	MANAUS	148.160,72	4.741.161	31,25
	TEMADRE	342.705,37	34.387.573	9,97
	TORGUA	37.696,26	2.429.193	15,52
	Subtotal	683.223,36	57.566.632	11,87
CAPUABA	IPOJUCA (SUAPE)	29.871,23	3.709.688	8,05
	Subtotal	29.871,23	3.709.688	8,05

cont, Tabela 2,9

Origem	Destino	Frete (US\$)	Quantidade (Kg)	Frete Médio (US\$/ton)
CARAVELAS	TEBAR	266.146,75	106.458.700	2,50
	Subtotal	266.146,75	106.458.700	2,50
CORVINA(*)		862.295,72	328.511.671	2,62
	Subtotal	596.148,97	222.052.971	2,68
FORTALEZA	CABEDELO	15.920,24	1.673.799	9,51
	FORTALEZA	182.122,61	11.324.377	16,08
	ILHEUS	26.464,89	5.510.105	4,80
	IPOJUCA (SUAPE)	115.779,52	13.187.534	8,78
	ITAQUI	32.457,13	3.459.186	9,38
	NATAL	20.710,12	2.692.482	7,69
	SANTOS	315.126,34	14.133.063	22,30
	TEBAR	149.686,72	9.772.926	15,32
	TORGUA	32.296,56	2.312.360	13,97
	Subtotal	890.564,13	64.065.832	13,90
ILHEUS	IPOJUCA (SUAPE)	344.233,90	31.249.097	11,02
	RECIFE	272.101,76	24.003.822	11,34
	TORGUA	63.571,49	5.966.377	10,65
	VITORIA	45.144,77	4.285.376	10,53
	Subtotal	725.051,92	65.504.672	11,07
IPOJUCA (SUAPE)	CABEDELO	381.751,62	20.389.599	18,72
	CANOAS	166.155,67	2.181.713	76,16
	FORTALEZA	3.063.913,57	153.776.563	19,92
	ILHEUS	117.301,79	13.528.123	8,67
	ITAQUI	1.939.801,35	59.164.207	32,79
	MANAUS	2.730.084,21	60.608.810	45,04
	NATAL	68.358,24	6.351.326	10,76
	PARANAGUA	87.606,91	980.190	89,38
	PONTA DO TUBARÃO	124.138,73	3.357.108	36,98
	RIO DE JANEIRO	194.614,06	4.824.368	40,34
	SANTOS	1.452.677,18	38.309.027	37,92
	TEMADRE	297.042,78	35.136.217	8,45
	TORGUA	2.388.702,13	63.258.814	37,76
	Subtotal	13.012.148,24	461.866.065	28,17
LUÍS CORREIA (*)		2.419.283,16	66.660.515	36,29
	Subtotal	30.581,03	3.401.701	8,99

cont, Tabela 2,9

Origem	Destino	Frete (US\$)	Quantidade (Kg)	Frete Médio (US\$/ton)
LUIZ GUIMARÃES	TEMADRE	97.163,97	38.865.587	2,50
	Subtotal	97.163,97	38.865.587	2,50
MACEIÓ	ARATU	3.345.941,09	230.684.292	14,50
	FORTALEZA	9.373,93	1.404.984	6,67
	ILHEUS	129.296,10	13.425.487	9,63
	IMBITUBA	1.681.526,96	61.462.182	27,36
	ITAJAI	142.124,54	5.988.354	23,73
	ITAQUI	625.231,98	39.755.444	15,73
	MANAUS	512.321,11	28.155.246	18,20
	RIO DE JANEIRO	2.861.834,66	123.661.190	23,14
	SANTOS	7.888.276,81	296.453.059	26,61
	TEMADRE	487.926,60	137.093.029	3,56
	TERM, ALUMAR	1.264.957,15	65.383.952	19,35
	TORGUA	573.063,55	75.930.666	7,55
	Subtotal	19.521.874,48	1.079.397.885	18,09
MANAUS	CABEDELO	62.914,91	3.202.566	19,65
	FORTALEZA	109.810,00	6.127.045	17,92
	TEMADRE	977.101,84	36.355.956	26,88
	Subtotal	1.149.826,75	45.685.567	25,17
MARLIM	TEBAR	1.505.502,31	602.200.920	2,50
	Subtotal	1.505.502,31	602.200.920	2,50
MOREIA	TEBAR	427.287,32	86.981.811	4,91
	TORGUA	23.572,68	9.429.072	2,50
	Subtotal	450.860,00	96.410.883	4,68
NATAL	ITAQUI	84.587,95	3.246.824	26,05
	MANAUS	162.389,83	6.996.848	23,21
	TEMADRE	135.472,09	32.399.447	4,18
	Subtotal	382.449,87	42.643.119	8,97

cont, Tabela 2,9

Origem	Destino	Frete (US\$)	Quantidade (Kg)	Frete Médio (US\$/ton)
PARANAGUA	CABEDELO	206.846,33	14.368.841	14,40
	CANOAS	251.090,89	6.762.587	37,13
	FORTALEZA	4.269.173,54	263.780.036	16,18
	ILHEUS	442.438,22	44.065.451	10,04
	IPOJUCA (SUAPE)	3.007.629,29	180.584.034	16,66
	ITAJAI	1.674.530,75	394.944.720	4,24
	ITAQUI	1.250.207,71	62.410.017	20,03
	MANAUS	929.840,19	47.319.254	19,65
	NATAL	208.890,56	11.792.674	17,71
	PONTA DO TUBARÃO	466.612,67	60.595.422	7,70
	RECIFE	1.556.615,26	115.152.522	13,52
	RIO DE JANEIRO	157.435,25	15.799.956	9,96
	TEBAR	205.041,48	53.761.419	3,81
	TEMADRE	1.488.744,16	175.522.177	8,48
	TORGUA	639.379,17	98.122.290	6,52
	TRAMANDAI	1.533.329,41	381.347.198	4,02
	VITORIA	1.378.233,52	525.226.771	2,62
	Subtotal	19.666.038,40	2.451.555.369	8,02
PARATI	TORGUA	148.620,00	59.448.000	2,50
	Subtotal	148.620,00	59.448.000	2,50
PONTA DA MADEIRA	ITAQUI	112.444,70	3.424.044	32,84
	Subtotal	112.444,70	3.424.044	32,84
PORTOS BRASILEIROS	FORTALEZA	119.760,19	13.483.134	8,88
	TRAMANDAI	297.841,60	52.346.125	5,69
	Subtotal	417.601,79	65.829.259	6,34
RIO DE JANEIRO	ANGRA DOS REIS	205.450,47	75.358.527	2,73
	RIO GRANDE	32.407,91	12.963.163	2,50
	SANTA CLARA	175.359,04	6.849.337	25,60
	S, FR, DO SUL	3.982.091,71	1.592.836.681	2,50
	Subtotal	4.395.309,13	1.688.007.708	2,60

cont, Tabela 2,9

Origem	Destino	Frete (US\$)	Quantidade (Kg)	Frete Médio (US\$/ton)
RIO GRANDE	ANGRA DOS REIS	1.633.912,00	175.034.710	9,33
	ITAQUI	141.313,40	6.001.060	23,55
	RIO DE JANEIRO	46.312,36	1.954.894	23,69
	SANTOS	103.934,55	4.075.159	25,50
	TEBAR	71.243,51	14.000.326	5,09
	TORGUA	497.213,76	9.980.204	49,82
	Subtotal	2.493.929,58	211.046.353	11,82
SALVADOR	IPOJUCA (SUAPE)	876.042,95	38.811.158	22,57
	PONTA DO TUBARÃO	312.387,25	37.253.822	8,39
	RECIFE	109.319,27	16.296.107	6,71
	RIO GRANDE	41.455,15	2.827.252	14,66
	VITORIA	35.830,11	3.312.608	10,82
	Subtotal	1.375.034,73	98.500.947	13,96
SANTA CLARA	ARATU	67.074,22	1.206.635	55,59
	RIO DE JANEIRO	694.696,97	27.932.016	24,87
	SANTOS	63.032,85	2.500.000	25,21
	Subtotal	824.804,04	31.638.651	26,07
SANTOS	ANGRA DOS REIS	371.221,00	40.439.199	9,18
	ARATU	15.312,94	650.189	23,55
	CABEDELO	185.422,59	9.859.149	18,81
	CANOAS	2.479.984,29	53.176.665	46,64
	FORTALEZA	3.022.628,80	143.299.950	21,09
	ILHEUS	2.350.769,40	173.000.089	13,59
	IPOJUCA (SUAPE)	1.803.945,31	79.844.290	22,59
	ITAJAI	1.722.437,48	174.462.766	9,87
	ITAQUI	639.673,88	19.002.791	33,66
	MANAUS	269.667,78	9.389.332	28,72
	PARANAGUA	165.171,34	14.648.357	11,28
	PONTA DO TUBARÃO	5.727.840,73	471.531.228	12,15
	RIO DE JANEIRO	32.475,41	407.180	79,76
	RIO GRANDE	18.709,97	720.229	25,98
	TEBAR	258.059,23	31.319.742	8,24
	TEMADRE	1.704.097,05	107.607.894	15,84
	TORGUA	1.037.393,67	76.555.917	13,55
	TRAMANDAI	493.920,60	51.774.694	9,54
	VITORIA	1.485.869,13	69.213.702	21,47
	Subtotal	23.784.600,60	1.526.903.363	15,58

cont, Tabela 2,9

Origem	Destino	Frete (US\$)	Quantidade (Kg)	Frete Médio (US\$/ton)
SÃO SEBASTIÃO	ANGRA DOS REIS	316.722,50	126.515.425	2,50
	ILHEUS	203.293,80	30.727.503	6,62
	IPOJUCA (SUAPE)	1.682.500,46	130.798.300	12,86
	ITAQUI	195.583,02	14.229.145	13,75
	MANAUS	264.030,78	17.259.281	15,30
	PONTA DO TUBARÃO	322.641,27	75.482.350	4,27
	RIO GRANDE	71.157,33	28.462.935	2,50
	S, F, SUL	391.866,18	153.935.157	2,55
	TEMADRE	136.687,21	32.945.137	4,15
	TRAMANDAI	106.494,23	42.597.693	2,50
	VITORIA	33.959,00	4.746.151	7,16
	Subtotal	3.724.935,78	657.699.077	5,66
TEBAR	CABEDELO	128.950,22	9.350.437	13,79
	FORTALEZA	2.030.081,03	154.666.358	13,13
	IPOJUCA (SUAPE)	80.572,87	5.386.088	14,96
	ITAQUI	717.237,02	46.875.717	15,30
	MANAUS	443.514,91	27.929.845	15,88
	NATAL	109.492,72	5.321.784	20,57
	TEMADRE	352.704,32	67.839.177	5,20
	TORGUA	311.554,75	50.399.545	6,18
	TRAMANDAI	133.379,78	41.644.872	3,20
	Subtotal	4.307.487,62	409.413.823	10,52
TEBIG	IPOJUCA (SUAPE)	30.280,00	8.726.315	3,47
	RIO GRANDE	59.013,57	23.605.429	2,50
	TEBAR	143.918,50	57.567.400	2,50
	TORGUA	478.528,17	189.349.932	2,53
	Subtotal	711.740,24	279.249.076	2,55
TECARMO (*)	TEBAR	1.108.842,50	443.537.000	2,50
	TEMADRE			
	Subtotal	1.248.732,68	501.984.000	2,49
TEDUT (*)		286.251,62	116.991.578	2,45
	Subtotal	146.361,44	58.544.578	2,50
TEFE	ARACAJU	56.189,67	22.475.870	2,50
	TEBAR	130.952,98	14.371.860	9,11
	TECARMO	30.091,02	12.036.409	2,50
	TEMADRE	143.845,84	57.538.338	2,50
	Subtotal	361.079,51	106.422.477	3,39

cont, Tabela 2,9

Origem	Destino	Frete (US\$)	Quantidade (Kg)	Frete Médio (US\$/ton)
TEMADRE	CABEDELO	1.147.147,44	171.939.189	6,67
	CANOAS	329.049,95	4.571.068	71,99
	FORTALEZA	764.345,67	39.358.067	19,42
	ILHEUS	315.804,60	66.722.682	4,73
	IPOJUCA (SUAPE)	479.015,08	63.359.075	7,56
	ITAQUI	957.940,73	50.980.437	18,79
	MANAUS	4.066.891,62	154.244.706	26,37
	NATAL	1.542.081,98	142.117.648	10,85
	RIO GRANDE	64.503,61	2.420.234	26,65
	SALVADOR	90.036,47	3.582.966	25,13
	SANTOS	1.380.947,01	374.063.335	3,69
	TORGUA	2.553.381,09	226.573.428	11,27
	Subtotal	13.691.145,25	1.299.932.835	10,53
TERGUA	TEBAR	886.368,83	354.547.534	2,50
	TEMADRE	2.789.057,03	691.829.330	4,03
	TORGUA	207.259,47	82.903.787	2,50
	Subtotal	3.882.685,33	1.129.280.651	3,44
TERMINAL DE REGÊNCIA	MANAUS	114.072,01	2.014.827	56,62
	TEBAR	320.307,82	128.123.130	2,50
	TORGUA	42.039,70	6.917.965	6,08
	Subtotal	476.419,53	137.055.922	3,48
TORGUA	CABEDELO	83.854,88	3.882.613	21,60
	CANOAS	314.366,10	7.002.841	44,89
	FORTALEZA	767.354,73	48.810.667	15,72
	IPOJUCA (SUAPE)	495.339,56	44.591.233	11,11
	ITAQUI	1.039.975,53	70.325.412	14,79
	MANAUS	1.586.321,26	75.071.210	21,13
	NATAL	217.611,08	14.328.133	15,19
	P, TUBARÃO	1.585.109,61	390.474.712	4,06
	PONTA DO UBU	21.695.016,17	6.989.283	3.104,04
	RECIFE	653.101,01	50.164.044	13,02
	SANTOS	357.150,67	27.789.510	12,85
	S, F, SUL	346.534,35	138.613.743	2,50
	TEBAR	4.462.695,41	1.758.451.673	2,54
	TEDUT	838.196,30	211.158.251	3,97
	TEMADRE	5.582.580,88	891.218.509	6,26
	TRAMANDAI	157.450,78	25.378.372	6,20
	VITORIA	40.270,59	7.633.661	5,28
	Subtotal	40.222.928,91	3.771.883.867	10,66

cont, Tabela 2,9

Origem	Destino	Frete (US\$)	Quantidade (Kg)	Frete Médio (US\$/ton)
TRAMANDAI	RIO GRANDE	155.958,05	20.263.451	7,70
	TEMADRE	150.591,86	26.058.228	5,78
	Subtotal	306.549,91	46.321.679	6,62
VILA DO CONDE	RECIFE	109.155,43	9.743.191	11,20
	Subtotal	109.155,43	9.743.191	11,20
XAREU	TEBAR	2.475.686,75	78.384.830	31,58
	TECARMO	41.943,15	16.777.260	2,50
	TEMADRE	718.749,18	287.499.669	2,50
	Subtotal	3.236.379,08	382.661.759	8,46
TOTAL GERAL		202.901.732,54	20.530.205.012	9,88

(*) Os dados fornecidos pelo DMM apresentam algumas incompatibilidades que podem ter sido causadas por erro de digitação,

Fonte, DMM

Tabela 2,10

Movimentações de Carga Geral Porto-à-Porto na Cabotagem - 1994

Origem	Destino	Frete (US\$)	Quantidad e (Kg)	Frete Médio (US\$/ton)	Nº de Contêin,
CABEDELO	PONTA DO UBU	71.466,04	5.067.714	14,10	0
	Subtotal	71.466,04	5.067.714	14,10	0
FORTALEZA	MANAUS	31.087,90	1.048.483	29,65	66
	SANTARÉM	928,10	2.000	464,05	2
	SANTOS	8.800,00	46.262	190,22	4
	Subtotal	40.816,00	1.096.745	37,22	72
IMBITUBA	FORTALEZA	5.159,37	125.750	41,03	6
	SÃO FRANCISCO DO SUL	10.700,00	31.042	344,69	8
	Subtotal	15.859,37	156.792	101,15	14
IPOJUCA (SUAPE)	RIO GRANDE	7.799,48	70.905	110,00	10
	SALVADOR	504,55	1.171	430,87	1
	SANTOS	17.889,35	21.064	849,29	7
	Subtotal	26.193,38	93.140	281,23	18
ITAGUAI	ANGRA DOS REIS	40.206,06	1.200.000	33,51	0
	Subtotal	40.206,06	1.200.000	33,51	0
ITAJAI	FORTALEZA	5.924,77	168.000	35,27	4
	Subtotal	5.924,77	168.000	35,27	4
ITAQUI	ANGRA DOS REIS	19.530,68	690.000	28,31	0
	RECIFE	209.619,05	12.982.410	16,15	0
	Subtotal	229.149,73	13.672.410	16,76	0
MACEIÓ	SANTOS	147.196,04	846.943	173,80	48
	Subtotal	147.196,04	846.943	173,80	48
MANAUS	FORTALEZA	17.521,63	332.440	52,71	25
	RIO DE JANEIRO	2.753,62	30.276	90,95	4
	SANTOS	888.159,54	24.434.096	36,35	1.188
	Subtotal	908.434,79	24.796.812	36,64	1.217
MUNGUBA	RIO DE JANEIRO	714.969,99	34.381.200	20,80	0
	Subtotal	714.969,99	34.381.200	20,80	0
PORTOS BRASILEIROS	RECIFE	758,12	5.260	144,13	0
	Subtotal	758,12	5.260	144,13	0
RECIFE	MANAUS	93.525,65	2.259.902	0	104
	RECIFE	1.281,70	2.142	598,37	0
	RIO GRANDE	703,50	13.200	53,30	0
	Subtotal	95.510,85	2.275.244	41,98	104

cont, Tabela 2,10

Origem	Destino	Frete (US\$)	Quantidade (Kg)	Frete Médio (US\$/ton)	Nº de Contêin,
RIO DE JANEIRO	ANGRA DOS REIS	40.441,18	1.200.000	33,70	0
	MANAUS	4.878,66	92.730	52,61	18
	RIO DE JANEIRO	6.750,00	52.158	129,41	3
	SALVADOR	3.224,08	73.360	43,95	1
	SÃO FRANCISCO DO SUL	11.000,00	113.018	97,33	5
	Subtotal	66.293,92	1.531.266	43,29	27
RIO GRANDE	FORTALEZA	409.052,62	9.850.595	41,53	303
	IPOJUCA(SUAPE)	346.537,12	9.482.730	36,54	408
	RECIFE	274.498,19	6.927.850	39,62	30
	VILA DO CONDE	100.000,00	387.910	257,79	0
	Subtotal	1.130.087,93	26.649.085	42,41	741
SALVADOR	IMBITUBA	62.482,29	1.506.000	41,49	0
	SANTOS	9.313,35	56.600	164,55	4
	Subtotal	71.795,64	1.562.600	45,95	4
SANTANA	RIO DE JANEIRO	108.823,72	3.928.263	27,70	0
	Subtotal	108.823,72	3.928.263	27,70	0
SANTOS	CABEDELO	231,11	2.100	110,05	0
	FORTALEZA	21.923,89	331.062	66,22	22
	IPOJUCA(SUAPE)	28.301,99	389.928	72,58	32
	MANAUS	6.963,68	164.950	42,22	0
	Subtotal	57.420,67	888.040	64,66	54
SÃO FRANCISCO DO SUL	FORTALEZA	75.798,15	1.516.858	49,97	131
	Subtotal	75.798,15	1.516.858	49,97	131
VITORIA	RECIFE	81.475,28	6.000.000	13,58	0
	Subtotal	81.475,28	6.000.000	13,58	0
TOTAL GERAL		3.888.180,45	125.836.372	30,90	2.434

Fonte, DMM

3. Principais Problemas Enfrentados no Transporte de Cabotagem no Brasil.

3.1 Introdução.

O “Plano Real”, implantado no país em 1994, provocou um aquecimento no segmento de transportes e permitiu que, nesse ano, uma grande parcela das empresas do setor voltassem a apresentar balanços positivos. Particularmente, das empresas analisadas no anuário estatístico “As maiores do Transporte - 1995”, 60.07 % fecharam no azul, diferentemente de anos anteriores como 1992 e 1993 quando respectivamente 60.70 % e 54.49 % das empresas analisadas apresentaram perdas operacionais.

De modo geral, com o incremento da economia, a demanda por passageiros e cargas aumentou e as vendas de serviços de transportes cresceram em quase todos os modais. Dos sete modais em que o segmento de transportes é dividido no anuário - que são: rodoviário de cargas, rodoviário de passageiros, metropolitano de passageiros, fretamento/turismo, aéreo, marítimo/fluvial (que inclui longo curso e cabotagem) e ferroviário - apenas o ferroviário registrou queda de vendas em 1994. As tabelas 3.1 e 3.2 apresentam respectivamente o desempenho e prejuízo de cada setor.

Tabela 3.1

Desempenho dos Modais de Transportes - 1994

Modal	Rentabilidade sobre Patrimônio Líquido (%)	Endividamento Geral (%)	Liquidez Corrente	Crescimento Real da Receita (%)
Aéreo	27.42	64.73	1.55	43.37
Ferrovário	-5.15	23.84	0.41	-12.03
Fretamento e Turismo	-8.43	35.19	4.16	23.34
Marítimo e Fluvial	-3.58	50.34	3.09	24.04
Metropolitano Passageiros	22.42	46.96	1.45	24.16
Rodoviário de Cargas	13.18	42.36	2.15	24.12
Rodoviário de Passageiros	3.22	33.59	1.23	25.24
Médias	7.01	42.42	1.50	21.75

Fonte: Anuário “As Maiores do Transporte”, set./out. 1995.

Tabela 3.2**Extensão dos Prejuízos do Setor de Transportes - 1994**

Modal	Ano	Nº de Empresas Analisadas	Nº de Empresas Deficitárias	Percentual de Empresas com Prejuízo Operacional
Aéreo	94	23	6	26.09
	93	21	11	52.38
Ferroviário	94	7	6	85.71
	93	6	6	100.00
Fretamento e Turismo	94	23	8	34.78
	93	24	15	62.50
Marítimo e Fluvial	94	29	19	65.52
	93	30	17	56.67
Metropolitano Passageiros	94	51	27	52.94
	93	54	48	88.89
Rodoviário de Cargas	94	275	101	36.73
	93	273	109	39.93
Rodoviário de Passageiros	94	88	36	40.91
	93	82	61	74.39
Médias	94	496	203	40.39
	93	490	267	54.49

Fonte: Anuário "As Maiores do Transporte", set./out. 1995.

Como se pode observar nas tabelas acima, no caso do setor de transportes marítimos e fluviais, houve um aumento nas vendas da ordem de 24.04 % porém o rendimento do patrimônio continua negativo (-3.58 % em 94, porém inferior aos -18.41 % de 93) e aumentou o número de empresas com balanços negativos (65.52 % em 94 contra 56.67 % em 93).

Embora dentro desse contexto econômico ligeiramente favorável, o transporte marítimo por cabotagem vem apresentando um desempenho desfavorável. De modo geral, políticas econômicas ineficientes associadas a altos custos operacionais e níveis de serviço deficientes tem feito os usuários de transporte optarem por outros modais. Particularmente as altas tarifas portuárias e a competição com o modal rodoviário são os principais fatores que vem impedindo o desenvolvimento do setor.

3.2. Custos Portuários

O setor portuário brasileiro se encontra hoje vinculado diretamente ao Ministério dos Transportes do governo federal e portanto sob estrutura de controle estatal.

Os principais problemas que os portos controlados pelo governo apresentam são:

- baixa produtividade operacional;
- excessiva regulamentação burocrática;
- políticas de manutenção e reaparelhamento inadequadas;
- mão-de-obra sem treinamento e qualificação, em geral superdimensionadas;
- organização da mão-de-obra em sindicatos fortes dificultando mudanças rápidas na estrutura de operação portuária

A tabela 3.3 apresenta uma comparação entre a produtividade de portos públicos e privados.

Tabela 3.3
Comparação de Produtividade entre Portos Públicos e Terminais Privados

	Produção Horária por Porão (ton/hora)	
	Portos de Uso Público	Terminais de Uso Privado
Carga Geral	até 250	até 6000
Granéis Líquidos	até 1200	até 7500
Granéis Sólidos	até 1500	até 16000

Fonte: GEIPOT

A baixa produtividade dos portos públicos associada aos demais problemas observados acima impõe altos custos às operações, o que acaba refletindo em níveis elevados de tarifas portuárias. A tabela 3.4 mostra as tarifas praticadas em diversos portos nacionais e estrangeiros.

Tabela 3.4
Preços dos Serviços Portuários - Dez. 92

Porto	Contêineres 20' (US\$/un)	Produtos Siderúrgicos (US\$/t)	Grãos (US\$/t)
Fortaleza	365.55	9.86	8.83
Recife/SUAPE	256.50	9.45	10.48
Vitória	214.95	16.41	11.98
Rio de Janeiro	398.55	22.49	15.74
Santos	407.25	23.21	12.30

cont. Tabela 3.4

Preços dos Serviços Portuários - Dez. 92

Porto	Contêineres 20' (US\$/un)	Produtos Siderúrgicos (US\$/t)	Grãos (US\$/t)
Paranaguá	255.90	9.86	5.79
Rio Grande	262.65	13.67	9.16
Média	307.50	15.00	10.60
Hamburgo	233.00	12.80	---
Roterdã	136.00	9.80	4.70
Antuérpia	155.00	8.00	4.60
Le Havre	153.00	---	---
Nova Iorque	391.00	15.60	---
Média	213.60	11.60	4.65

Fonte: GEIPOT

A tabela mostra as diferenças existentes entre custos dos portos nacionais e estrangeiros e deixa claro que os portos brasileiros praticam tarifas portuárias que se encontram, em média, bem acima das internacionais. A análise desses valores permite inferir que as desvantagens que caracterizam os portos nacionais se devem, em diferentes medidas, aos aspectos que caracterizam as suas operações, especialmente os seguintes:

- inexistência da prática de concorrência;
- pouca participação da iniciativa privada na operação dos portos nacionais;
- dimensionamento inadequado da mão-de-obra na movimentação de mercadorias;
- equipamentos operacionais obsoletos, com manutenção deficiente, proporcionando baixa qualidade de serviços (ou baixo níveis de serviço);
- estrutura tarifária obsoleta, regida ainda pelo decreto nº 24.508/34;
- falta de comando único na movimentação de mercadorias;
- rotatividade de trabalhadores, principalmente avulsos;
- falta de integração entre armador, donos de cargas, administrações portuárias e outros agentes expedidores.

Outro aspecto relevante na composição dos custos portuários nacionais é o preço dos serviços de praticagem e rebocadores/lanchas. A tabela 3.5 apresenta uma comparação entre esses custos em portos nacionais e estrangeiros, onde se percebe, mais uma vez, que são praticados valores muito superiores no país.

Tabela 3.5**Preços de Serviços de Praticagem e Serviços de Rebocadores/Lanchas - Dez. 92**

Porto	Praticagem (US\$/t)	Rebocadores/Lancha (US\$/t)
Fortaleza	1.33	3.90
Vitória	1.08	5.89
Rio de Janeiro/Sepetiba	1.59	4.47
Santos	0.31	1.25
Paranaguá	1.33	3.90
Rio Grande	4.11	12.70
Média	1.63	5.35
Hamburgo	0.11	0.13
Roterdã	0.13-0.19	0.08-0.19
Le Havre	0.06	0.18
Nova Iorque	0.18	0.13
Média	0.12-0.17	0.13-0.16

Fonte: GEIPOT

Os custos portuários nacionais penalizam sobremaneira o transporte marítimo em território brasileiro, tanto o internacional quanto o de cabotagem. Cabe entretanto ressaltar que no caso da navegação de cabotagem o problema é agravado, pois a incidência desses custos se dá, na melhor das hipóteses, duas vezes, nos portos de origem e destino quando não existem escalas intermediárias.

A solução do problema de custos portuários no Brasil passa necessariamente pela modernização e otimização da estrutura portuária. Isso pode ser conseguido, como mostra a experiência internacional, através da participação da iniciativa privada no setor.

Nesse sentido foi criada a lei nº 8630/93, conhecida como “Lei dos Portos” que prevê a participação, por meio de licitação, da iniciativa privada através da:

- concessão de serviços de movimentação de carga e descarga em instalações portuárias de uso público às empresas denominadas “Operadores Portuários”, onde a presença fiscalizadora e arrecadadora da Autoridade Portuária continuará presente;
- privatização através de arrendamentos ou construção/operação de instalações de uso privativo (de cargas próprias ou de terceiros) ou de uso público especial, onde o controle operacional e administrativo será preponderantemente exercido pelo detentor das instalações e estará vinculado a um contrato com o governo brasileiro (União) ou a empresa estatal que controlar determinado porto de uma região do país.

A tabela 3.6 apresenta uma síntese da lei nº 8630/93

Tabela 3.6**Síntese da Lei Nº 8630/93**

	Título	Conteúdo Principal (c)
Capítulo I nº de artigos = 3	Da exploração do Porto e das Operações Portuárias	Permite a exploração do porto organizado mediante concessão. Define: operação portuária, operador portuário (pessoa jurídica), área do porto organizado e instalação portuária de uso privativo.
Capítulo II (a) nº de artigos = 4	Das Instalações Portuárias	Qualquer interessado pode explorar, arrendar, construir etc, instalações portuárias, mediante um contrato que prevê a obrigação de melhorar as instalações. Define a exploração portuária de uso privativo (cargas próprias e/ou de terceiros)
Capítulo III nº de artigos = 10	Do Operador Portuário	Dispensa a intervenção de operadores portuários em diversas operações, especialmente na movimentação de granéis secos (exceto recheio) e granéis líquidos. Disciplina a pré-qualificação do operador portuário pela autoridade portuária. Qualifica a autoridade portuária também como operadora e permite às cooperativas de trabalhadores avulsos serem operadores portuários.
Capítulo IV nº de artigos = 8	Da Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Avulso	O Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) é constituído pelos operadores portuários. O OGMO fornecerá os trabalhadores avulsos com vínculo empregatício não temporário. Estabelece as funções e estrutura do OGMO de cada porto.
Capítulo V nº de artigos = 4	Do Trabalho Portuário	Define os trabalhadores de estiva (d) com vínculo empregatício como trabalhadores portuários e define como são contratados. Mantém a negociação da remuneração, funções e composição das equipes dos trabalhadores portuários avulsos entre os operadores portuários (contratantes) e os sindicatos das categorias.
Capítulo VI (b) nº de artigos = 7	Da Administração do Porto Organizado	Cria mais um órgão, o Conselho de Autoridade Portuária (CAP), define sua estrutura e funções. Redefine a Administração Portuária, com ênfase para desincumbir-se dos trabalhos de capatazia. Trata da Administração Aduaneira, que fica vinculada à legislação específica do Ministério da Fazenda.
Capítulo VII nº de artigos = 8	Das Infrações e Penalidades	Regulamenta o processo de avaliação de infrações e aplicação de penalidades.
Capítulo VIII (a) nº de artigos = 2	Das Disposições Finais	O operador portuário não pode locar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário.
Capítulo IX (a) nº de artigos = 30	Das Disposições Transitórias	Regulamenta a diminuição gradativa do Adicional de Tarifa Portuária (ATP). Faculta aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado. Prevê num prazo de 5 anos a multifuncionalidade do trabalho portuário (unificação do trabalho de estiva e capatazia). Fixa que o Banco de Desenvolvimento (BNDES) financiará com prioridade a aquisição de equipamento.

Obs.: (a) Contém artigo vetado na sanção presidencial;

(b) O capítulo foi subdividido em 3 seções;

(c) Foram ressaltados os assuntos mais importantes tratados na lei;

(d) O termo estiva engloba: os serviços dos trabalhadores avulsos, conferentes,

trabalhadores de blocos, vigias e consertadores.

Devido a divergências quanto ao controle e gestão da mão-de-obra avulsa e pela falta de regulamentação do processo de concessão de serviços públicos, a lei 8630/93 não foi integralmente aplicada nos grandes portos brasileiros. Isso se deve a falta de acordos entre usuários, empresários e sindicatos portuários. Para que a lei seja realmente implementada é necessário haver por parte de todos os envolvidos um esforço conjunto para a suplantação das diferenças.

A “Lei dos Portos” é um grande avanço para a melhoria da navegação de cabotagem no país, possibilitando que, com a queda dos custos portuários, os armadores que operam nesse setor possam oferecer serviços de maior qualidade, rapidez e confiabilidade, com menores taxas de frete, tornando o modal marítimo de cabotagem uma opção novamente viável.

3.3 Concorrência com o Modal Rodoviário

Além dos altos custos impostos pelos problemas portuários o setor de cabotagem enfrenta em desvantagem a competição com o modal rodoviário. Alguns fatores de origem operacional tornam o transporte por via rodoviária atrativo para uma grande fatia do mercado, como:

- diversidade de operadores;
- maior agilidade nos serviços, resultando em menores intervalos de tempo para realizar os transportes;
- menores riscos nas movimentações de carga, principalmente no transporte “porta-à-porta”, implicando em maior confiabilidade do sistema;
- maior flexibilidade de rotas;

Outros fatores de origem político-econômicas, permitem, no Brasil, a consolidação da supremacia dos transportes rodoviários sobre os demais modais, como:

- investimentos destinados aos transportes no Brasil foram, ao longo dos anos, aplicados, preferencialmente, no setor rodoviário (como já foi visto no item 1);
- inexistência de tarifas para a manutenção das vias e infra-estrutura rodoviária em rodovias federais ou prática de tarifas subsidiadas em pedágios estaduais que não cobrem todos os custos envolvidos (diferente do caso da navegação marítima ou interior onde existem taxas que incluem percentuais destinados à manutenção/renovação dos portos, das vias navegáveis e da frota);
- subsídios sobre o óleo diesel empregado no modal rodoviário.

Para uma melhor compreensão do problema da competitividade entre os modais, tomou-se como exemplo um caso real de transporte de trigo do interior do Rio Grande do Sul (centro produtor) até o Rio de Janeiro e Recife (centros consumidores). No estudo de viabilidade do transporte em questão analisou-se duas opções:

- Transporte rodoviário do centro produtor aos centros consumidores com os seguintes níveis de frete:
 - trajeto interior do RS - Rio de Janeiro: US\$ 50,00/ton;
 - trajeto interior do RS - Recife: US\$ 84,00/ton.
- Transporte intermodal considerando:
 - trajeto interior do RS - Rio Grande (RS) utilizando transporte rodo-hidroviário;
 - trajeto Rio Grande - Rio de Janeiro - Recife via cabotagem.

A tabela 3.7 mostra os custos para o transporte intermodal.

Tabela 3.7

Composição de Custos no Transporte de Granéis por Cabotagem

	Rio de Janeiro	Custo/Un. (US\$/t)	Recife	Custo/Un. (US\$/t)	Total	Custo/Un. Total (US\$/t)
Quantidade (t)	9.860	---	9.860	---	19.720	---
Despesas de transporte até o bordo do navio (°)	158.727,44	16,10	158.727,44	16,10	317.454,88	16,10
ICMS Caminhões	9.376,18	0,95	9.376,18	0,95	18.752,36	0,95
ICMS Chatas	3.224,70	0,33	3.224,70	0,33	6.449,40	0,33
Taxa de Adm. - Embarque	9.815,03	1,00	9.815,03	1,00	19.630,06	1,00
Utilização do Terminal (RS)	15.355,40	1,56	15.355,40	1,56	30.710,80	1,56
Frete Marítimo	208.877,91	21,18	227.553,34	23,08	436.431,25	22,13
Taxa de Utilização Portuária	8.582,70	0,87	10.847,00	1,10	19.429,70	0,99
AFRMM	22.559,84	2,29	24.432,59	2,48	46.992,43	2,38
ICMS	25.801,05	2,62	28.526,06	2,89	54.327,11	2,75
Despesas de Descarga	78.367,42	7,95	98.343,13	9,97	176.710,55	8,96
Taxa de Adm. - Descarga	9.406,81	0,95	11.696,88	1,19	21.103,69	1,07
Total de ICMS	38.401,93	3,89	41.126,94	4,17	79.528,87	4,03
CUSTO TOTAL	550.094,48	55,79	597.897,75	60,64	1.147.992,23	58,21

Como se pode observar na tabela, os fretes até o Rio de Janeiro no transporte intermodal são maiores do que o rodoviário (US\$55,79 contra US\$50,00). Já no caso do transporte até Recife a situação se inverte e o custo do transporte rodoviário é maior (US\$84,00 contra US\$60,64). Nota-se também que o frete médio combinado entre os valores de Recife e Rio de Janeiro é menor no caso intermodal (US\$58,21 contra US\$67,00). Uma análise desse tipo só é válida quando as quantidades de carga envolvidas justificam ganho de escala no transporte, ou seja, se fosse adotado o carregamento de 9.860 toneladas diretamente de Rio Grande para Recife os valores de frete não compensariam o transporte por cabotagem, pois o navio trabalhando a meia carga não é economicamente viável.

Com base nos dados apresentados conclui-se que o transporte de cabotagem para, e entre os grandes centros (consumidores/produtores) brasileiros localizados no sudeste e sul do país não consegue competir com o modal rodoviário. No caso de centros mais distantes, por