



Principais dados da Pesquisa CNT do Transporte Aquaviário

Cabotagem 2013

CNT

Confederação
Nacional do
Transporte

OBJETIVOS

- Mensurar a importância econômica da cabotagem no Brasil.
- Identificar os principais gargalos do modal e as ações necessárias para mitigar ou eliminar esses entraves.
- Avaliar o nível de satisfação dos clientes da cabotagem, identificando as necessidades de melhorias para a expansão da sua utilização.

METODOLOGIA

- Consolidação e análise dos principais dados do setor de cabotagem.
- Mensuração da importância econômica e ambiental do setor com a análise dos investimentos.
- Entrevista com 92 usuários da navegação de cabotagem.
- Identificação e análise dos principais gargalos do modal e diagnóstico com a apresentação das principais soluções.

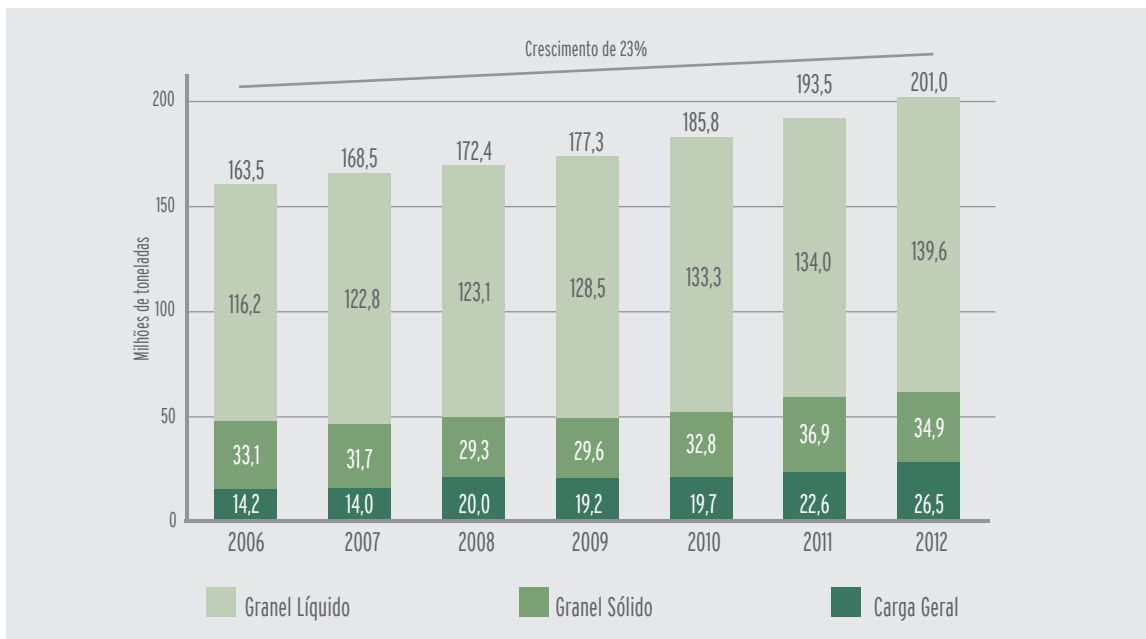
IMPORTÂNCIA DA CABOTAGEM

- Grande extensão costeira e proximidade dos grandes centros produtores e consumidores do litoral.
- Alta capacidade de carregamento, menor custo por tonelada quilômetro e menor custo de seguro.
- Menor consumo de combustível por tonelada transportada, reduzido registro de acidentes e menor emissão de poluentes.
- Ganhos de escala: uma embarcação de 5.000 toneladas é capaz de transportar o equivalente a 72 vagões ou 143 carretas.
- A maior utilização da cabotagem para fluxos internos possibilitaria a redução do volume de veículos nas rodovias, reduzindo o desgaste da malha rodoviária e contribuindo para a redução do custo total do frete.
- Aumento da competitividade das mercadorias regionais e maior eficiência da economia como um todo.
- Maior integração modal.

DADOS DO SETOR

Volume de cargas movimentado na navegação de cabotagem por natureza da carga (em milhões de toneladas)

Volume de cargas movimentado na navegação de cabotagem por natureza da carga (em milhões de toneladas)



Crescimento de 23% entre 2006 e 2012.

Principais locais de movimentação de cargas de cabotagem:

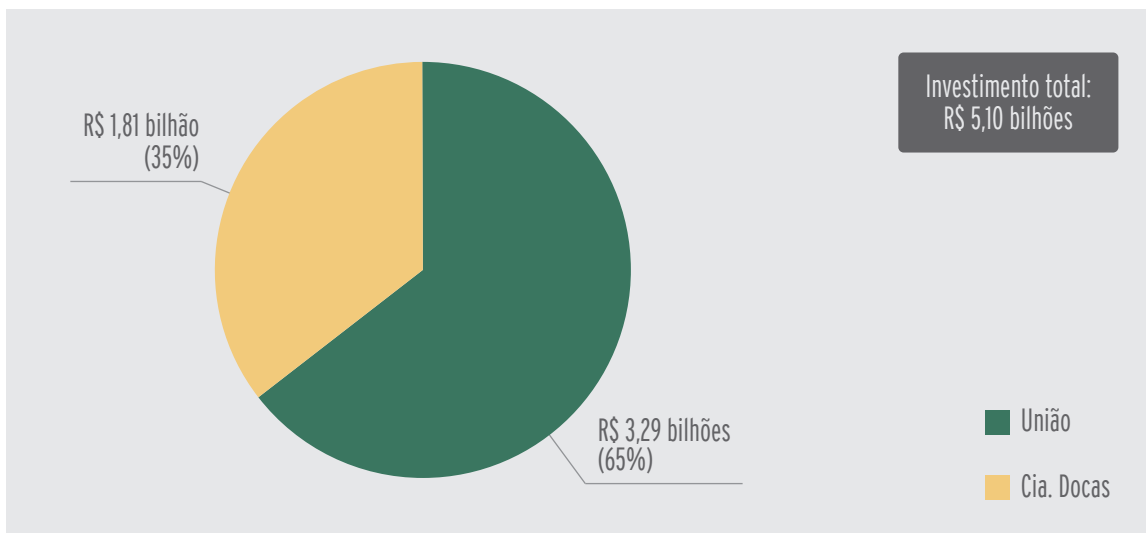
- Plataformas Marítimas
- Porto de Santos
- Porto de Vila do Conde
- Porto de Suape
- Porto de Itaqui
- Porto de Paranaguá
- Terminal de Uso Privativo - TUP Almirante Barroso (SP)
- TUP Madre de Deus (BA)
- TUP Almirante Maximiano Fonseca e TUP Almirante Tamandaré (RJ)
- Outros Terminais de Uso Privativo - TUPs: Trombetas (PA), Alumar (MA), São Francisco do Sul (SC), Almirante Soares Dutra (RS) etc.

Principais produtos transportados na navegação de cabotagem:

- Combustíveis e Oleos Minerais e Produtos - 77,2%
- Bauxita - 10,1%
- Contêineres - 5,1%

ASPECTOS ECONÔMICOS DO SETOR

Investimento público federal em transporte marítimo (2002-2012)

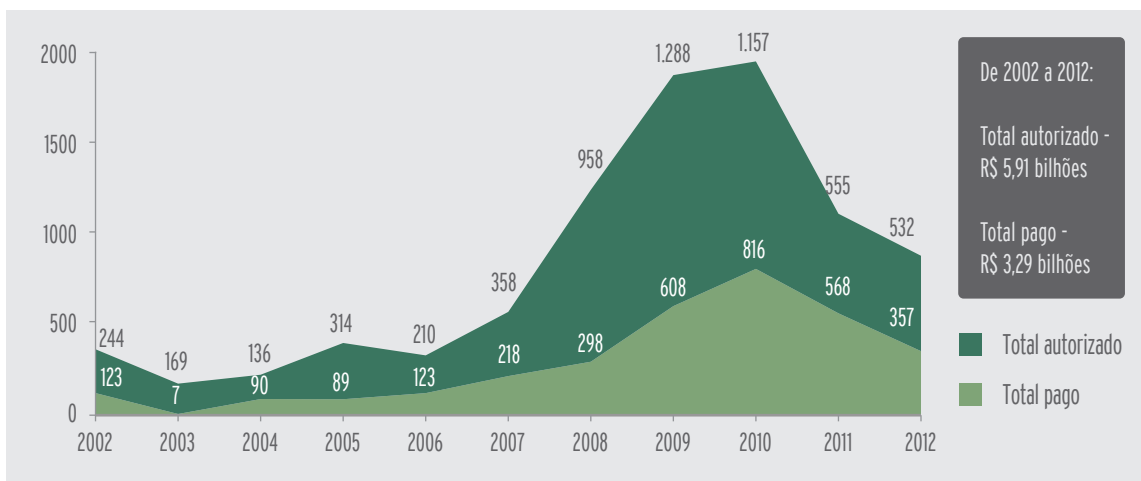


Inclui investimentos em infraestrutura portuária que atendem à navegação de longo curso e à de cabotagem. Não inclui investimentos direcionados à navegação interior.

Total de investimento em 2012: R\$ 357,1 milhões

Investimento médio anual entre 2002 e 2012: R\$ 299,7 milhões

Valor autorizado e investimento anual do orçamento fiscal da União para transporte marítimo entre 2002 e 2012 (R\$ milhões correntes)

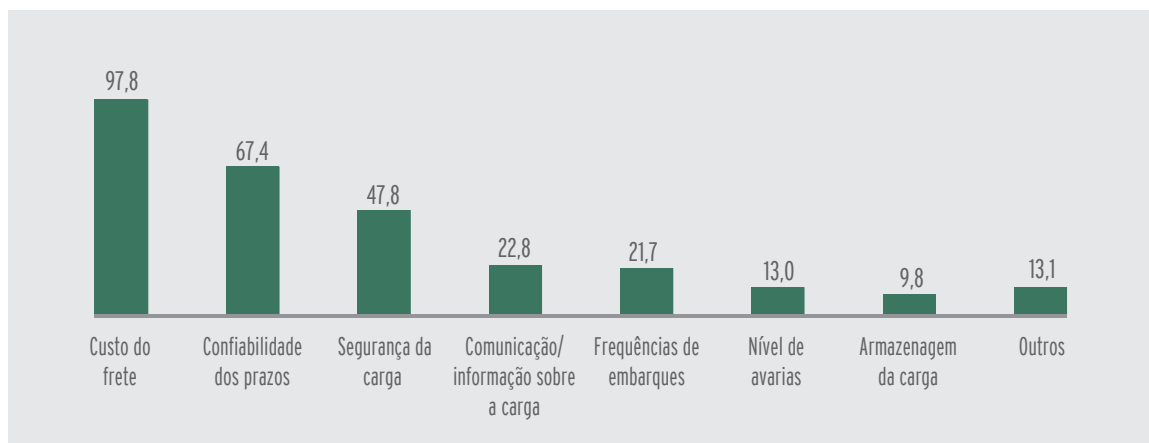


* Inclui investimentos em infraestrutura portuária que atendem à navegação de longo curso e à de cabotagem. Não inclui investimentos direcionados à navegação interior.

AVALIAÇÃO DO NÍVEL DE SERVIÇO DO TRANSPORTE DE CABOTAGEM

- A pesquisa avaliou a opinião de 92 empresas que utilizam a cabotagem para o transporte dos seus produtos.
- O desempenho/nível de serviço da navegação de cabotagem é considerado bom por 66,3 % dos entrevistados e regular por 30,4%.
- O tempo de operação e liberação das cargas é considerado adequado por 51,1% das empresas e lento para 34,8%.
- Avaliação da evolução das tarifas cobradas pelas empresas de cabotagem.
- 42,4% dos entrevistados avaliaram que as tarifas cobradas pelas empresas de cabotagem estão se mantendo moderadas.
- Principais fatores determinantes na escolha da empresa de navegação.

Fatores determinantes na escolha da empresa de navegação (%)



Os valores indicados na tabela representam a apuração dos resultados de uma questão de múltipla escolha, em que o entrevistado poderia apontar até três itens entre as opções existentes.

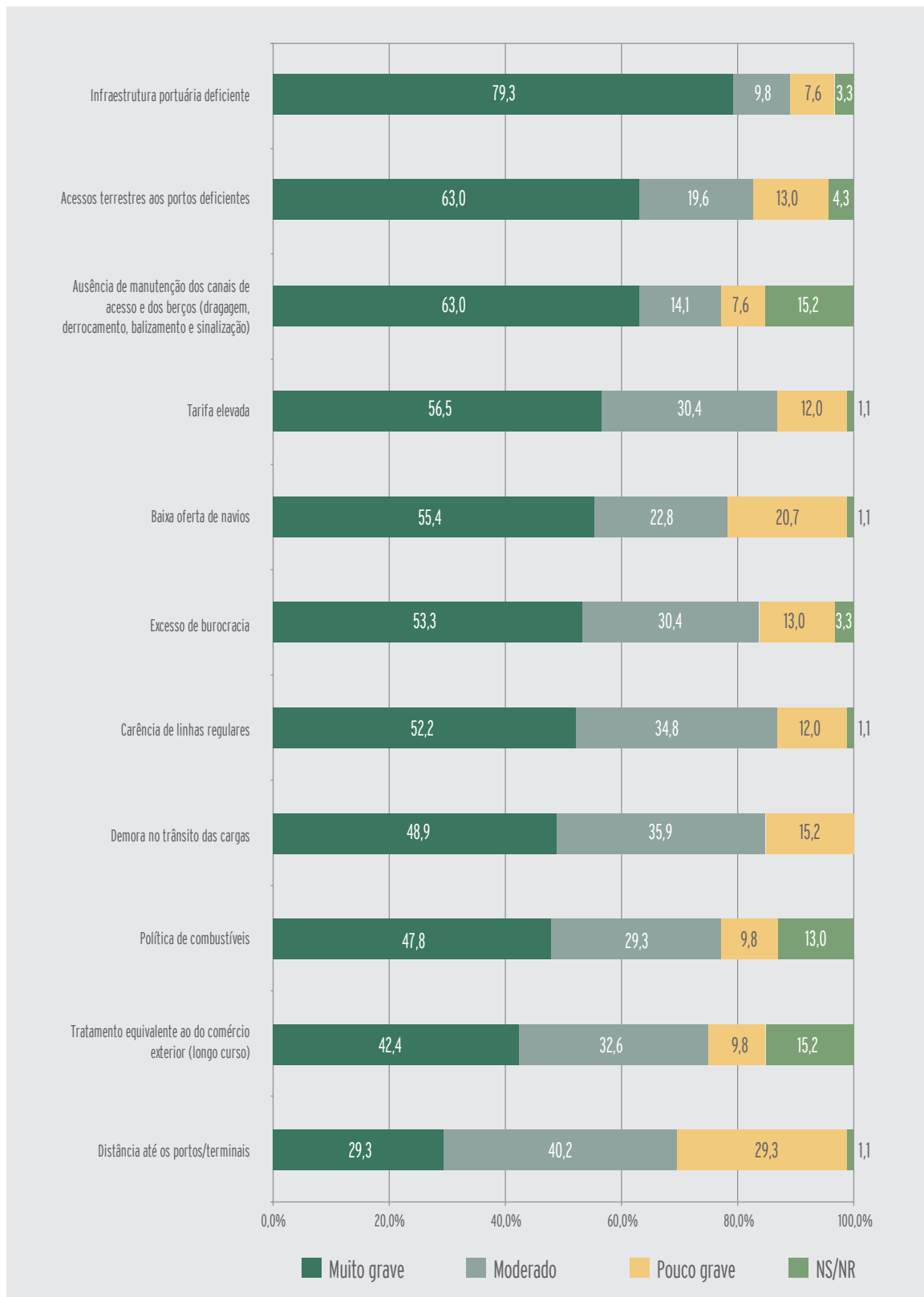
- Os entrevistados identificaram as principais condições para o aumento do uso da cabotagem.

Condições para a ampliação da utilização do transporte de cabotagem

Condições para ampliar o serviço	Entrevistados	Percentual
Menor custo do frete	72	78,3
Maior confiabilidade dos prazos	49	53,3
Melhor comunicação/informação sobre a carga	26	28,3
Maior nível de segurança da carga	20	21,7
Maior frequência das linhas	11	12,0
Maior oferta de serviços complementares	10	10,9
Menor nível de avarias	9	9,8
Melhora na armazenagem da carga	8	8,7
Rede de agências mais amplas	3	3,3

Os valores indicados na tabela representam a apuração dos resultados de uma questão de múltipla escolha, em que o entrevistado poderia apontar até três itens entre as opções existentes.

Avaliação dos principais problemas do segmento



PRINCIPAIS ENTRAVES, SOLUÇÕES E PERSPECTIVAS

Principais entraves

Burocráticos:

- As exigências de documentos na cabotagem são análogas às da navegação de longo curso, apesar de ser utilizada para o transporte local de produtos. São exigidos no mínimo 44 documentos para as embarcações, outros 9 podem ser demandados conforme o tipo de carga. Essa estrutura de procedimentos onera o setor e torna-o menos atrativo.
- Custos elevados com mão de obra pela baixa oferta e forte restrição de contratação e de capacitação dos trabalhadores marítimos.
- Alta carga tributária tanto na prestação do serviço de cabotagem quanto sobre a carga transportada.

Operacionais:

- Carência de infraestrutura portuária, com escassez de berços e retroáreas.
- Ausência de equipamentos adequados para a movimentação de carga.

Investimento:

- Processo longo e moroso para a obtenção de financiamentos para a construção e/ou manutenção de embarcações.
- Reduzido volume de investimentos em infraestrutura.

Principais Soluções Propostas

- Diminuição da burocracia e simplificação dos processos e do volume de documentos exigidos para operação do modal e obtenção de financiamento.
- Aumento da oferta de infraestrutura portuária, com a ampliação de terminais, berços e retroáreas.
- Implantação de hub ports e feeder ports para estimular a navegação de longo curso e de cabotagem.
- Aumento do número de instituições formadoras de técnicos e oficiais para o setor.
- Criação de mecanismos econômicos para estimular a construção naval e a renovação da frota, com a desburocratização do acesso às linhas de crédito e redução do número de etapas para acesso aos recursos do FMM.

Fundo da Marinha Mercante (FMM)

FMM: Fundo contábil proveniente de arrecadação do AFRMM destinado a prover recursos para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval. É operado pelos seguintes bancos: BNDES, Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, Banco da Amazônia e Banco do Nordeste.

Vantagens do FMM: Menores taxas de juros e isenção de algumas contribuições.

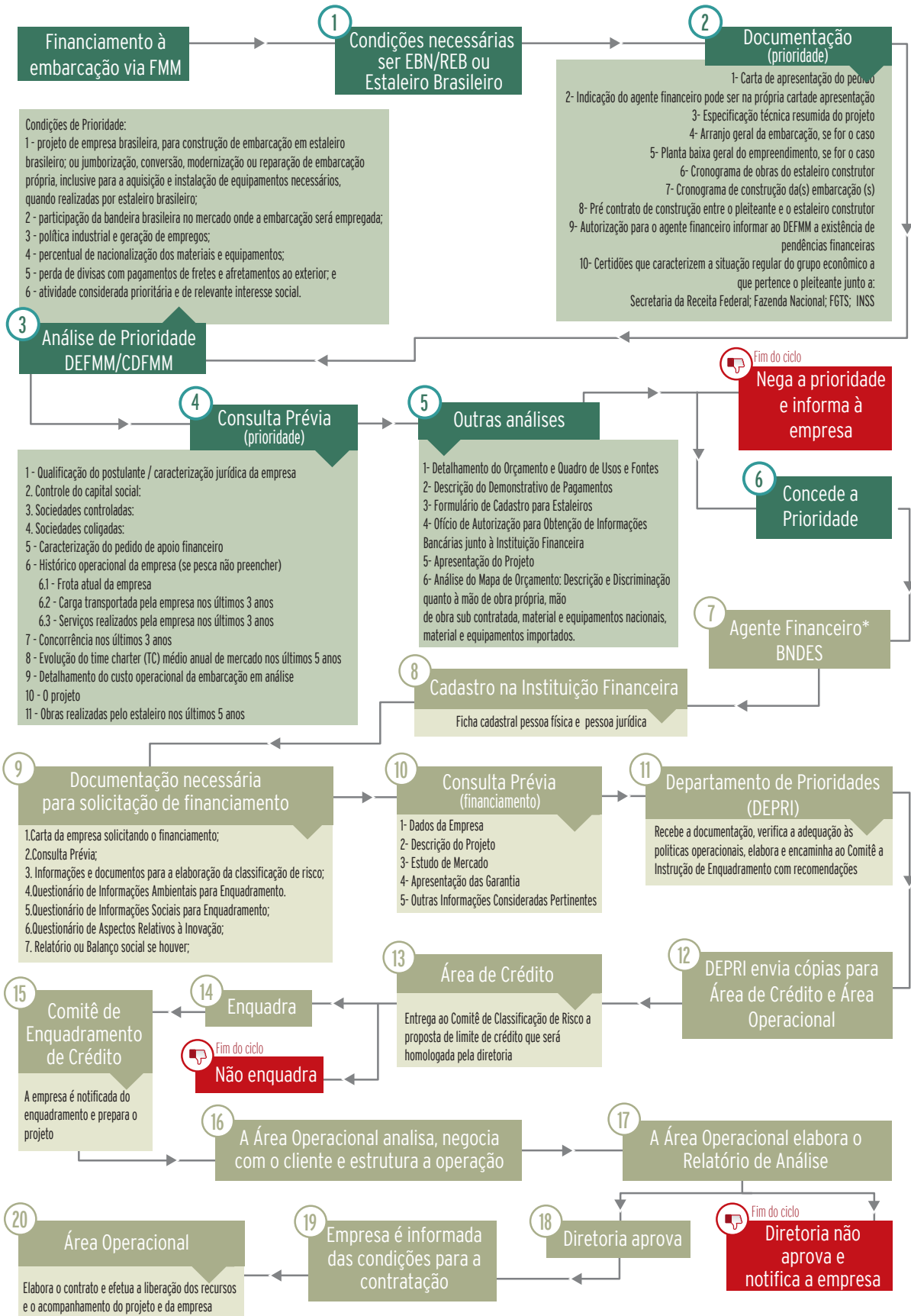
Desvantagens do FMM:

- Financiamento apenas para embarcações produzidas em estaleiros nacionais. Atualmente, a construção nacional de novas embarcações é limitada pela capacidade de produção dos estaleiros, uma vez que eles não conseguem atender múltiplos projetos em curto prazo; e
- Longo processo burocrático.

A solicitação de financiamento com recursos do FMM deve ser feita pelas empresas interessadas, com a documentação exigida (Consulta Prévia, Projeto, entre outros), ao Departamento de Marinha Mercante - DEFMM.

Para liberação de recursos são necessárias 20 etapas que dificultam o financiamento e a expansão da frota. Esse processo dura, em média, 25 meses.

Etapas e documentos necessários para financiamento com recursos do FMM (Fundo da Marinha Mercante)



* A análise foi feita para o BNDES porque essa instituição concedeu 89% (em média) do total dos empréstimos dos últimos 9 anos. Apenas no ano de 2012, o BNDES foi responsável por 73% de todos os empréstimos concedidos com recursos do FMM. As outras instituições que atuam como agente financeiro do FMM são: Banco do Nordeste, Banco da Amazônia, Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal.