1º Seminário sobre o Desenvolvimento da Navegação de Cabotagem Brasileira

"A Marinha Mercante Brasileira - desafios e a participação do Estado no seu desenvolvimento"

Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa
Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Agosto/2009

Temas a serem abordados

1 – A importância de uma Marinha Mercante brasileira própria

2 – Evolução da legislação brasileira para o setor da navegação

3 – O retrato atual da Marinha Mercante Brasileira

4 – A política de liberalização nos transportes marítimos

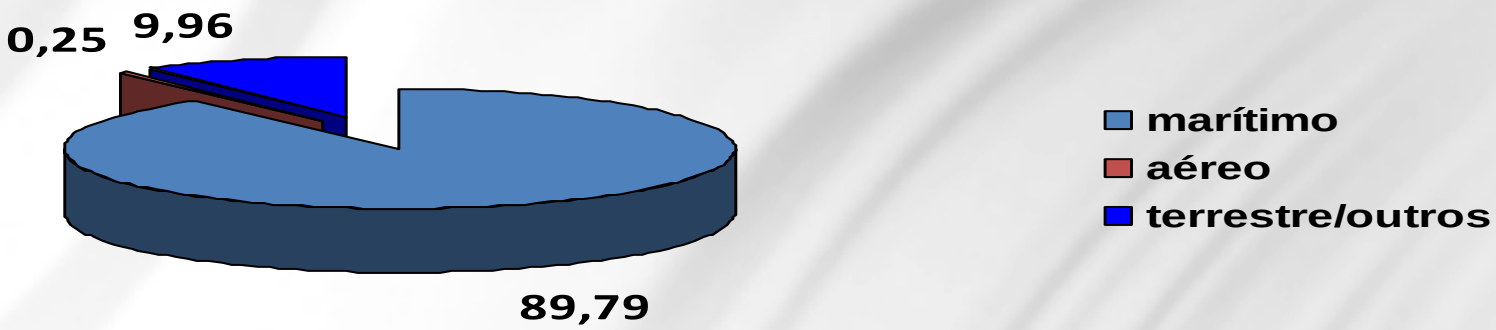
5 – A questão dos auxílios de Estado

6 – A Proteção da cabotagem é prática mundial

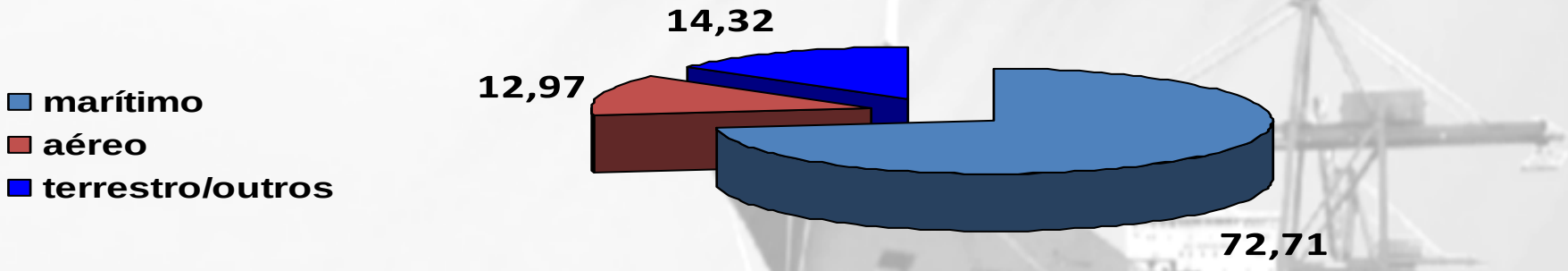
7 – Potencialidades da cabotagem brasileira

Importância da Marinha Mercante própria
Comércio Marítimo Mundial

Comércio mundial 2008 por modal, por volume de cargas transportadas

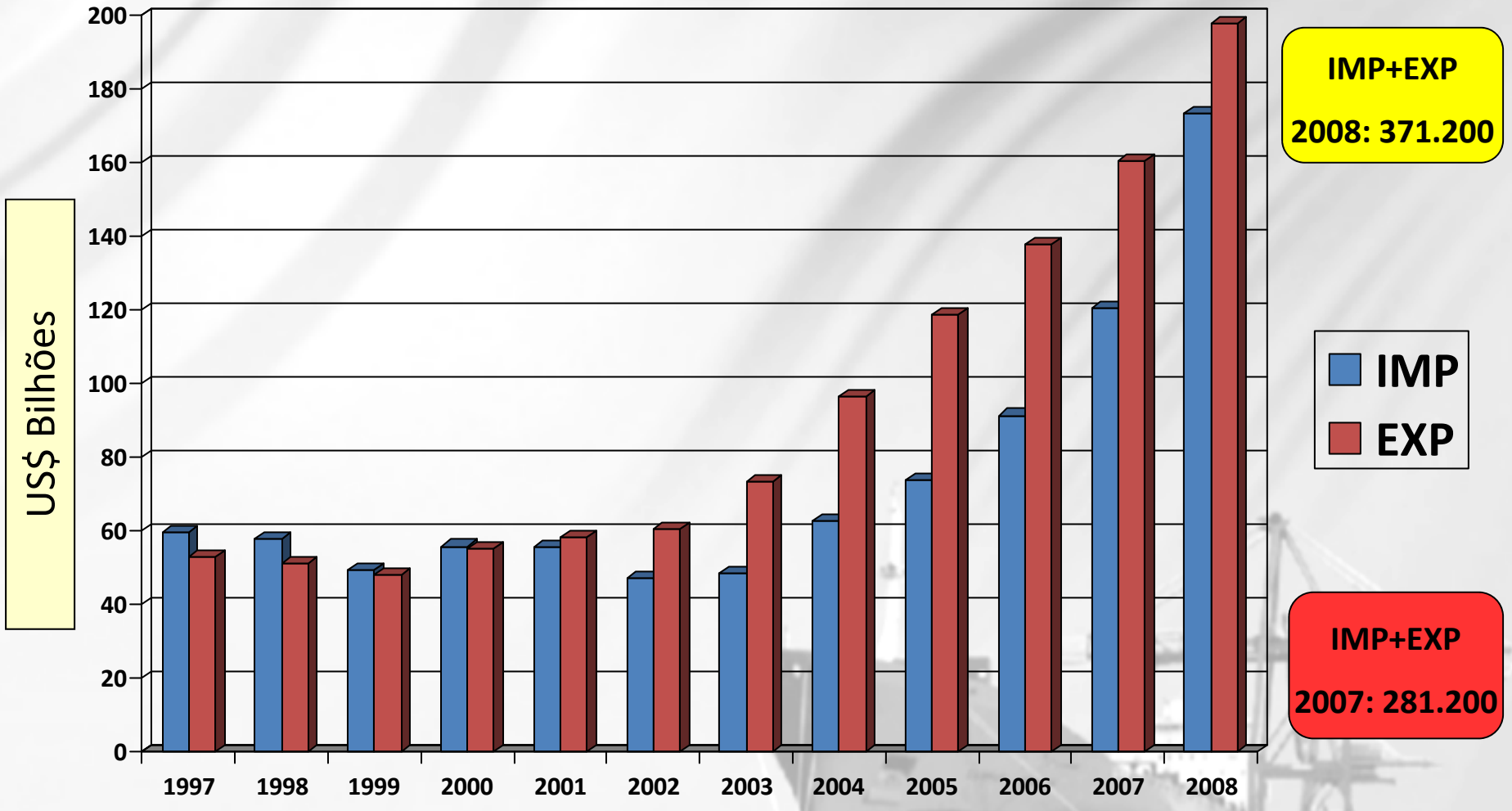


Comércio mundial 2008 por modal, por valor das cargas transportadas



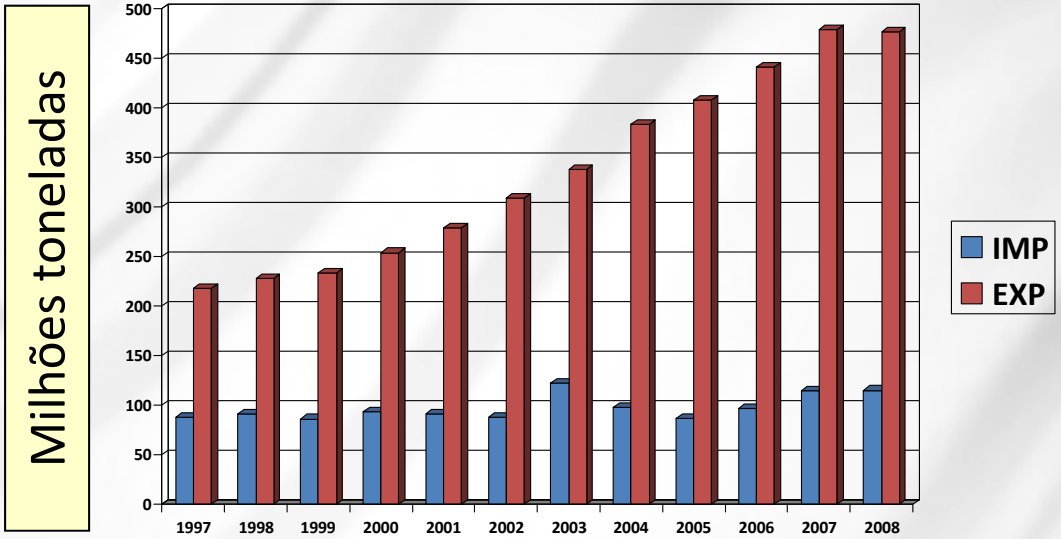
Fonte: MARAD, com base no IHS Global Insight, Inc., World Trade Service

Importância da Marinha Mercante própria
Comércio Exterior brasileiro



Fonte: MDIC, Sistema ALICE

Importância da Marinha Mercante própria
Fluxo de comércio via marítima

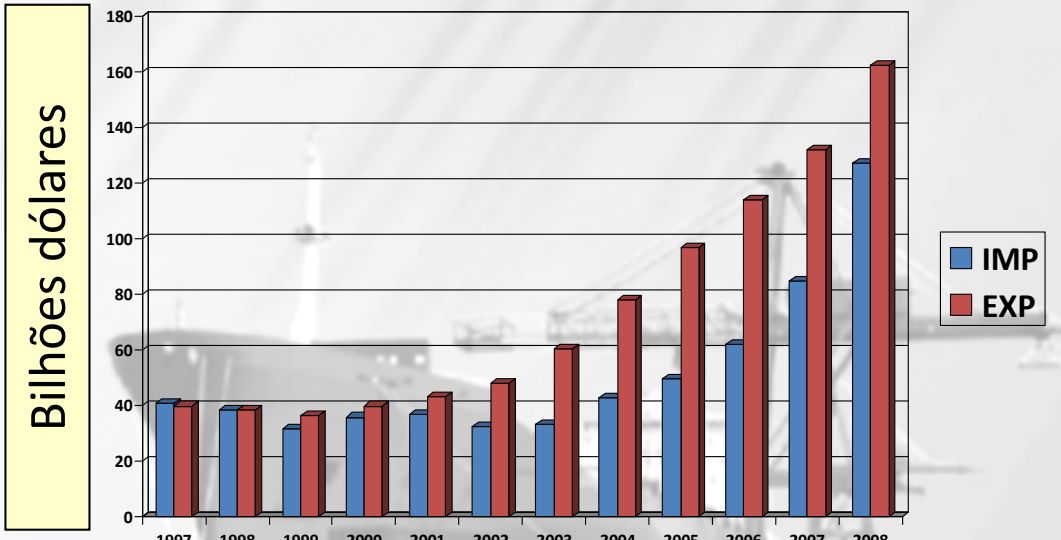


IMP+EXP 2007: 593 X 10^6 ton

7,4% do total mundial

IMP+EXP 2007: US$216,5 bilhões

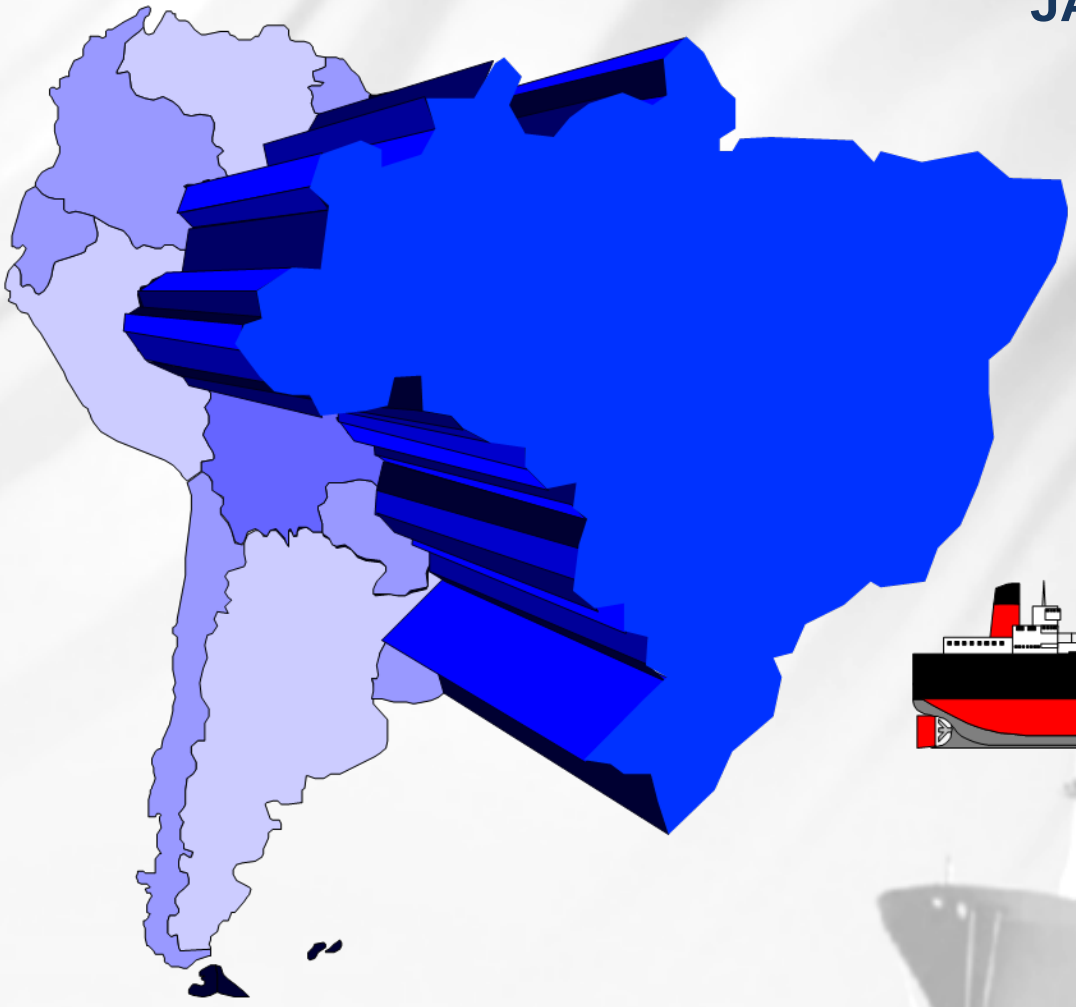
1% do total mundial

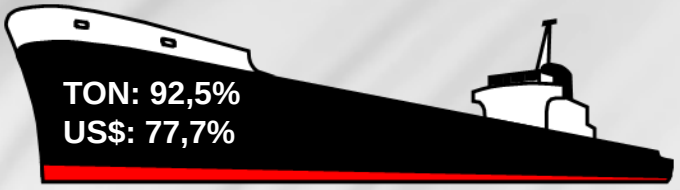


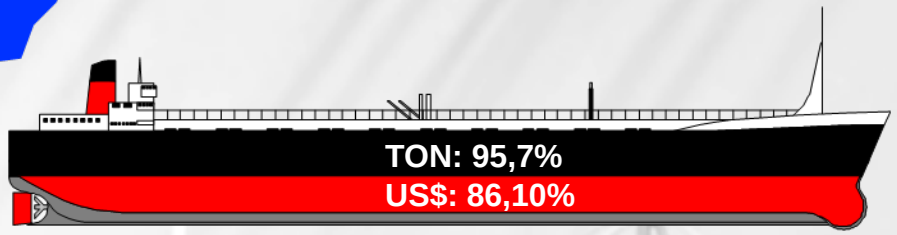
Fonte: MDIC, Sistema ALICE

Importância da Marinha Mercante própria
Fluxo de comércio via marítima

JAN2008 a JAN2009







Fonte: MDIC, Sistema ALICE

Importância da Marinha Mercante própria
Afretamento de embarcações estrangeiras

NAVEGAÇÃO	2003	2004	2005	2006	2007	2008
CABOTAGEM	40.568.878	77.816.046	261.987.098	79.268.588	98.157.108	135.788.946
LONGO CURSO	452.550.247	800.116.456	1.237.200.288	1.787.125.249	1.565.290.450	2.120.144.519
APOIO MARÍTIMO	129.611.992	238.748.789	306.193.449	399.552.360	543.033.046	765.255.995
APOIO PORTUÁRIO	816.165	2.019.060	9.078.259	36.978.502	74.652.719	18.569.590
APOIO PORTUÁRIO DRAGAGEM	XX	XX	XX	33.746.002	XX	XX
TOTAL	623.547.282	1.118.800.351	1.814.459.094	2.336.670.701	2.280.133.323	3.039.759.050

OBS: Valores em US$

Fonte: ANTAQ
Atualizado em JUL2009

US$ 7,75 bilhões, em 6 anos, no longo curso

Porque é importante uma Marinha Mercante própria
Principais argumentos:

- **95.7% das exportações dependem do mar, o que torna a marinha mercante um segmento estratégico para a economia nacional**
- **controle de práticas abusivas de preços do transporte marítimo**
- **a navegação marítima como catalizadora para o desenvolvimento de outros setores da economia nacional (construção naval, navipeças, etc)**
- **soberania nacional em casos de crise e emergência interna e externa**
- **desenvolvimento de atividades econômicas diretamente relacionadas à exploração dos recursos do mar**
- **geração de empregos e renda para nacionais, retenção de divisas no País**

Temas a serem abordados

1 – A importância de uma Marinha Mercante brasileira própria

2 – Evolução da legislação brasileira para o setor da navegação

3 – O retrato atual da Marinha Mercante Brasileira

4 – A política de modernização nos transportes marítimos

5 – A questão dos auxílios de Estado

6 – A Proteção da cabotagem é prática mundial

7 – Potencialidades da cabotagem brasileira

Evolução dos marcos regulatórios do setor

➢ 1960-1986 = legislação protecionista, com reserva de mercado e de cargas; transporte internacional baseado em conferências de frete controladas pelo Governo; subsídios governamentais; e o destino da marinha mercante já vinculado ao da construção naval.

➢ 1986-1990 = fim das conferências de frete e abertura do mercado. A situação econômica do País afetou o setor da navegação.

Art. 178. A Lei disporá sobre:
Parágrafo 3º A navegação de cabotagem e a interior são privativas de embarcações nacionais, salvo caso de necessidade pública, segundo dispuser a Lei.

➢ 1995 = Emendas Constitucionais nº 6 e 7 , respectivamente, eliminou o conceito de empresa brasileira de capital nacional e deu nova redação ao art. 178 da Constituição Federal, remetendo para lei ordinária a regulamentação da navegação.

Art. 1º É conferida nova redação ao art. 178 da Constituição:
Art. 178. A Lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, marítimo e terrestre ...:
Parágrafo único. A Lei disciplinará a navegação de cabotagem e de interior.
Art. 2º. Enquanto não se editar a lei que cuida o parágrafo único do art. 178, a navegação de cabotagem e a interior permanecerão privativas de embarcações nacionais, salvo caso de necessidade pública

Art. 178. A Lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, marítimo e terrestre ...:
Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitas por embarcações estrangeiras.

➢ 1997 = Edição da Lei nº 9.432 que consolidou a política de abertura e competição no setor, especialmente no LC, mas reafirmou a reserva da cabotagem. Destacam-se a abertura do capital das EBN ao capital estrangeiro, sem restrição; mantém a vinculação da marinha mercante à construção naval; e cria instrumentos para o desenvolvimento do setor.

Temas a serem abordados

1 – A importância de uma Marinha Mercante brasileira própria

2 – Evolução da legislação brasileira para o setor da navegação

3 – O retrato atual da Marinha Mercante Brasileira

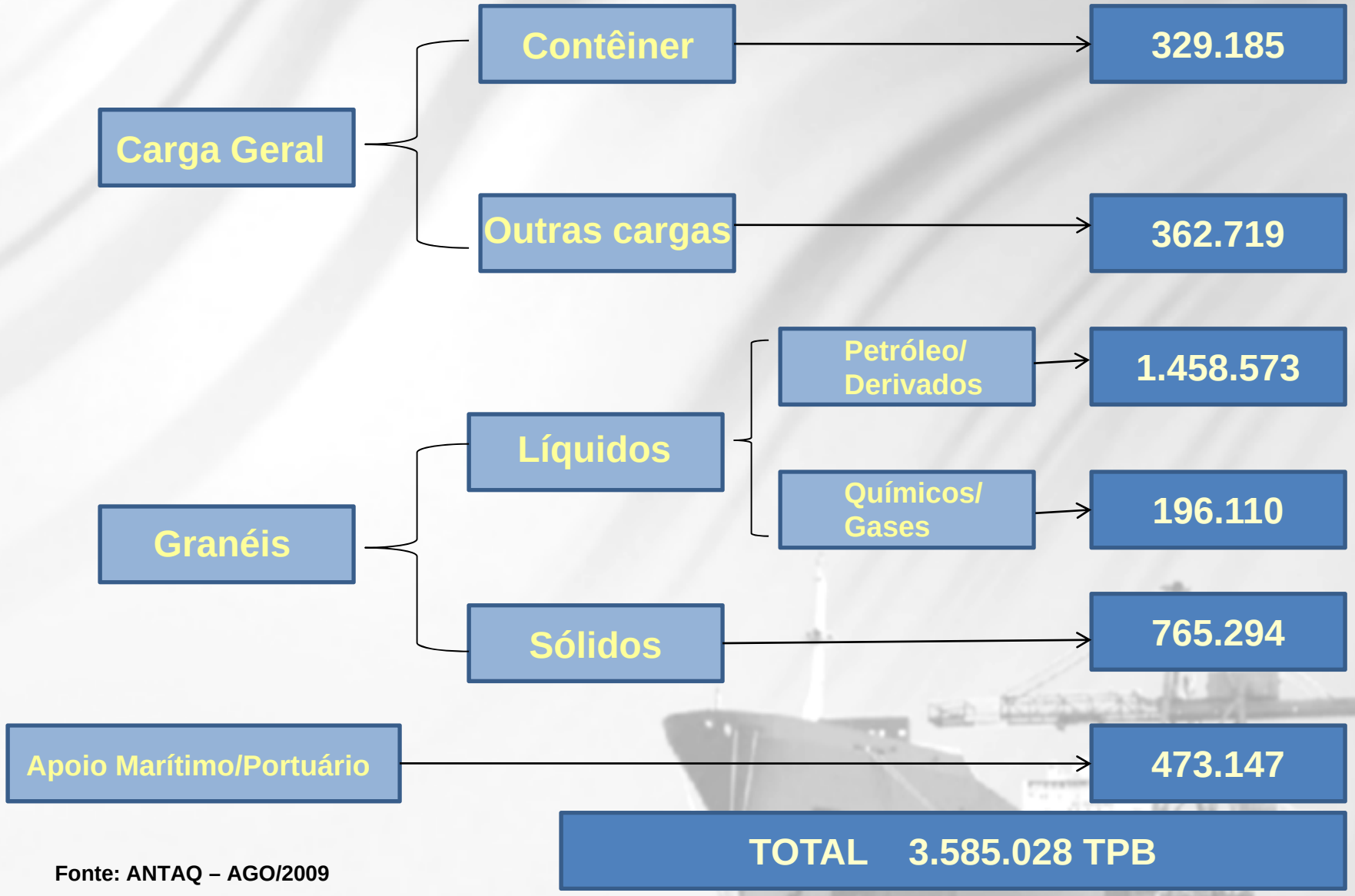
4 – A política de nacionalização nos transportes marítimos

5 – A questão dos auxílios de Estado

6 – A Proteção da cabotagem é prática mundial

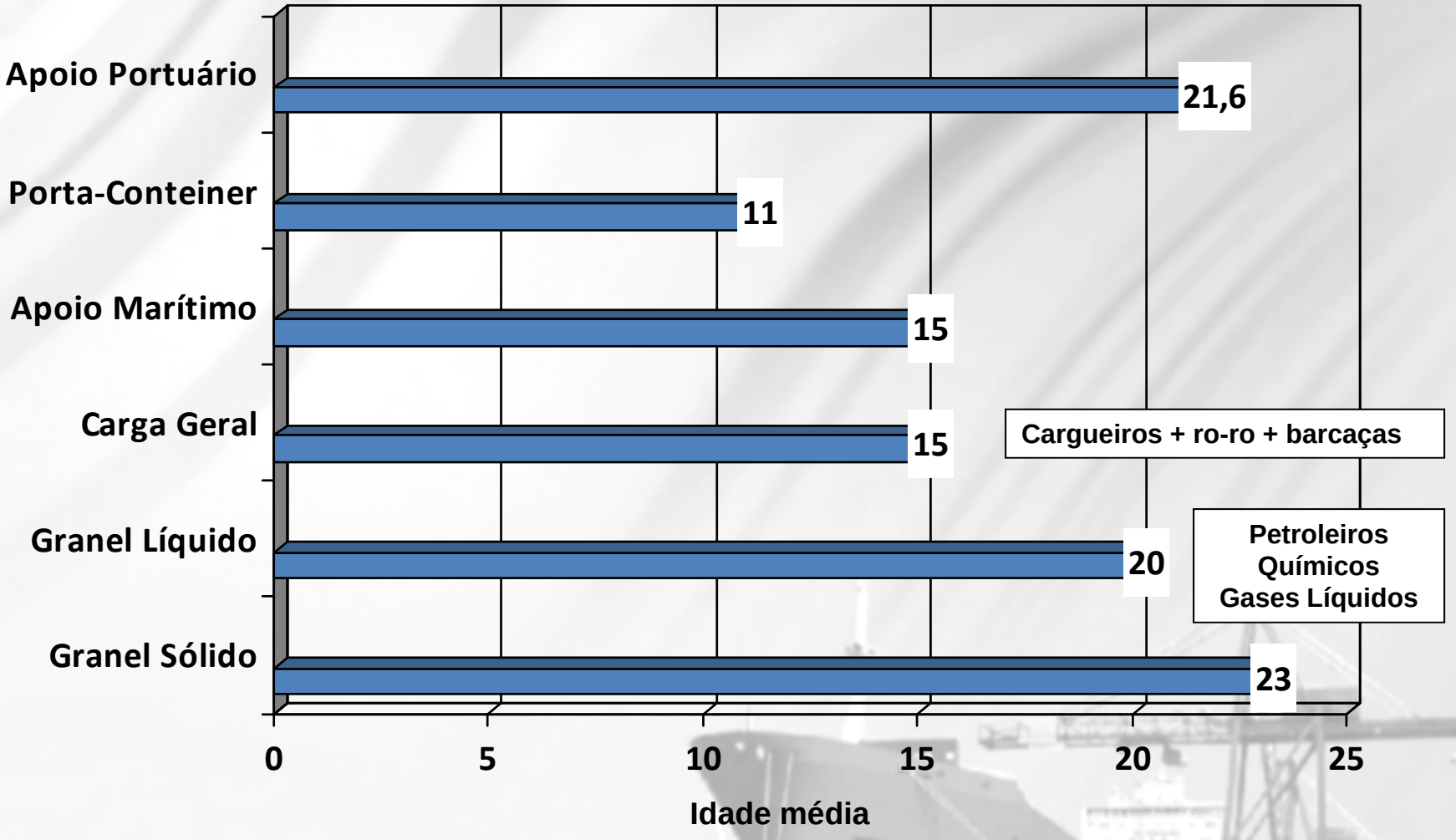
7 – Potencialidades

Marinha Mercante brasileira: segmentos principais



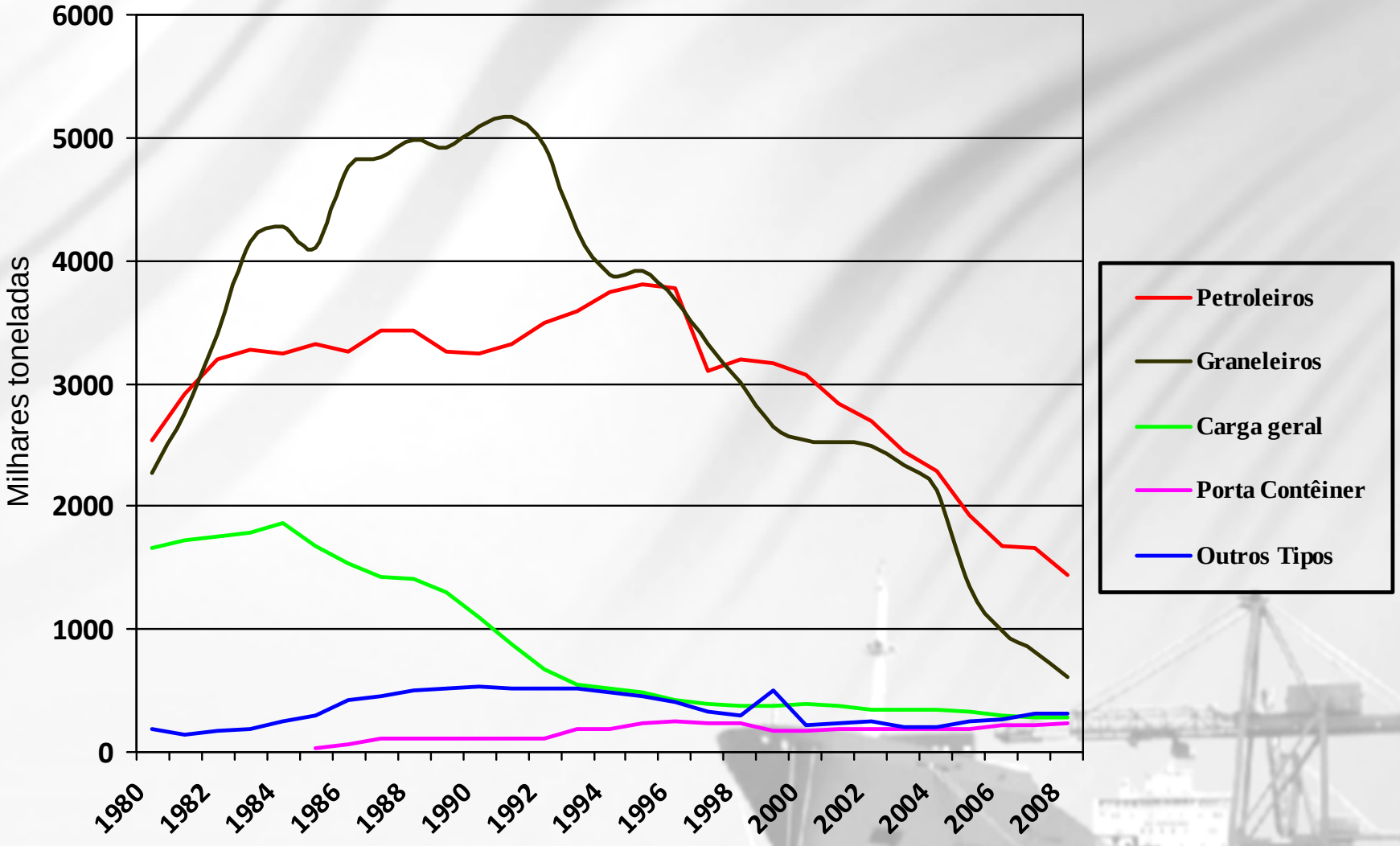
Fonte: ANTAQ – AGO/2009

Marinha Mercante: idade média da frota



Fonte: ANTAQ

Marinha Mercante brasileira: Evolução da Frota



Fonte: UNCTAD (2008) e ANTAQ (2009)

Marinha Mercante brasileira: participação no mercado mundial

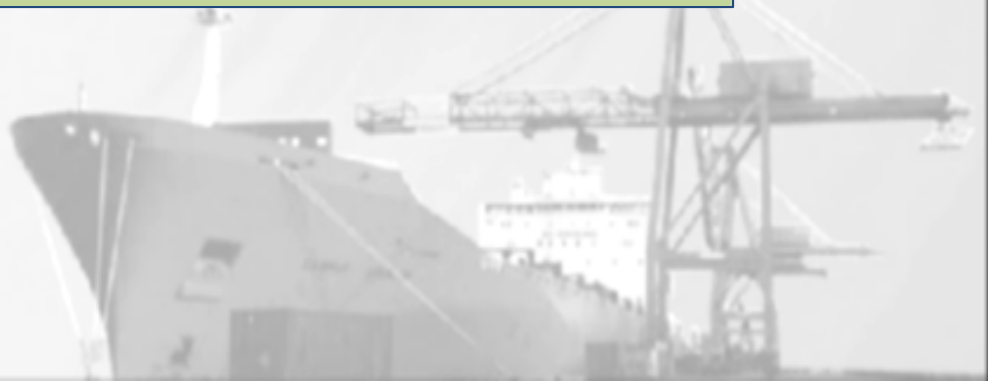
PAÍS	NÚMERO DE NAVIOS			
	BANDEIRA DO PAÍS	BANDEIRA ESTRANGEIRA	TOTAL DE NAVIOS	% DA FROTA MUNDIAL em TPB (01/01/2008)
GRÉCIA	736	2379	3115	16.81
JAPÃO	714	2801	3515	15.58
ALEMANHA	404	2804	3208	9.07
CHINA	1900	1403	3303	7.19
NORUEGA	792	1035	1827	4.51
EUA	855	914	1769	4.93
HONG KONG	311	346	657	3.22
KOREA	756	384	1140	3.63
GRÃ-BRETANHA	394	482	876	2.73
SINGAPURA	536	333	869	2.76
BRASIL (31º)	130	14	144	0.43

Fonte: Compilado pela UNCTAD com base nos dados da Lloyd´s Register - Fairplay

Marinha Mercante: Operação da frota

Navegação de Longo Curso
19 EBN autorizadas
Participação mínima da bandeira brasileira
Estima-se em 10% a participação no mercado de fretes no LC, utilizando embarcações estrangeiras afretadas

Navegação de Cabotagem
32 EBN autorizadas
Privativa de EBN, sem restrição ao capital estrangeiro
Navio estrangeiro apenas afretado por EBN
Tendência de crescimento nos últimos 10 anos



Fonte: ANTAQ – ago/2009

Marinha Mercante: Perspectivas de renovação/ampliação

GRANEL LÍQUIDO PETROBRAS Transporte S/A	• 4 navios para transporte de produtos claros • 5 navios tipo aframax • 10 navios tipo suezmax • 4 navios tipo panamax • 3 navios gaseiros
GRANEL SÓLIDO	• 2 graneleiros de 80100TPB - Log-in Logística Intermodal
CARGA GERAL	• 5 porta-contêineres de 2.799 TEU - Log-in Logística Intermodal
APOIO MARÍTIMO	• 24 embarcações de apoio marítimo de diversos tipos de um pacote de até 146 embarcações offshore até 2014
GRANEL LÍQUIDO CABOTAGEM	• 19 petroleiros contratos de afretamento por 15 anos com a PETROBRAS

Fontes: ABEAM e FMM

Temas a serem abordados

1 – A importância de uma Marinha Mercante brasileira própria

2 – Evolução da legislação brasileira para o setor da navegação

3 – O retrato atual da Marinha Mercante Brasileira

4 – A política de liberalização nos transportes marítimos

5 – A questão dos auxílios de Estado

6 – A Proteção da cabotagem é prática mundial

7 – Potencialidades

A liberalização nos transportes marítimos

Principais alterações e consequências

- **Intensificação da concorrência a nível mundial**
- **Inovações tecnológicas progressivas ao nível dos navios, sistemas de carga e descarga e dos sistemas de informação e monitoramento**
- **Aumento da cooperação entre armadores e operadores do transporte marítimo**
- **Elevados investimentos envolvidos**
- **Perspectivas de liberalização a nível mundial, ainda não assumida no âmbito da OMC**

A liberalização nos transportes marítimos

Principais tendências para a gestão nos transportes marítimos

- **internacionalização das atividades de transporte marítimo**
- **integração e cooperação dos operadores marítimos com portos, terminais portuários e demais serviços complementares em terra**
- **atenção redobrada sobre a formação de custos (competitividade com as bandeiras de conveniência)**
- **condições econômicas de exploração *versus segurança e meio ambiente***
- **apelo ao apoio de Estado para compensar sobrecustos por uso de bandeira**
- **questões de interesse estratégico para o fortalecimento das marinhas mercantes nacionais, como forma de assegurar a participação no mercado mundial de transporte de bens e serviços e o desenvolvimento da atividade de transporte marítimo**

A liberalização nos transportes marítimos

“As bandeiras européias continuam a bater-se com uma forte concorrência dos registros de terceiros países”

“Para os interesses da EU são fundamentais condições de concorrência estáveis e previsíveis a nível mundial para o setor do transporte marítimo e os outros setores marítimos”

“Importa manter e, se necessário, reforçar, à luz da experiência adquirida com a aplicação das orientações para os auxílios estatais no setor do transporte marítimo, um enquadramento comunitário claro e competitivo para a tributação da arqueação e do rendimento e os auxílios estatais”

Objetivos estratégicos e recomendações da Comissão das Comunidades Européias para a política de transporte marítimo no horizonte de 2018 – Bruxelas, 21/01/2009

Temas a serem abordados

1 – A importância de uma Marinha Mercante brasileira própria

2 – Evolução da legislação brasileira para o setor da navegação

3 – O retrato atual da Marinha Mercante Brasileira

4 – A política de modernização nos transportes marítimos

5 – A questão dos auxílios de Estado

6 – A Proteção da cabotagem é prática mundial

7 – Potencialidades

Os auxílios dos Estados às marinhas mercantes

Principais finalidades:

- assegurar a competitividade das frotas nacionais no mercado global

- incentivar o registro nacional, evitando a saída das embarcações para as bandeiras de conveniência

- manter a qualidade do trabalho marítimo e proteger o marítimo nacional

- assegurar um transporte marítimo seguro, eficiente e ambientalmente correto, nos termos da legislação da IMO

Os auxílios dos Estados às marinhas mercantes

TIPOS DE SUBSÍDIOS PRATICADOS	Grécia	Japão	Alemanha	EUA	Noruega	Reino Unido	Taiwan	Singapura	Rússia	Brasil	Itália	Espanha	Chipre	Dinamarca	Arábia Saudita	França	Canadá	Índia
% Frota Mundial	19	14	7	6	5	3	3	3	2	.4	2	1	.4	2	1.	.8	.7	2
Subsídios à Construção		X	X	X	X	X	X			X	X	X		X		X		X
Programas de Financiamento	X	X	X	X	X	X	X			X	X			X		X		X
Tratamento Fiscal Diferenciado			X	X	X						X	X		X		X	X	X
Programas Sociais e Econômicos		X	X	X	X	X	X		X		X	X		X				
Subsídios Operacionais		X	X	X						X	X					X	X	
Reserva de Carga Prescrita				X			X			X	X	X				X	X	X
Auxílio à Construção e Sucateamento	X			X	X						X			X				X
Depreciação e Taxas Especiais		X	X		X		X			X			X	X	X	X	X	X
Empresa de Navegação Governamental							X	X				X		X				X

Fonte: Lovett, Willian A. United States Shipping Policies and the World Market, 1993 and MARAD, 2004

A questão dos auxílios de Estado
O caso da Comunidade Européia

- **Em 2004, a Comissão Européia adotou orientações aos países em matéria de auxílio de Estado, a fim de permitir a redução dos custos dos navios comunitários em relação aos de bandeira de conveniência – Diretrizes da Comunidade sobre Auxílios Estatais ao Transporte Marítimo**

- **Em função da necessidade de dar resposta à redução da frota de registro dos países da CE**

- **Os regimes de auxílios não devem ser conduzidos à custa da economia de outros Estados Membros e devem ser apresentados de modo a não distorcer a concorrência entre os mesmos, exceto em caso de interesse mútuo**

- **Os auxílios estatais devem sempre ser restritos ao que for necessário para o alcance do seu propósito e ser concedidos de modo transparente**

- **Os auxílios estatais podem geralmente ser concedidos apenas a navios incluídos nos registros dos Países Membros, com exceções**

As Diretrizes da CEE para os auxílios estatais

MEDIDAS FISCAIS E SOCIAIS PARA A MELHORIA DA COMPETITIVIDADE

a) **Tratamento fiscal das companhias marítimas**

1 – regime de tributação sobre a arqueação (tonnage tax): o armador paga um montante em impostos diretamente ligado à tonelagem operada. O imposto será pago independente de lucros ou perdas reais da empresa. (Dinamarca, Alemanha, Espanha, Itália, França, Reino Unido, Grécia, Índia, Holanda, Suécia, etc...)

O armador faz um contrato com o Governo do Estado Membro de bandeira de 10 anos. O lucro é baseado no número e tamanho das embarcações operadas pela empresa e a tributação é realizada sobre esse lucro presumido.

2 – depreciação acelerada sobre investimentos em navios ou o direito à reserva de lucros obtidos na venda de navios por um número de anos, em uma base livre de impostos, desde que esses lucros sejam reinvestidos em navios. (França)

As Diretrizes da CEE para os auxílios estatais

MEDIDAS FISCAIS E SOCIAIS PARA A MELHORIA DA COMPETITIVIDADE

b) Custos relacionados ao trabalho

1 – redução de taxas de contribuições de seguro social dos marítimos da Comunidade, empregados a bordo de navios registrados em um Estado Membro

2 – redução de taxas de imposto de renda de marítimos a bordo de navios registrados em um Estado Membro

AUXÍLIOS AO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA

É o movimento de carga e passageiros, por via marítima, entre os portos dentro do território dos Países Membros.

Os auxílios têm o objetivo de melhorar a cadeia intermodal e de descongestionar as rodovias dos Países Membros.

As Diretrizes da CEE para os auxílios estatais

AUXÍLIOS PARA A TRIPULAÇÃO

Auxílio concedido sob a forma de pagamento ou reembolso das despesas de repatriamento de marítimos da Comunidade operando a bordo de navios inscritos nos registros dos Países Membros, no tráfego internacional

AUXÍLIOS A INVESTIMENTOS

Os auxílios podem ser autorizados, desde que forneçam incentivos para atualização dos navios registrados na Comunidade para que ultrapassem as normas obrigatórias ambientais e de segurança estabelecidas em Convenções internacionais e de modo a alcançar padrões mais elevados, aumentando assim o controle ambiental e de segurança

AUXÍLIOS A FORMAÇÃO

Auxílio destinado a projetos afetos ao desenvolvimento de conhecimentos marítimos da Comunidade e em proveito de vantagens competitivas das indústrias marítimas dos Estados Membros. Os auxílios destinados ao reforço e atualização das competências dos Oficiais podem consistir em contribuição ao custo da formação e/ou compensação pelo salário pago durante a formação

Os Segundos Registros de navios

Os auxílios estatais aprovados são aplicados pelos Estados Membros no âmbito dos Registros Especiais ou Segundos Registros de navios:

➢ **Registro Internacional Dinamarquês de Transporte Marítimo (DIS, 1987)**

- **Tonnage tax**
- **isenção de impostos sobre os salários dos marítimos**
- **redução dos custos do armador com salários nas fases de formação**

➢ **Registro Especial Espanhol nas Ilhas Canárias (REC, 1992)**

- **Tonnage tax**
- **bonificação de 90% da cota patronal sobre a seguridade social dos tripulantes**
- **dedução de 50% na base de cálculo do IRPF dos tripulantes**

Registro Especial Brasileiro - REB

- embarcações pré-registradas no REB contam com as mesmas taxas de juros utilizadas na exportação para construção, reparo e modernização

- embarcações pré-registrada no REB podem contratar cobertura de seguro e resseguro de casco, máquinas e de responsabilidade civil no exterior, caso o mercado brasileiro não ofereça condições compatíveis

- isenção de contribuição ao FDEPM

- a construção, conservação, modernização e reparo de embarcação pré-registrada ou registrada no REB é equiparada à operação de exportação, para efeitos legais e fiscais

- embarcação registrada no REB são necessariamente brasileiros o Comandante e o Chefe de Máquinas

- os preços dos combustíveis praticados no LC são extensivos à cabotagem e ao apoio marítimo e portuário

Temas a serem abordados

1 – A importância de uma Marinha Mercante brasileira própria

2 – Evolução da legislação brasileira para o setor da navegação

3 – O retrato atual da Marinha Mercante Brasileira

4 – A política de nacionalização nos transportes marítimos

5 – A questão dos auxílios de Estado

6 – A Proteção da cabotagem é prática mundial

7 – Potencialidades

Política Protecionista da Navegação de Cabotagem

Os Estados protegem segmentos nacionais estratégicos da competição internacional, por intermédio da aplicação de políticas de subsídios e da reserva de mercados

A reserva de mercado na navegação de cabotagem é praticada por diversos países com tradição marítima, com o objetivo de preservar uma frota própria e o controle e regulação sobre o mercado doméstico da navegação.

Proteção da cabotagem nacional
Retrato da prática mundial - MARAD

Universo do levantamento: 56 países, que preencheram um ou mais dos seguintes critérios: frota oceânica com no mínimo 50 embarcações com mais de 1000 TPB; litoral aberto para águas internacionais; Governo estável sem existência de conflitos armados; interesse comercial ou político dos EUA.

40 países – Cabotagem restrita a navios nacionais
17 países – aplicam subsídios diretos em favor da frota nacional

13 países – aplicam subsídios indiretos

43 países – aplicam restrições sobre a composição das tripulações

37 países – aplicam restrições sobre a propriedade das embarcações

ARGUMENTAÇÃO

“to develop a merchant marine”

“to give preference to labor and national industry”

“to generate employment for nationals”

“to support national security”

“to protect the domestic economy”

Fonte: Levantamento realizado pelo US Department of Transportation – Maritime Administration (MARAD), em 1987, revalidado em 2004, e citado na Avaliação da Política Marítima dos EUA para os próximos 30 anos (07/01/2009)

O Brasil não está sozinho na proteção da cabotagem

RESTRIÇÕES DA LEGISLAÇÃO	Grécia	Japão	Alemanha	EUA	Noruega	Reino Unido	Taiwan	China	Austrália	Chile	Itália	Argentina	Venezuela	Dinamarca	Arábia Saudita	França	Canadá	Índia
Restrições na Cabotagem	X	X	X	X	2	2	X	X	X	X	X	X	X	2	X	X	X	X
Requisitos de Tripulação	X	X	3	X		X	X	X	X	X	3	X	X	X		X	X	X
Restrições de propriedade	X	X		X	X		1	X		X		X	X	X	X	3	3	X
Construção no País				X			1											
Subsídios Operacionais		X	X		X	4	1	4	4	4	4	4	X	4		X		

Legenda: (1) Sem informação (2) Países que não excluem a bandeira estrangeira da cabotagem, mas impõem certas restrições (3) Não estabelecem requisitos formais, mas aplicam pequenas restrições (4) aplicação de subsídios indiretos

Países que informaram ter a Cabotagem totalmente aberta aos navios de bandeira estrangeira: Bélgica; Chipre; Israel; Kênia; Singapura e África do Sul

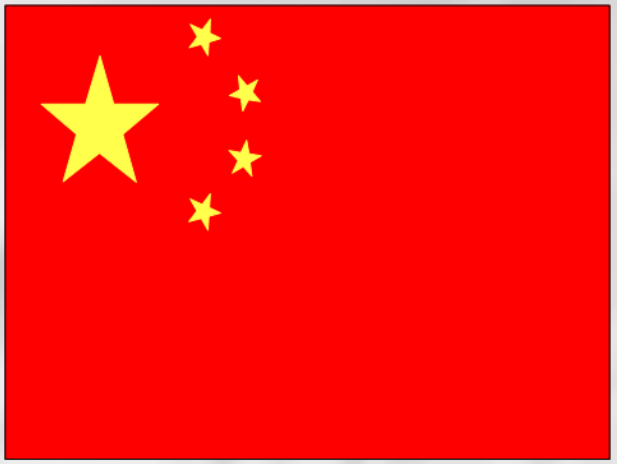
A proteção da cabotagem

Nos EUA a cabotagem deve ser realizada por embarcações construídas e registradas nos EUA, de propriedade de cidadão americano, cuja tripulação seja formada por 75% de cidadãos norte-americanos – Jones Act.

Na CEE, os armadores são livres para operar na cabotagem de qualquer Estado Membro, na condição dos navios estarem registrados e navegarem sob a bandeira de um dos Estados Membros, nos termos de regulamentação específica – Regulamento CCE nº 3577/92 do Conselho.

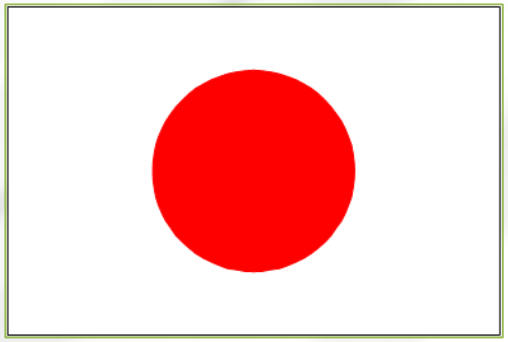
A proteção da cabotagem

O Código Marítimo da República Popular da China estabelece que a navegação de cabotagem deve ser realizada por navios de bandeira chinesa. Investimentos estrangeiros, assim como parcerias internacionais envolvendo as navegações de cabotagem e interior dependem de autorização específica.



O Canadá protege a navegação de cabotagem por meio de dois instrumentos legais: "The Coasting Trade Act and The Customs Tariff". O principal objetivo é desenvolver a navegação sem expô-la diretamente ao ambiente de competição internacional.

A proteção da cabotagem



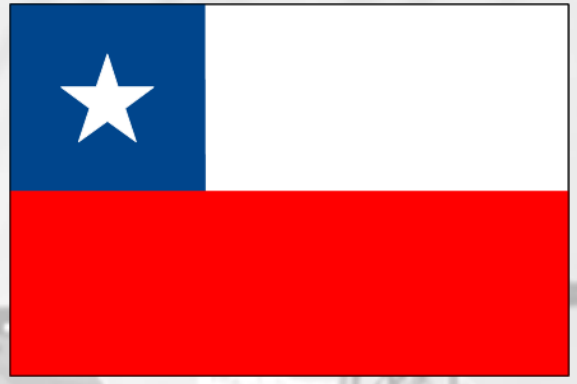
A legislação marítima japonesa estabelece que o transporte de cargas e passageiros entre portos nacionais é reservado aos navios de bandeira do Japão. É previsto o acesso limitado à cabotagem japonesa de navios de países que estabeleçam relações de comércio, amizade e navegação com o Japão, com base no princípio da reciprocidade.

Os serviços de cabotagem e de apoio marítimo são reservados aos navios de bandeira mexicana. O transporte das cargas de propriedade do governo federal também é prescrito aos navios de bandeira do México. Onde houver deficiência de meios nacionais, o serviço poderá ser realizado por navios estrangeiros, mediante autorização específica da autoridade competente.

A proteção da cabotagem

Na Argentina a cabotagem é realizada apenas por navios pertencentes a empresas argentinas de navegação

A Lei de Desenvolvimento da Marinha Mercante do Chile de 1978 estabelece que a navegação de cabotagem é privativa de navios chilenos, com a possibilidade de participação de navios estrangeiros no transporte de cargas com volume menor que 900 ton, cujo transporte é estabelecido por leilão público.



Temas a serem abordados

1 – A importância de uma Marinha Mercante brasileira própria

2 – Evolução da legislação brasileira para o setor da navegação

3 – O retrato atual da Marinha Mercante Brasileira

4 – A política de nacionalização nos transportes marítimos

5 – A questão dos auxílios de Estado

6 – A Proteção da cabotagem é prática mundial

7 – Potencialidades da cabotagem brasileira

Aspectos favoráveis ao desenvolvimento

Extensa costa marítima dotada de portos e terminais portuários em processo de modernização e ampliação da capacidade de movimentação de cargas.

Concentração ao longo da costa dos setores produtivo e consumidor brasileiro

Investimentos na infraestrutura de transportes terrestres, possibilitando o desenvolvimento do transporte multimodal porta-a-porta.

Modernização das EBN para a prestação de serviços de transporte multimodal com enfoque logístico integrado

Existência de vantagens comparativas da cabotagem em relação ao modal rodoviário.

Aspectos inerentes a cabotagem brasileira

✓ **É privativa de empresas brasileiras de navegação, mas não há restrições ao capital estrangeiro;**

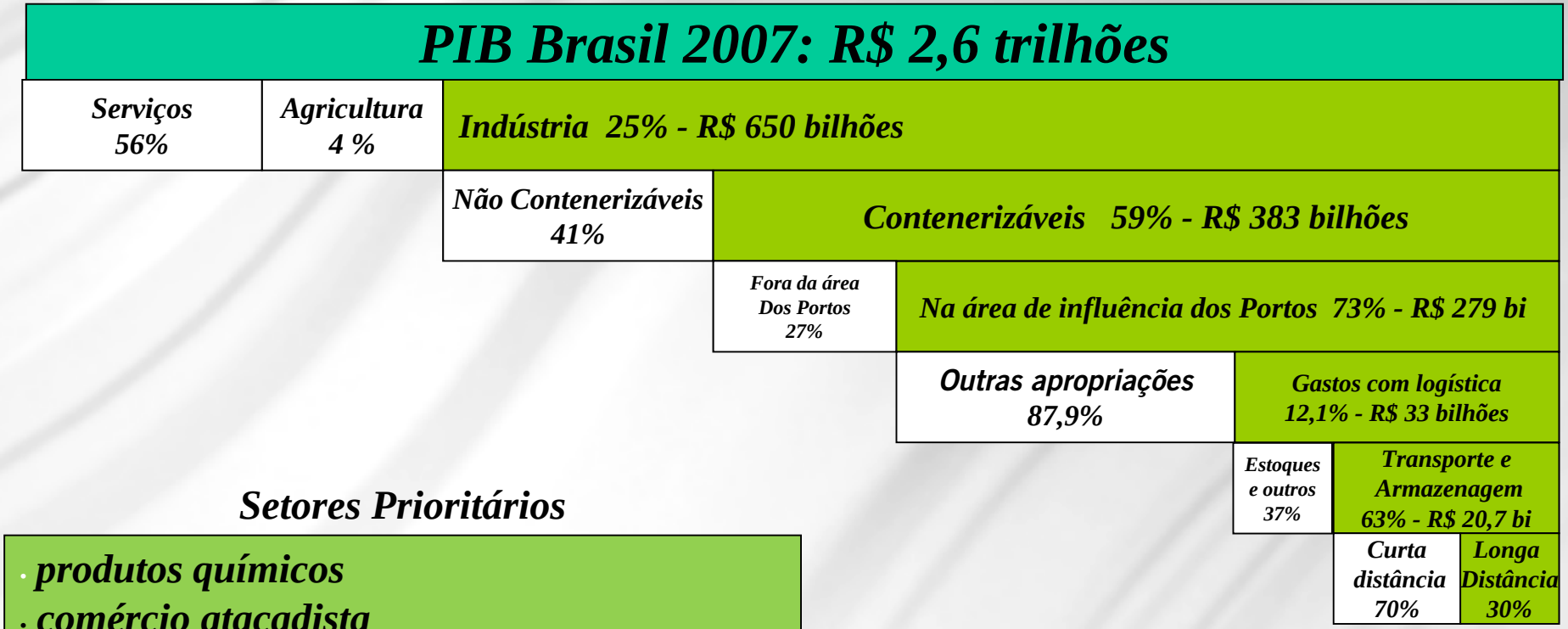
✓ **A participação de navio estrangeiro é limitada ao afretamento por EBN, nos termos da legislação específica;**

✓ **O setor tende a crescer em função do crescimento da economia brasileira e da maior participação no transporte doméstico;**

✓ **Principais desafios ao desenvolvimento do setor:**

- **aperfeiçoamento das operações portuárias;**
- **custos do navio de bandeira brasileira;**
- **facilitação do transporte marítimo;**
- **renovação e ampliação da frota própria;**
- **captação de novos mercados.**

Potencialidades



Fonte: Pesquisa Ipea 2005

Setores Prioritários

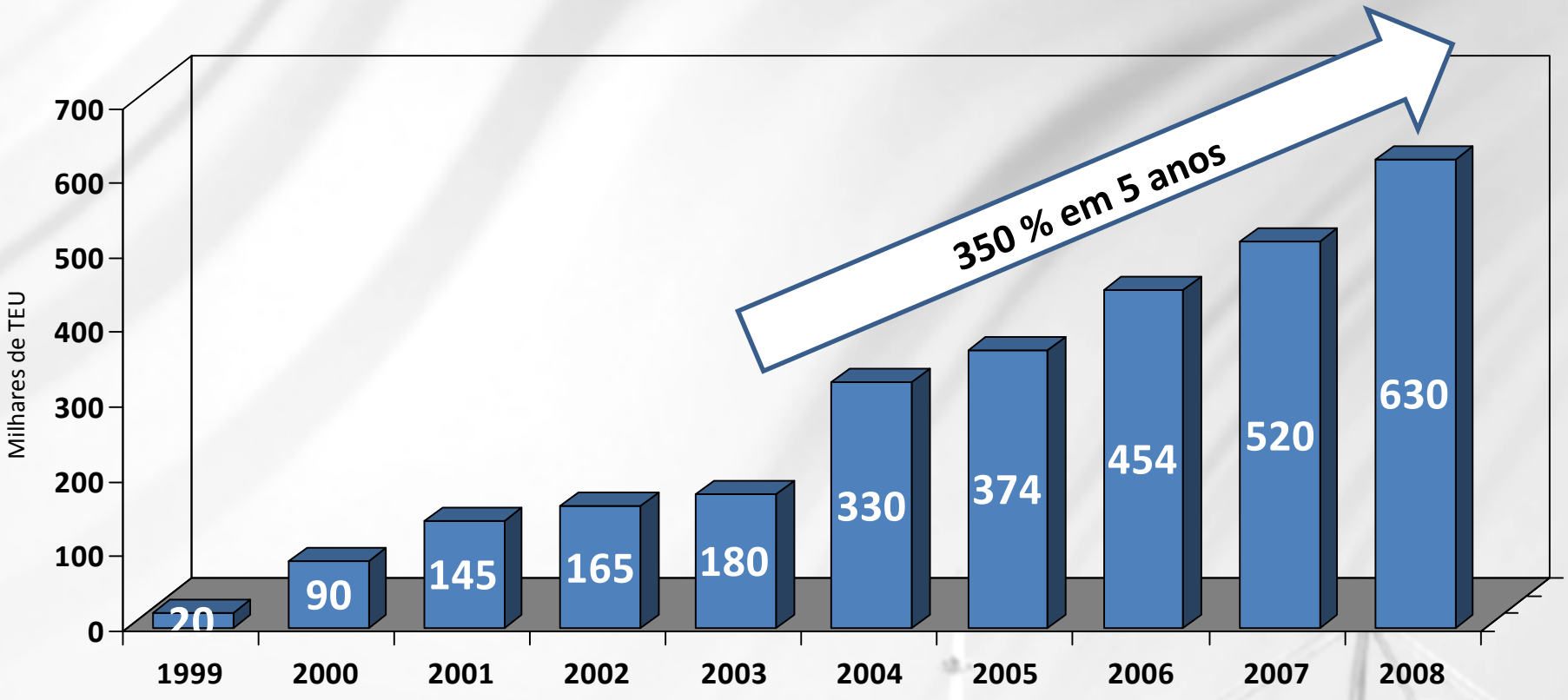
- produtos químicos
- comércio atacadista
- fabricação e montagem de veículos automotores
- indústria de eletro-eletrônicos
- indústria de máquinas e equipamentos industriais
- metalurgia básica
- comércio atacadista
- produtos alimentícios e de bebidas

Captação de novas cargas

R$ 6,3 bi

Fonte: IBGE, TN, CNT e Log-in Logística Intermodal

O crescimento da atividade



Fonte: SYNDARMA

Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa
murillo.barbosa@antaq.gov.br
61 3447-1330