



# Resumo Executivo - Cabotagem

---

## O que é Cabotagem

- A cabotagem é a navegação entre portos da mesma costa de um país.
- **É um importante modal sobretudo para abastecimento de regiões e escoamento de produtos**, atendendo, por exemplo, às cargas granéis sólidas e líquidas: madeira que abastece indústrias de celulose, matéria-prima para indústrias químicas, entre outros. Também é um importante modal para o transporte de petróleo e derivados, para alívio das plataformas ou movimentação de combustíveis entre regiões.

## Br do Mar

- A Política de Estímulo à Cabotagem foi qualificada na 10ª Reunião do Conselho do PPI por meio da Resolução nº 70, de 21/08/2019, não necessitando de Decreto. O programa BR do Mar está consubstanciado no Projeto de Lei nº 4199/2020, encaminhado pelo Presidente da República ao Congresso Nacional em 13/08/2020.
- A política cria o Programa denominado BR do Mar e busca aprimorar o ordenamento do modal de aquaviário já estabelecido pela Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, em conformidade com os propósitos de desenvolvimento de uma **matriz de transportes mais eficiente, a redução dos custos logísticos, otimização dos recursos públicos nos investimentos em infraestrutura e incremento da participação privada nos projetos de infraestrutura logística**.
- Assim, o Projeto de Lei busca a ampliação do segmento de cabotagem na matriz logística brasileira, além de **fornecer segurança regulatória** aos investidores privados e para proporcionar segurança ao usuário do serviço de transporte quanto à **regularidade, estabilidade e previsibilidade de preços** para o escoamento da sua carga, o que traz confiabilidade na eficiência do modal aquaviário.
- Também busca conceder maior acesso aos fundos já constituídos para o desenvolvimento da indústria naval e maior acesso aos portos organizados, dentre outros benefícios esperados por essa política e propõe ajustes na legislação atual para ampliar a oferta e **oferecer segurança para a participação de embarcações estrangeiras no transporte de cargas pela cabotagem brasileira**.
- Ressalta-se que o incremento de embarcações estrangeiras, operadas por empresas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no Brasil para o transporte de cabotagem, **é imprescindível para afastar do mercado interno a volatilidade do mercado internacional, proporcionando um serviço de transporte interno com regularidade, estabilidade e previsibilidade de preços**.

- Também são propostas mudanças que visam a ampliação do acesso ao Fundo da Marinha Mercante, inclusive para empresas estrangeiras que queiram financiar projetos em estaleiros brasileiros, ou mesmo para utilização desse fundo para a docagem de embarcações estrangeiras afretadas. Além do citado fundo, será ampliado o acesso aos recursos depositados nas contas vinculadas ao Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM.
- Adicionalmente, será proposto mecanismo da autorização de uso temporário de área portuária, dentro dos portos organizados, para operações especiais de cabotagem brasileira.

## Diretrizes do Programa

### Resultados Esperados pelo Br do Mar

## Cabotagem e o Agronegócio

- Segundo dados da Embrapa, **aproximadamente 80% da população brasileira reside a uma distância de até 200 quilômetros da costa, ou seja, o mercado consumidor está muito próximo.**
- Fazer o uso da cabotagem, bem estruturada, vai melhorar a vida dos produtores rurais e dos consumidores, porque o custo logístico tende a diminuir.
- Por exemplo:
  - se o milho saísse do município de Sapezal (MT) até Fortaleza (CE), por rota tradicional, o custo do frete seria de R\$ 478 por tonelada. Com o uso da cabotagem, esse **custo seria reduzido em 58,2%** e custaria R\$ 230 a tonelada do grão.
  - a tonelada do grão transportada de Sinop (MT) ao porto de Miritituba (PA) custa R\$ 170. Se for para o porto de Santarém (PA), o custo da tonelada chega a R\$ 210. Precisamos de condições para utilizar os nossos rios e reduzir esse custo para o produtor e para a sociedade.
- Em dez anos, a produção de grãos quase que dobrou e a infraestrutura não acompanhou. **Hoje, 71,6% do que é exportado em grãos ainda é pelos portos do Sul e do Sudeste.**
- Apesar de o Brasil ser um país continental, com 8 mil quilômetros de costa, a movimentação de carga pelo sistema aquaviário representa **apenas 11% da matriz logística.**

## A Navegação no Mundo

- Há relevante concentração de empresas no mercado internacional, notadamente no segmento de contêineres. As economias de escala e de rede contribuem para tal concentração.
- Os impactos econômicos para os países que não possuem domínio de frota, e dependem da



frota disponível no mercado, são relevantes. Os efeitos para os exportadores brasileiros foram relatados em diversas ocasiões, envolvendo tanto a volatilidade de fretes quanto a disponibilidade de contêineres.

- Os fretes internacionais são bastante voláteis, tanto no granel, quanto no contêiner.
- A variação de fretes é resultado das decisões de investimento e desmobilização de navios dos armadores (empresas de navegação), bem como da demanda dos diversos mercados que utilizam a navegação. Um aumento na demanda chinesa causa impactos no frete do mundo todo.
- Existem países que adotam legislações para atrair o registro de embarcações. A tributação nestes países é reduzida. Grande parte da frota internacional está registrada em algum destes países.
- De acordo com a OCDE, a maioria dos países desenvolvidos possui políticas de estímulo ao transporte marítimo, para a manutenção de frota vinculada aos respectivos mercados.
- A proteção ao transporte marítimo de cabotagem é praticada nas importantes economias mundiais, inclusive as mais liberais, e existe em 80% dos países costeiros membros das Nações Unidas.
  - Um dos países mais fechados são os EUA, onde podem operar na cabotagem apenas embarcações construídas no país, de propriedade de empresa americana, com tripulação de nacionais.
  - Na Austrália houve a abertura do mercado, mas teve que ser revertida em 2012, após resultados negativos para a regularidade do transporte de cabotagem. Na Europa a navegação entre os países membros também só pode ser feita por empresas europeias.

## **A Cabotagem no Brasil**

- É regida pela Lei 9.432/97. Pode ser feita apenas por Empresas Brasileiras de Navegação (EBN's).
- As EBN's podem operar embarcações próprias ou afretadas.
- A operação de navio com bandeira brasileira (embarcação própria ou afretada a casco nu) chega a custar 70% a mais do que um navio estrangeiro (afretamento a tempo).
- As EBN's podem afretar embarcações a casco nu em uma proporção de 50% das embarcações de sua propriedade. Se ela possui 2 navios, pode afretar 1. Ou seja, só quem tem o chamado "lastro" em navios próprios pode afretar a casco nu.
- As EBNs podem afretar a tempo quando não houver embarcação com bandeira brasileira disponível.
- A ANTAQ controla a disponibilidade de embarcações com bandeira brasileira, através do SAMA (Sistema de Afretamento na Navegação Marítima e de Apoio), sistema que faz a circularização do frete. Para cada afretamento a tempo, a ANTAQ pergunta para as EBN's se elas possuem um navio de bandeira brasileira que estaria disponível para fazer o frete no lugar daquele que se pretende afretar.



Fontes:

[CNA. CNA debate incentivo à cabotagem e desafios do transporte aquaviário no Brasil.](#)

[Embrapa. Mais de 80% da população brasileira habita 0,63% do território nacional.](#)

[Gov.br. BR do Mar: ministério detalha em webinar programa de incentivo à cabotagem do governo federal.](#)

[Fazcomex. Cabotagem: Saiba mais.](#)