

CABOTAGEM UMA ALTERNATIVA ECONÔMICA DE TRANSPORTE EFICAZ PARA O BRASIL

Álvaro da Costa Durães Filho

Especialista em Logística Portuária/ISECENSA/RJ
duraes1@oi.com.br

Leandra Machado Gonçalves

Especialista em Logística Portuária/ISECENSA/RJ
leandramgoncalves@yahoo.com.br

Miriam Tereza Azeredo Alves

Especialista em Marketing/ FGV e em Logística Portuária/ISECENSA/RJ
miriamazeredo@uol.com.br

Sandra Mara Rangel Nascimento

Especialista em Logística Portuária/ISECENSA/RJ
sandra_mrnascimento@hotmail.com

Gustavo Silva Maciel

Mestre em Engenharia de Produção com Ênfase em Sistemas de Apoio à Decisão e Logística/UFF/RJ
gustavosilvamaciell@gmail.com

RESUMO

O presente artigo apresenta o panorama atual do transporte marítimo por Cabotagem no Brasil. Fez-se um breve descritivo do contexto em que se situa a Cabotagem no segmento do transporte marítimo no Brasil destacando suas vantagens, avaliando as condições para sua viabilidade, apontando os principais entraves e reformas necessárias para o desenvolvimento do setor portuário. Destacou-se as políticas de estímulo ao transporte aquaviário e de infra-estrutura que estão sendo implantadas assim como as medidas implementadas para minimizar as limitações a Cabotagem e sugeridas novas medidas. Foi enfatizada a vocação marítima do Brasil, o cenário atual da economia que favorecem o crescimento da Cabotagem, o crescimento do transporte multimodal e principalmente a mobilização de portos e armadores para mostrar a via marítima como diferencial competitivo e vantagens comerciais assim como de que forma o crescimento da navegação de Cabotagem poderá contribuir para a mudança da Matriz de Transporte Brasileira.

Palavras-Chave: Cabotagem, transporte marítimo, setor portuário, mobilização em prol da Cabotagem, matriz de transporte brasileira.

ABSTRACT

This article presents the current panorama of coastal shipping in Brazil. Did a brief description of the context in which the Cabotage in the segment of shipping in Brazil highlighting their advantages, assessing the conditions for their viability, pointing the main barriers and necessary reforms to the development of the port sector stood out stimulus policies to water transport and infrastructure that are being deployed as well as the measures implemented to minimize limitations cabotage and suggested further measures. Was emphasized the maritime role of Brazil, the current economic scenario that encourage the growth of Cabotage, the growth of multimodal transport and mainly the mobilization of ports and shipowners to show the sea as a competitive differentiator and commercial advantages as well as how the growth of short sea shipping could contribute to the changing array of Brazilian Transport.

Keywords: cabotage maritime transport, port sector, mobilization in favor of cabotage transport Brazilian array.

1. INTRODUÇÃO

Cabotagem é a navegação marítima realizada entre portos interiores do país pelo litoral ou por vias fluviais. A cabotagem contrapõe-se à navegação de longo curso, ou seja, aquela entre portos de diferentes nações. Apesar de tratar-se de um transporte de baixo custo, durante muito tempo, a Cabotagem foi preterida devido à ineficiência operacional e aos altos custos dos portos públicos brasileiros.

Num país que apresenta aproximadamente 8.000 km de extensão de costa, onde as principais cidades, os pólos industriais e os centros consumidores concentram-se no litoral, ou próximo a ele, além da grande quantidade de portos operando, estes fatores conjuntamente poderiam viabilizar o uso da cabotagem como uma alternativa viável para compor a cadeia de suprimentos de diversos setores.

Contudo, o uso da cabotagem para transporte de carga no Brasil tem crescido discretamente nos últimos 10 anos. Aproximadamente, 62% da produção nacional são escoadas através do modal rodoviário, o que significa custos mais elevados e uma distribuição menos eficiente. Essa excessiva concentração de transporte de cargas no modal rodoviário em um país como o Brasil, revela a disparidade da matriz de transporte brasileira, que escoar apenas 14% da sua produção pelo modal aquaviário (PASSOS, 2005).

Em uma abordagem comparativa do transporte aquaviário, em relação ao rodoviário podemos apontar como vantagem competitiva, incluindo a Cabotagem, possuir maior eficiência energética, maior capacidade de transportar todos os tipos de cargas, maior capacidade de movimentação de grandes quantidades de cargas por longas distâncias, maior vida útil da infra-estrutura, maior vida útil dos equipamentos e veículos, maior segurança da carga e maior controle sobre a distribuição, além de menor consumo de combustíveis, menor emissão de poluentes (alterações climáticas e efeito estufa), menor congestionamento de tráfego, menor custo de infra-estrutura, menor número de acidentes, menor nível de avarias, menor custo operacional e menor impacto ambiental.

O quadro atual da estrutura de transportes de cargas brasileiro tem apresentado importantes limitações à expansão e ao crescimento econômico do país. Esse cenário é uma realidade reconhecida pelas autoridades e principalmente pelo setor produtivo brasileiro, que depende da infra-estrutura presente em todo o Brasil.

A globalização da Economia provocou uma mudança de cultura mundial nas empresas para se manterem competitivas no mercado internacional. Tendo em vista que o maior volume das exportações brasileiras são transportadas através do modal aquaviário, torna-se imperativo que as políticas de investimento neste setor sejam prioritárias.

Para a redução dos custos dos produtos brasileiros que são exportados, tornando-os mais competitivos, é necessário adequar a infra-estrutura do país às exigências do mercado internacional. Os gargalos existentes estrangulam a movimentação e o escoamento das cargas, gerando intervalos ociosos profundamente lesivos à competitividade dos produtos brasileiros. É de grande importância a responsabilidade governamental em relação à melhoria das condições de acesso aquaviário, ferroviário e rodoviário aos portos, em face do alto desempenho do comércio exterior brasileiro.

Nesse contexto, há consenso entre os representantes da Agência Nacional dos Transportes Aquaviários – ANTAQ, Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA, e empresas que operam com Cabotagem sobre a necessidade de se elevar o volume de cargas transportadas por esse modal no Brasil.

A retomada, que parece ser definitiva, ocorreu a partir da Lei 8630/93, de Modernização dos Portos cujas principais características foram: descentralizar e regulamentar o setor, aumentar a participação da

iniciativa privada, estimular a concorrência entre os portos, criação da figura do Operador Portuário, unificação do comando das atividades de capatazia e estiva, criação da OGMO, criação da CAP - Conselho de Autoridade Portuária, aumentar a produtividade, reduzir os custos portuários, adequar preços e qualidade dos serviços e liberdade para os Terminais Privados operarem para terceiros.

A quebra da exclusividade da bandeira nacional e a aprovação da nova lei regulamentadora do transporte marítimo constituem-se nas reformas estruturais iniciais destinadas a recapacitar competitivamente a cabotagem brasileira.

Contudo, apesar do empenho das autoridades competentes desenvolvendo ações para minimizar os problemas existentes, alguns entraves precisam ser superados para que este modal de transporte continue evoluindo no país.

Enumeramos abaixo os principais entraves e as respectivas medidas que estão sendo tomadas pelas autoridades competentes para minimizá-los:

- o preço do óleo BUNKER que, na Cabotagem, tem um custo mais elevado, se comparado à navegação de longo curso, devido aos tributos incidentes. A Lei 11.774, suspendeu a exigência do PIS/PASEP e COFINS embutida no valor do combustível;

- o afretamento de embarcações para a Navegação de Cabotagem que se submete a critérios de utilização de embarcações construídas no país e registrada sob bandeira brasileira ou embarcação registrada sob bandeira estrangeira afretada a casco nu. A Resolução 193/04, alterada pela Resolução 496/05 alterou as normas de afretamento;

- a baixa oferta de navios. O Governo brasileiro criou o programa “Navega Brasil” concedendo linhas de crédito mais alongadas e com juros menores utilizando como fonte de recursos o AFRMM;

- adequação de uma infra-estrutura portuária. A Lei 11.610/2007 instituiu o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária – PND;

- pouca eficiência portuária. Os Hub-ports surgem como uma alternativa para agilizar o processo de adequação da infra-estrutura portuária uma vez que são portos concentradores de cargas preparados para atender a grandes e pequenas embarcações, viabilizando o uso da Cabotagem para transportar carga a outros terminais atendendo aos chamados portos alimentadores (feeder service);

- os processos burocráticos que envolvem as operações de embarque e desembarque nos portos. Foi criado pela Secretaria Especial de Portos – SEP, em parceria com o Serviço Federal de Processamento de Dados – SERPRO, o Programa “Porto sem Papel” para tornar as operações portuárias mais ágeis;

- qualificação de mão de obra. Tendo em vista o tempo necessário para formação de tripulação qualificada, as empresas colocam os alunos do curso de oficiais para viajarem ao lado da tripulação mais experiente para aprenderem na prática;

- desbalanceamento de cargas nos fluxos norte-sul e sul-norte da costa brasileira. As empresas que atualmente operam com a Cabotagem mantêm rotas regulares nos dois sentidos e a não incidência do AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou destino sejam portos localizados nas regiões norte e nordeste do país concedidas pela Lei 9.432/97 tem contribuído para a redução do desbalanceamento;

- modernização da estrutura portuária. Em 2004, o Governo brasileiro implantou o Reporto, um Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária que isenta a cobrança de impostos para compra de máquinas e equipamentos nacionais e importados.

Hoje, o principal desafio das empresas de Cabotagem é alavancar o desenvolvimento do transporte multimodal provendo, para o maior número de clientes possível, serviços completos de logística porta a porta, não só para aumento da margem, mas para competir com o modal rodoviário.

A necessidade de aprimoramento dos operadores logísticos, com oferta de soluções intermodais tem-se mostrado uma alternativa vantajosa e, embora não se tenha oficialmente a figura do OTM - Operador de Transporte Multimodal, o uso de mais de um modal na logística das principais empresas brasileiras associada à Cabotagem tem se mostrado, cada vez mais eficiente.

A empresa Aliança Navegação, pioneira na prestação de serviços completos de logística, já realiza o transporte porta a porta em 65% dos seus embarques. Este armador é, também, o primeiro a oferecer, na cabotagem, serviço de distribuição de carga consolidada e fracionada, porta a porta.

A maior parte das operações multimodais com a participação da Cabotagem está mais atrelada à combinação com o modal rodoviário, devido a sua grande participação na matriz de transporte brasileira e na sua flexibilidade. Entretanto, os armadores também se aliaram às concessionárias de ferrovias, que oferecem rotas fixas para cargas provenientes da cabotagem, por exemplo, entre Santos - Jundiá, Santos - São Paulo e Santos - Caçapava.

2. METODOLOGIA

Como procedimento metodológico, utilizamos levantamentos bibliográficos, através de consulta a livros, teses de mestrados já concluídas e artigos publicados que abordem assuntos relacionados a operações portuárias, logística, movimentação de cargas, transporte marítimo e principalmente Cabotagem.

Outra fonte de consulta utilizada foi a Internet através de sites de operadores logísticos e de autoridades portuárias como ANTAQ, SYNDARMA, DNIT, ANTT, ABRATEC, SEP, entre outros e trabalhos com assuntos semelhantes ao em questão.

Ressaltamos que houve dificuldade na aquisição de informações mais recentes através dos livros uma vez que as publicações são antigas.

3. ANÁLISE DE DADOS E RESULTADOS

A geografia do Brasil aponta para uma vocação marítima uma vez que, segundo levantamentos estatísticos do IBGE-2007, a uma distância máxima de 500 Km do litoral encontram-se todas as refinarias de petróleo, exceto a de Manaus; 97% de toda produção industrial do país; 75% das rodovias pavimentadas; 83% de todas as receitas da União; 90% do consumo de energia elétrica, todas as concentrações urbanas com mais de 1 milhão de habitantes à exceção de Brasília e Manaus e 85% de toda população do país. Esses fatores deveriam contribuir para a maior utilização do transporte marítimo, notadamente a Cabotagem, que atenderia a toda costa brasileira no transporte de mercadorias de forma segura e econômica, mas não é isso que acontece. A evolução histórica do transporte no Brasil favoreceu o crescimento do modal rodoviário que representa, atualmente, 62% da Matriz de Transporte do país.

É consenso entre os diversos órgãos responsáveis pelo transporte marítimo no Brasil – ANTAQ, SEP, SYNDARMA, ABRATEC, entre outros, que alterar a Matriz de Transportes do Brasil aproveitando o potencial dos nossos mares, deve ser encarada como prioridade para os próximos anos com projeções ousadas. Elevar o volume de cargas transportadas pelo modal aquaviário via Cabotagem trará grandes benefícios para o país, tornando nossos produtos cada vez mais competitivos. Em razão dessa premissa, uma grande mobilização está sendo feita com o objetivo de minimizar os problemas existentes e conscientizar empresas, sociedade, Governo e empresas privadas de que uma maior integração entre embarcadores, recebedores, terminais portuários e provedores de transporte terrestre e ferroviário pode possibilitar o desenvolvimento de melhores práticas para a logística de Cabotagem, com vantagem para todos.

A Cabotagem vem apresentando um bom crescimento e a tendência é que cresça cada vez mais devido à expansão da economia e aos investimentos em projetos de base, conforme demonstrado na Figura 1, no período de 1997 a 2007. Contudo, a quantidade de mercadorias passível de ser transportada por rio e por mar é dez vezes maior do que a embarcada atualmente. São transportados via Cabotagem carga geral, graneis sólidos e líquidos. Porém, do total de graneis líquidos transportados via Cabotagem o maior volume provém do petróleo, enquanto que do total de carga geral o maior volume refere-se à carga containerizada.

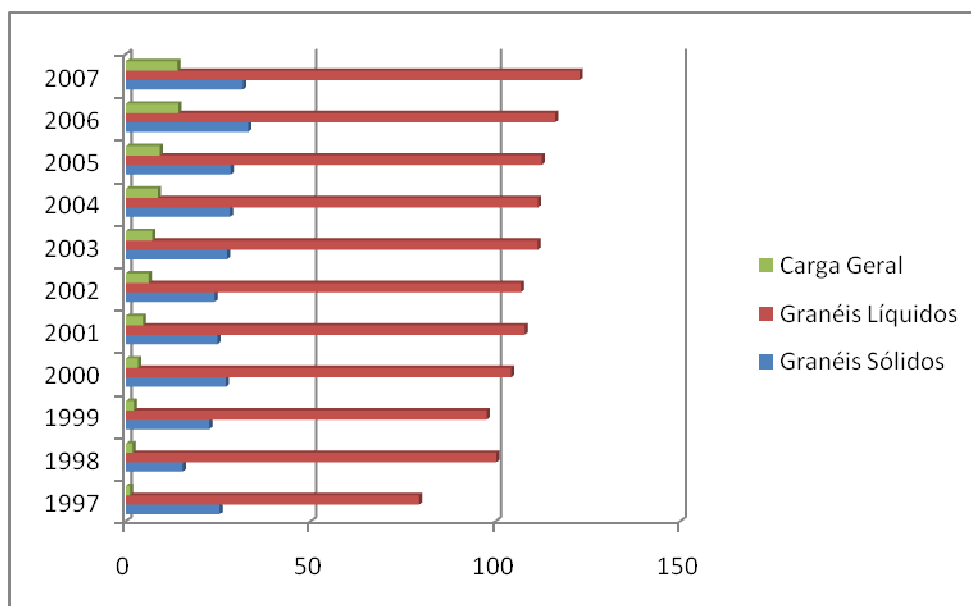


Figura 1: Evolução do transporte marítimo de cabotagem no Brasil, segundo tipo de carga - 1997-2007 (milhões de toneladas). Fonte: ANTAQ, anuário estatístico portuário 2005 e 2007.

Dentre as vantagens do uso do transporte via Cabotagem, podemos destacar a baixa sinistralidade; redução do custo de seguro; ideal para levar cargas por distância superior a 1.000 quilômetros; baixo impacto ambiental; redução do custo final da carga; menor custo do frete; maior capacidade volumétrica e de tonelageamento com capacidade individual de transportar, em grandes quantidades, quaisquer cargas, sólidas ou líquidas, não importando se elas são embaladas, unitizadas ou a granel; baixo nível de avaria de cargas e aumento da eficiência energética nacional.

Além dessas vantagens estamos atravessando um momento bastante positivo na Economia. Antes da metade da década de 1990, 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. O abandono e a crescente deterioração das rodovias têm - cada vez mais - tirado o sono dos empresários que precisam deslocar suas mercadorias da fábrica até os clientes distantes. As estradas brasileiras encontram-se em estado ruim ou péssimo de conservação, aumentando os riscos de acidentes e o tempo das viagens.

Apostar as fichas na Cabotagem não constitui apenas uma estratégia comercial, mas também há o aspecto ambiental que é de grande relevância. Transferir o transporte de cargas da terra para o mar ajuda a reduzir os níveis de poluição no planeta. A quantidade de gases tóxicos, principalmente de dióxido de carbono, lançados na atmosfera pelos veículos de carga que trafegam nas estradas é infinitamente maior se compararmos com a dos navios, conforme demonstrado na figura 7 onde o transporte rodoviário é responsável pela emissão de 88% de CO₂. 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 o transporte das estradas para o mar o Brasil receberia como “recompensa” alguns milhões de dólares da Agência Internacional de Energia via Ministério da Ciência e Tecnologia. Inquestionável que o foco não é o recebimento de créditos em dólar, mas, principalmente, contribuir para diminuir a poluição no globo terrestre.

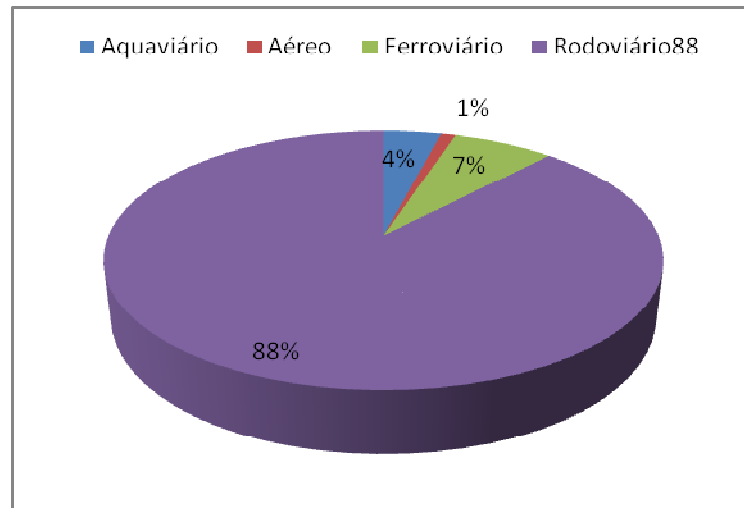


Figura 2: Emissão CO₂eq por modal (em gramas emitidas no transporte de 1 ton por 1 km). Fonte: www.loginlogistica.com.br.

O PNLT – Plano Nacional de Logística Portuária projeta para 2025 a Matriz de Transporte Brasileira com a seguinte configuração: 33% Rodoviário, 32% Ferroviário, 29% Aquaviário, 1% Aéreo e 5% Dutoviário. Segundo estudos do Ministério dos Transportes, como consequência desse avanço os benefícios esperados com o incremento de produção de transportes de 850,9 para 1.510,4 bilhões de tku se refletirá em:

- 38% de aumento da eficiência energética
- 41% de redução de consumo de combustível
- 32% de redução de emissão de CO₂ (gás carbônico)
- 39% de redução de emissão de NO_x (óxidos de nitrogênio)

Considerando toda mobilização que vem ocorrendo com a implementação de inúmeras medidas para minimizar as limitações à evolução da Cabotagem, alcançar a meta proposta para 2025 da Matriz de Transportes Brasileira fica cada vez mais viável. Entretanto, entendemos que as medidas relacionadas abaixo, se também implementadas, contribuirão para o desenvolvimento da Cabotagem no Brasil de forma eficaz, reduzindo o tempo para cumprimento da meta estipulada para 2025, inclusive com um volume maior de carga transportada:

1- Suspender temporariamente o imposto de importação para navios novos construídos em estaleiros estrangeiros;

2- Procurar rever as normas reguladoras do afretamento de navios para a navegação de Cabotagem, corrigindo os pontos em que ela extrapola os limites da lei, desse modo, recriando o processo de circularização da demanda de transporte para o atendimento das necessidades do usuário a preço competitivo, garantindo-lhes o direito de consulta direta a empresas estrangeiras de navegação, caso a oferta das empresas nacionais lhes seja economicamente inviável, e inclusão dos OTM (Operadores de Transporte Multimodal) nessas normas reguladoras como embarcador e requisitante de transporte;

3- Suspensão temporária da alíquota de 10% do AFRMM sobre as cargas de importação e exportação transportadas pela Cabotagem e suprimir a incidência do AFRMM sobre as despesas portuárias, principalmente a Taxa de Manutenção no Terminal;

4- Promover um esforço de conscientização do poder público da importância da navegação de Cabotagem, no processo de correção da matriz de transporte brasileira;

5- Mobilizar o setor público e o setor privado para em conjunto promover uma oferta do transporte de Cabotagem inserido em um serviço multimodal porta-a-porta, sob cobertura do Conhecimento de Embarque Marítimo, em condições competitivas como o modal rodoviário;

6- Repensar a política de tratamento fiscal diferenciado das empresas de navegação e os subsídios à construção de navios. Práticas utilizadas entre grandes nações marítimas do mundo, vem contribuindo para o crescimento do transporte marítimo. Como exemplo dessas práticas, podemos citar que: Japão, Alemanha, Noruega, Itália, Taiwan, Espanha, Dinamarca, e Índia praticam ambos; Estados Unidos, Reino Unido e França praticam apenas os subsídios à construção; e a Grécia apenas o tratamento fiscal diferenciado. O modelo marítimo brasileiro buscou resolver esse problema através do AFRMM - Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante e o REB - Registro Especial Brasileiro. Não se pode negar a importância e eficácia do AFRMM, para a indústria do petróleo e para as empresas de Apoio Marítimo e Apoio Portuário, contudo, no que diz respeito à sua contribuição para a navegação de Cabotagem, a questão precisa claramente ser repensada;

7- O PAC - Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal, representa um grande avanço, uma vez que tem entre seus objetivos estimular a eficiência produtiva dos principais setores da economia, impulsionar a modernização tecnológica, acelerar o crescimento de áreas já em expansão, além de ativar setores deprimidos e aumentar a competitividade brasileira. Nesse Programa existe um potencial enorme para impulsionar a Cabotagem brasileira, porque tudo que envolve melhorias na infra-estrutura dos portos e dragagem beneficia o transporte marítimo. Os projetos previstos no PAC priorizam a manutenção, recuperação e ampliação da infra-estrutura portuária, tornando o setor mais competitivo e dinâmico, além de reduzir os custos do transporte aquaviário contribuindo assim, para o desenvolvimento do país;

8- Investimento na criação de centros de consolidação e de distribuição de cargas nas regiões Norte e Nordeste (Belém e Recife/Suape, por exemplo), conectados aos principais portos das regiões industriais do Sul e Sudeste, poderia contribuir para a implantação, de fato, do conceito da multimodalidade no transporte de cargas;

As condições para a plenitude da Cabotagem estão traçadas, os problemas estão sendo equacionados e, aos poucos, o segmento vem se mostrando como alternativa economicamente viável e adequada para transportes de longas distâncias. Cabe, portanto, aos órgãos de competência mover esforços para por em prática essas medidas o mais rápido possível, para que os avanços alcançados não sejam perdidos.

4. CONCLUSÃO

O Brasil caminha para a incorporação de um modelo multimodal de transporte que permite, uma vez funcionando plenamente, reduzir custos, agilizar o envio dos produtos e reduzir o nível de risco de algumas cargas, entre outros benefícios. Mudanças na matriz de transporte vêm ocorrendo, e alguns setores de atividade econômica já utilizam diversos modais.

A fabricação de novos navios e sua utilização no transporte de Cabotagem, assim como o aumento da frequência de rotas atendidas e do transporte fracionado de cargas, tende a reduzir os empecilhos que hoje existem na utilização deste modal via costa brasileira. Esses avanços estão em processo.

Por outro lado, constata-se também que o crescimento do comércio internacional brasileiro traz consigo perspectivas de implantação de portos concentradores, os quais intensificariam o uso de operações de transbordo. Isso significa que poucos portos nacionais se especializariam nas operações de exportação e importação, e com isso a distribuição desses produtos ao longo da costa brasileira ficaria sob a responsabilidade do sistema de Cabotagem.

Embora o setor demonstre claramente uma tendência de crescimento, ainda se faz necessário transpor várias barreiras que se demonstram de difícil resolução principalmente no curto prazo, tais como: baixa produtividade dos portos se comparado a outros países; elevados percentuais de encargos sociais; falta dos serviços de carga fracionada; burocracia pública e carência de navios e de contêineres para a Cabotagem,

custos competitivos, portos eficientes, segurança da carga, tempo de espera menores nos portos e rotas adequadas.

É importante esclarecer que a Cabotagem não tem como objetivo "roubar" a carga do caminhão, mas se integrar a cadeia logística. O modal rodoviário estará sempre presente e continuará sendo indispensável nas pontas da cadeia.

A cultura da utilização do transporte rodoviário no Brasil ainda é muito forte, e a familiaridade com as regras deste modal o coloca em vantagem sobre o transporte marítimo.

O futuro usuário da Cabotagem precisa acreditar e confiar na operação, caso contrário continuará utilizando o transporte rodoviário, mesmo que este tenha custos mais elevados.

Esforços nas áreas legal, fiscal e de monitoramento são fundamentais para criar um ambiente operacional que viabilize uma competição saudável e uma maior eficiência no setor.

Quanto mais empresas passarem a utilizar a Cabotagem, maior a necessidade de linhas de transporte e, conseqüentemente, maior a regularidade e a confiabilidade do serviço. Pesa também o fato de que a Cabotagem é sensivelmente menos poluente do que o modal rodoviário, o que em tempos de conscientização ambiental é, certamente, uma alternativa ecologicamente correta.

A Cabotagem como alternativa viável, se torna ainda mais relevante se considerarmos as dimensões geográficas do Brasil e o tamanho de sua costa marítima, além de seus muitos portos. O governo federal vem comprovando a força desse modal ao financiar investimentos em vários terminais brasileiros.

Para que o transporte de cabotagem possa crescer e se sustentar, é preciso criar e colocar em prática leis que garantam maior agilidade e eficiência nos portos e que incentivem a maior utilização do transporte aquaviário na costa brasileira.

Para isso, o envolvimento do governo é fundamental, juntamente com as empresas de navegação e usuários do sistema, para o desenvolvimento de planos de melhoria de infra-estrutura, essencial para que o modal possa suportar um aumento de demanda.

A Cabotagem surge como uma nova alternativa aos embarcadores para uma reestruturação da cadeia logística permitindo ao cliente maior flexibilidade e maior poder de negociação junto aos operadores.

Existe um grande potencial de crescimento, mas que somente será aproveitado se todos os integrantes da cadeia logística trabalharem em sincronia em busca de um objetivo comum a todos e ao país. A matriz de transporte brasileira deverá apresentar mudanças gradativas gerando maior competitividade no setor e por fim reduzindo custos aos clientes.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ) - Disponível em www.antaq.gov.br/portal/pdf/.../12-ApresentacaoAnaMaria0.pdf - Acesso em 08/09/2010.

Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ) - Disponível em <http://www.antaq.gov.br/Portal/GestaoAmbiental/Pdf/EmissaoCo2EfeitoEstufa.pdf> - Acesso em 25/09/2010.

Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) - Disponível em http://www.antt.gov.br/revistaantt/tpl/_asp/ed2-artigosGestao.asp - Acesso em 22/09/2010.

Análise Setorial - Valor Econômico - Portos Marítimos - fev/2010.

ANTAQ - Agência Nacional dos Transportes Aquaviários - O Sistema de Desempenho Portuário com os dados dos portos organizados <http://www.antaq.gov.br/IndexPortos.asp> - Acesso 27/08/2010.

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres - Disponível em www.antt.gov.br - Acesso em 30/08/2010.

Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (ABRATEC) - Disponível em www.abratec-terminais.org.br - Acessos 06/09/2010 e 27/09/2010.

BNDES - Banco Nacional do Desenvolvimento - Navegação de Cabotagem no Brasil Disponível em http://www.bndespar.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Publicacoes/Consulta_Expressa/Tipo/Informes - Acesso 28/08/2010.

Brasil Caminhoneiro - Disponível em <http://www.brasilcaminhoneiro.com.br/hidrovia-pode-ajudar-pais-a-reduzir-emissao-de-co2-segundo-levantamento-da-antaaq/> - Acesso em 25/09/2010.

BRASIL. Presidência da República, Casa Civil - LEI Nº. 8.630, de 25 de Fevereiro de 1993 (Lei dos Portos) - Disponível em Subchefia para Assuntos Jurídicos - Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

BRASIL. Presidência da República - Casa Civil - LEI Nº. 9.432, de 08 de Janeiro de 1997 - Disponível em Subchefia para Assuntos Jurídicos - Dispõe Sobre a Ordenação do Transporte Aquaviário.

BRITO, Pedro. Entrevista com o Ministro encarregado de revitalizar a atividade dos portos brasileiros Domingo, 08 de Junho de 2008 - Disponível em www.investne.com.br/Entrevistas/entrevista-com-o-ministro-pedro-brito-encarregado-de-revitalizar-a-atividade-dos-portos acesso 23/08/2010.

CNT - Centro Nacional do Transporte - Disponível em www.cnt.org.br - Acesso em 30/08/2010.

COELHO, André Luis Souto de Arruda - Fórum de Transporte Multimodal de Cargas – O Desenvolvimento de Navegação de Cabotagem – André Luis Souto de Arruda Coelho – Disponível em www.antaq.gov.br/portal/pdf/Palestras/PalestraCabotagemAEB.pdf acesso em 22.09.2010.

CUNHA FILHO, Nilo Martins da - Os portos e sua atividade - Conhecimentos Básicos - Edição 2003.

DNIT - Departamento Nacional de Infra Estrutura de Transportes - Disponível em www.dnit.gov.br - Acesso em 30/08/2010.

ERHART, S. y Mauch Palmeira, E.: "Análise do Setor de Transportes" en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 71, 2006. Texto completo en <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/> - Acesso em 30/08/2010.

Escada, Fernando Clímaco - Blog desenvolvimento - SUAP Pernambuco Brasil econômico - Disponível em <http://escadaedesenvolvimento.wordpress.com/2010/08/06/equilibrio-no-fluxo-de-cargas-e-essencial-para-viabilizar-cabotagem/> - Acesso em 29/09/2010.

FIALHO, Fernando - Diretor-Geral da ANTAQ - “O Transporte Aquaviário como Solução Logística e Ambiental” - Missão Rússia - Seminário Portos - Data: 14/05/2010, Local: Hotel Ritz-Carlton.

FIESP - Federação das Indústrias do Estado de São Paulo - Disponível em <http://www.fiesp.com.br/infra-estrutura/pdf/modais-transporte.pdf> (Copyright 2009 - FIESP) - Acesso em 08/09/2010.

GALLI, Roberto – Vice Presidente executivo do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA).

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Disponível em WWW.ibge.gov.br – Acesso em 28/12/2010.

KEEDI, Samir. Logística de Transporte Internacional, Veículo Prático de Competitividade. São Paulo: Aduaneiras, 2001. _____ .Transportes, Unificação e Seguros Internacionais de Cargas, 2 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003..

LOG IN Logística – Disponível em www.loginlogistica.com.br – Acesso em 12.01.2011

Mercosul Line Navegação e Logística - Disponível em http://www.mercosul-line.com.br/porta_porta.php - Acesso em 13/12/2010.

NAZÁRIO, Paulo. Inter modalidade: Importância para a Logística e estágio atual no Brasil. Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: <http://www.cel.coppead.ufrj.br/fs-public.htm>. Data de acesso: 29 de setembro de 2010.

PASSOS, Paulo Sérgio Oliveira. Política, Planejamento Estratégico e Atividades do Ministério dos Transportes. Rio de Janeiro, 2005. Disponível em www.transportes.gov.br - Acesso em: 01/09/2010.

PASSOS, Paulo Sérgio Oliveira. Política, Matriz de Transporte Presente e Futuro, Ministério dos Transportes. Rio de Janeiro, abril/2010. Disponível em www.transportes.gov.br - Acesso em: 11/10/2010.

PIERDOMENICO, Fabrício - Subsecretário de Planejamento e Desenvolvimento Portuário - Brasília, Agosto de 2009 - A importância do Porto Brasileiro no desenvolvimento da cabotagem - Disponível em www.syndarma.org.br/images/1seminario/Palestra - Acesso 30/08/2010.

PRUDENTE, Roberto – Vice Presidente da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Internacional (ABRETI).

RIO DE JANEIRO. Secretaria de Transportes do Estado - Disponível em www.transportes.rj.gov.br - Acesso 26/08/2010.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio - Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à Logística internacional - Ed. Aduaneiras, 2003.

SERPRO - Serviço Federal de Processamento de Dados - Disponível em Portal do Serpro, www.serpro.gov.br/serpromidia/2010/abril/projetoportosempapel - Acesso 28/08/2010.

Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA) - Disponível em <http://www.syndarma.org.br/images/1seminario/Palestra9.pdf> - Acesso em 08/09/2010.

Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima ((SYNDARMA) - Disponível em <http://www.syndarma.org.br/images/1seminario/Palestra9.pdf> - Acesso em 29/09/2010.

SOUZA, Augusto Galvão Rogério de. A visão da ANTAQ para a melhoria do mercado portuário. Palestra proferida pelo superintendente de Portos da ANTAQ no Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes = XVIII ANPET. Florianópolis - SC - 09 de novembro de 2004.

USUPPORT Notícias - Disponível em www.usupport.org.br/noticia.php/ - Acesso 28/09/2010.