

LOGÍSTICA



Por **Manoel Francisco**, de Brasília

De vento em popa

Estabilidade econômica, taxa de câmbio favorável e até o Protocolo de Kioto estimulam a cabotagem no Brasil. Pela primeira vez o país reúne uma série de condições necessárias para realizar o projeto de aproveitar a extensa costa e os largos rios como estradas sem buracos nem acidentes, que unem os principais mercados consumidores nacionais

Divulgação



O porto de Suape, no Estado de Pernambuco, está localizado a uma distância de 800 quilômetros dos principais centros de consumo da região

Bons ventos andam soprando para a cabotagem brasileira e os números da navegação comercial doméstica, realizada na costa e em rios navegáveis, aumentam a um ritmo elevado nos últimos anos. Entre 2000 e 2004, o segmento cresceu à taxa média anual de 87% e só no ano passado, enquanto o Produto Interno Bruto (PIB) aumentou 4,9%, a cabotagem cresceu 62%. A realidade já é animadora, e as projeções são mais ainda. Um trabalho do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) avaliou que a quantidade de mercadorias passível de ser transportada por rio e por mar é dez vezes maior do que a embarcada atualmente. A cabotagem é ideal para levar cargas por uma distância superior a 1.000 quilômetros. Se fosse deslocado para o mar o que hoje é transportado por terra, o setor poderia ter faturado em 2004 a cifra de 311 bilhões de reais, o correspondente a dez vezes o que foi efetivamente movimentado, segundo observaram os pesquisadores do Ipea Carlos Alvares da Silva Campos Neto e Marília de Barros Santos. “Estamos atravessando um momento bastante positivo. Depois de um ano de estudos, chegamos à conclusão de que existe enorme possibilidade de crescimento dos serviços de cabotagem no Brasil”, afirma Campos Neto.

Estabilidade Antes da metade da década de 90, com a população e o mercado reféns de altos níveis de inflação, nenhum empresário se arriscava a transportar seus produtos por mar devido ao tempo necessário para percorrer a costa. A estabilidade econômica trouxe o fim da depreciação imediata dos preços, o que ajudou a cabotagem. Outro elemento a favor foi a diminuição da taxa de câmbio. Com ela, o transporte marítimo, que é cobrado em dólar, acabou tornando-se mais competitivo se comparado ao preço dos fretes rodoviários, cobrados em reais. A situação das estradas é o terceiro fator a explicar a corrente de expansão diagnosticada pelos pesquisadores do Ipea. O abandono e a crescente deterioração das rodovias têm cada vez mais tirado o sono dos empresários que precisam deslocar suas mercado-

rias da fábrica até os clientes distantes. Conforme dados da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), cerca de 54,6% das estradas brasileiras encontram-se em estado ruim ou péssimo, aumentando os riscos de acidentes e o tempo das viagens.

O estudo elaborado pelo Ipea mostra que é grande a relação de segmentos da indústria que podem se beneficiar com a cabotagem. No topo do *ranking*, figura o comércio atacadista, seguido das indústrias de produtos químicos, dos fabricantes de produtos alimentícios e bebidas, das montadoras e dos fabricantes de produtos eletrônicos (veja gráfico na pág. 29). É o caso da LG do Brasil. Há três anos a empresa optou pela cabotagem como estratégia logística para atender a seu mercado espalhado por todo o território nacional. Com fábricas trabalhando a todo vapor na Zona Franca de Manaus, era complicado fazer os produtos chegarem aos clientes apenas por transporte rodoviário. “Hoje a cabotagem responde por 40% de nossa movimentação de cargas. Se não fosse ela, seria impossível atender a todos os clientes no prazo estabelecido”, explica o gerente de logística da companhia, Carlos Alberto Pontes Pinto e Silva. São aproximadamente 400 contêineres por mês percorrendo o rio Amazonas, contornando o nordeste brasileiro e finalmente aportando nos terminais de Santos. A viagem dura cerca de 18 dias, oito a mais do que levaria pelas estradas, mas o custo e a segurança acabam por compensar. Silva afirma que, apesar dos preços de cabotagem serem atraentes, os valores praticamente se equivalem aos do transporte rodoviário, uma vez que a carga demora mais para chegar a seu destino. Ele sugere que novas políticas de incentivo sejam criadas para aumentar a rivalidade com o modal rodoviário a ponto de a redução nos gastos com transporte refletir-se em melhores preços para o consumidor final.

Porém, tornar a cabotagem mais competitiva não é tarefa simples. Seriam necessárias providências em diversos setores, apontam os especialistas. Uma das prioridades é acabar com os entraves burocráticos enfrentados pela tripulação das embarcações. “Há uma longa fase a cumprir

Os números da navegação comercial doméstica vêm subindo a um ritmo elevado.



Divulgação

A Aliança Navegação é uma das três empresas que mantêm rotas fixas e periódicas entre os portos brasileiros

em cada terminal que, em muitos casos, é totalmente desnecessária. O setor portuário brasileiro ainda é carente de atividades específicas para cabotagem. Com elas, o tempo economizado seria enorme”, observa Meton Soares, diretor da Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário (Fenavega) e vice-presidente do setor aquaviário da CNT. E não é somente a complexidade burocrática que atrasa as cargas. Segundo Soares, o que falta é uma política nacional para o transporte marítimo. “O país virou as costas para o mar, desprezando seu enorme potencial. Salvo raras exceções, os operadores portuários trabalham com maquinário completamente obsoleto. O país precisa criar maturidade, perceber que tem dimensões continentais e, então, vai ganhar muito com a cabotagem. Pense só na quantidade de postos de trabalho que podem ser abertos.”

Contêineres Faz sentido. O setor atravessa uma situação curiosa: há demanda e faltam elementos essenciais para atendê-la. Investir em seu desenvolvimento ampliaria rapidamente a oferta de vagas no mercado de trabalho, além, é claro, de facilitar o escoamento da produção. Em primeiro lugar, o país é vítima da carência mundial de contêineres, provocada especialmente pela China, principal comprador mundial de aço, a matéria-prima do produto. Enquanto o custo da produção de cada unidade no mercado internacional está na casa dos 800 dólares, aqui um contêiner não sai por menos de três mil dólares. “O Brasil chegou a contar com uma empresa fabricante de contêineres, mas ela foi desativada. Essa é uma questão séria que o país precisa resolver o quanto antes”, enfatiza Soares.

Como se isso não bastasse, também faltam navios para cobrir os mais de oito mil quilômetros de costa marítima e os 15 mil

de trechos fluviais navegáveis. Dispor de mais navios para transporte de carga, no entanto, é bastante difícil. Devido ao alto custo das embarcações, os estaleiros precisam de capital, e qualquer valor acima de 40 milhões de dólares requer um financiamento do Fundo de Marinha Mercante (FMM), liberado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), difícil de ser conseguido em razão da demora no processo e das garantias necessárias. Para Cláudio Décourt, vice-presidente executivo do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), os procedimentos são demorados a ponto de os estaleiros desistirem da obtenção de recursos. “O problema não é o tempo de construção, que pode superar dois anos. É o tempo de liberação dos recursos. Infelizmente, o BNDES tem sido extremamente lento na análise desses projetos, o que acaba comprometendo o mercado”, explica Décourt. O Sin-

Só no ano passado, enquanto o PIB aumentou 4,9%, a cabotagem cresceu 62%

dicato Nacional das Indústrias de Construção Naval (Sinaval) não esconde: o mar está para peixe, mas não para tubarões. Os estaleiros superaram a crise de anos atrás e mantêm-se ocupados construindo embarcações de pequeno e médio portes, e de apoio marítimo, mas faz anos que não recebem encomendas para a construção de grandes navios. Sem navios novos em operação, as cargas continuam sendo transportadas por embarcações ultrapassadas, de segunda geração, com capacidade de até 1,2 mil contêineres. “Há um enorme desejo dos produtores de expandir a cabotagem no país, afinal não faz sentido transportar dezenas de milhões de toneladas por rodovias”, ressalta Paulo Fernando Fleury, diretor do Centro de Estudos em Logística do Coppead, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

Algumas novidades, porém, podem transformar esse quadro. “É fato que os estaleiros não recebem encomendas de grandes embarcações para cabotagem desde 1996. Mas agora, após diminuirmos a taxa de juro para os financiamentos de construção de embarcações de carga de um teto de 7% ao ano para um piso de 2,5%, e com algumas simplificações das exigências, creio que os armadores vão passar a investir na construção de navios desse porte”, torce Sérgio Bacci, secretário de fomento do Ministério dos Transportes e ex-diretor do FMM. No ano que vem, além do BNDES, o FMM vai contar com o Banco do Nordeste, o Banco do Amazonas e o Banco do Brasil como agentes financiadores.

Mas o maior impulso à indústria naval veio da Transpetro (subsidiária de transportes da Petrobras), que anunciou a encomenda de 42 navios petroleiros. Só no primeiro lote do negócio, que deve movimentar quase dois bilhões de dólares, serão licitados 26 navios de apoio a embarcações *off-shore*, destinados ao transporte de suprimentos e passageiros. O investimento estimado para a construção desses navios é de 430 milhões de dólares e implicará na geração de pelo menos 25 mil novos empregos. Outra transportadora que também avisou

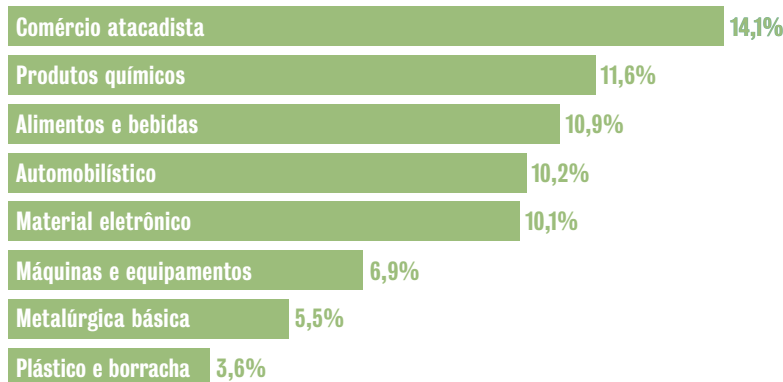
que vai às compras é a Aliança Navegação, uma das maiores do país. Ela pretende adquirir quatro navios para cabotagem ao custo de 60 milhões de dólares cada unidade. Entretanto, Mathias Staubli, gerente de marketing da Aliança, diz que, apesar de as negociações estarem adiantadas, o projeto ainda não saiu do papel. A empresa, ligada ao grupo alemão Hamburg-Süd, é o principal armador nacional, com faturamento de 665 milhões de dólares em 2004 e sete navios em operação. Os outros dois armadores em atividade são a Docenave, da Companhia Vale do Rio Doce, com cinco navios; e a Mercosul Line, da dinamarquesa Maersk Sealand, que recentemente ad-

quiriu o grupo P&O Nedlloyd por 2,3 bilhões de euros, operando com dois navios. Essas três empresas são as únicas que dispõem de rotas regulares para cabotagem marítima e fluvial com saídas semanais dos principais portos do país.

Além da resolução dos problemas enumerados por estaleiros e transportadores, existem algumas estratégias que poderiam colocar mais vapor na caldeira da cabotagem nacional. Uma delas seria a criação de um porto concentrador, ou *hub port*, no país. Esse tipo de porto recebe toda a importação e a exportação, e realiza o transbordo da carga de um navio estrangeiro para um de bandeira brasileira, que

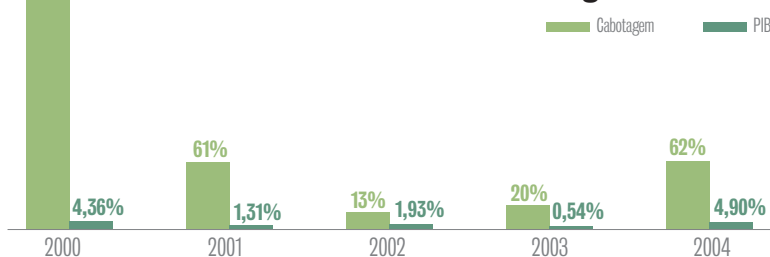
Setores com maior potencial de utilização de cabotagem

Percentual das cargas que poderiam ser transportadas por mar e rio



Fonte: Ipea

Comparação entre crescimento da cabotagem e do PIB



Fonte: Docenave

A encomenda de 42 navios, pela Transpetro, deve gerar 25 mil empregos

Manoel F.F. Souza/CODESP



O Porto de Santos é o mais forte candidato a ser transformado em hup-port

leva a mercadoria a outros portos nacionais. A pesquisa do Ipea apontou grandes perspectivas na implantação de um *hub port*, considerando que, em 2004, o país atingiu a cifra de 50 bilhões de dólares de potencial de crescimento de cabotagem por meio do transbordo de cargas. De olho na possibilidade, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) tomou a iniciativa de diminuir pela metade suas taxas na tabela de preços de infra-estrutura portuária. A medida ainda depende de aprovação do Conselho de Autoridade Portuária de Santos, mas tem tudo para dar certo: um estudo realizado pela área comercial e de desenvolvimento do porto indicou que a aplicação do incentivo geraria um aumento na movimentação de cargas de 10,9%, o equivalente a 172 mil contêineres. “É imprescindível, no entanto, que ocorra a união de esforços de todos os envolvidos na prestação dos serviços para angariar de fato esses contêineres e daqui redistribuí-los a outros pontos. Queremos que essa tendência se consolide até como meio para repensar a matriz de transporte no país”, destacou Fabrício Pierdomênico, diretor comercial e de desenvolvimento do

porto responsável pela movimentação de 26,8% da balança comercial brasileira. Das pouco mais de 67 milhões de toneladas que Santos movimentou no ano passado, cerca de 9,6 milhões foram de cabotagem. O acumulado até setembro deste ano já passa de 6 milhões de toneladas.

Carbono Mas Santos não é o único a trabalhar na busca de alternativas para incrementar a competitividade. O porto de Suape, no estado de Pernambuco, está localizado a um raio de 800 quilômetros dos principais centros de consumo da região e a quatro mil milhas marítimas dos grandes centros de distribuição do planeta. Assim, ele também é um forte candidato a *hub port* brasileiro, e seu calado de 15,5 metros facilita o acesso das embarcações de última geração. O porto de Salvador é outro que deve receber novos investimentos. Segundo dados da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), devem ser aplicados cerca de 70 milhões de reais para resolver as dificuldades de acesso aos terminais. Estimulada pela presença da Ford no estado, a Aliança Navegação espera encerrar 2005 movimentando, em Salvador, 30 mil TEUs

(unidade padrão de contêiner de 20 pés).

Mas quem pensa que apostar as fichas na cabotagem é tão-somente uma estratégia comercial está enganado, também há um aspecto ambiental. Transferir o transporte de cargas da terra para o mar ajuda a reduzir os níveis de poluição no planeta. Pesquisadores da Codesp desenvolveram um estudo para verificar a quantidade de gases tóxicos lançados na atmosfera pelos caminhões e a compararam com a dos navios. Os resultados foram espantosos. Durante o período de um ano, aproximadamente 2,5 milhões de toneladas de dióxido de carbono são lançadas no ar pelos veículos de carga que trafegam nas estradas fazendo o trajeto Santos-Fortaleza. O número poderia praticamente sumir com a cabotagem, já que o índice de poluição no modal marítimo é 99% menor do que no rodoviário. As partículas são as responsáveis diretas pelo chamado efeito estufa e, conseqüentemente, pelo aquecimento global. Consta, num dos itens do Protocolo de Kioto, que os países em desenvolvimento, como o Brasil, podem “vender” sua economia de poluentes para países que ultrapassam o limite de emissão de gases, como o Japão e boa parte da União Européia. Então, ao desviar das estradas para o mar a carga do trecho Santos-Fortaleza, o Brasil receberia como “recompensa” cerca de 10 milhões de dólares da Agência Internacional de Energia via Ministério da Ciência e Tecnologia. “Nossa visão não está focada primordialmente nos créditos em dólar. Para nós, a discussão sobre políticas públicas para diminuir a poluição no globo é muito mais importante”, salientou Aluizio de Souza Moreira, engenheiro da Codesp responsável pelo projeto. **d**

Saiba Mais



Texto para discussão do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada: Perspectivas do Crescimento do Transporte por Cabotagem no Brasil
www.ipea.gov.br/pub/td/2005/td_1129.pdf