

**CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL: SUA
SITUAÇÃO ATUAL, PERSPECTIVAS E SUGESTÕES PARA
SUA RECUPERAÇÃO.**

Por: Danilo Bezerra

**Orientador
CMG (RM1) Eduardo Freire
Rio de Janeiro**

2012

**CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL: SUA
SITUAÇÃO ATUAL, PERSPECTIVAS E SUGESTÕES PARA
SUA RECUPERAÇÃO.**

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Máquinas (FOMQ) da Marinha Mercante.

Por: Danilo Bezerra.

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE -
EFOMM

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (Trabalho escrito): _____

NOTA: _____

BANCA EXAMINADORA (Apresentação Oral):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho à Sra. Eugénize Bezerra Lima, excelente mãe e o maior exemplo profissional que eu tenho. Ela foi a minha inspiração para o término deste trabalho.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, aos meus amigos, aos meus professores, ao meu pai, ao meu irmão e a minha mãe, e a todas as pessoas que direta ou indiretamente contribuíram para que eu alcançasse o pleno êxito neste trabalho.

EPÍGRAFE

“Boa sorte é o que acontece quando a oportunidade encontra o planejamento”.

Thomas A. Edson

RESUMO

Este trabalho tem por meta explicar o que é a Navegação de Cabotagem no Brasil. Através de pesquisas realizadas, uma retrospectiva histórica é apresentada, com o intuito de dar ao leitor um entendimento sobre o transporte aquaviário no país. O material apresentado também evidencia os problemas enfrentados pela Cabotagem brasileira que atrapalham o seu desenvolvimento, bem como dados que mostram a sua evolução ao longo dos anos, além de explicar os fatores que culminaram para a atual forma deste modal. Números retirados de fontes seguras também são citados para comprovar a veracidade do contexto. Por fim, o estudo trás informações que apresentam perspectivas futuras da navegação de Cabotagem, bem como soluções plausíveis que possam colaborar para o seu desenvolvimento na cadeia nacional.

Palavras-chave: Cabotagem Brasileira; Navegação Costeira no Brasil; Transporte Aquaviário Brasileiro.

ABSTRACT

This work is aimed at explaining what is coasting in Brazil. Through surveys, a historical retrospective is presented in order to give the reader a understanding of water transport system in the country. The material presented focuses the troubles faced by Brazilian Cabotage that disturbs its development as well as data showing the evolution over the years, and explains the factors which caused the actual way of this modal. Some numbers taken from reliable sources are also cited to prove the veracity of the context. By the end, the study brings information that presents future perspectives of Cabotage, as well plausible solutions that could work to its development in the national chain.

Keywords: Brazilian Coasting; Brazilian Cabotage; Brazilian Water Transport.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
I – Conceito de Cabotagem.....	10
II – Retrospectiva histórica.....	12
III – Evolução e Containerização.....	16
3.1 – Evolução da Navegação de Cabotagem no Brasil.....	16
3.2 – O Processo de Containerização.....	18
IV – Problemas enfrentados pela Cabotagem brasileira.....	21
4.1 – A ineficiência dos portos.....	21
4.2 – Insuficiência de tripulantes.....	22
4.3 – Situação da frota.....	23
4.4 – Escassez de linhas regulares.....	24
4.5 – A baixa frequência.....	24
V – Perspectivas futuras e soluções	25
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	27
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	28
GLOSSÁRIO	30
ANEXOS	31

INTRODUÇÃO

Este trabalho tem por finalidade a explanação do tema: Navegação de Cabotagem no Brasil. Baseado em pesquisas feitas sob os mais prestigiados livros, informativos e *websites*. A leitura deste material instruirá a respeito do que é Cabotagem, como está sua situação atual, perspectivas futuras e sugestões para sua recuperação.

O Brasil é um dos maiores países do mundo, com mais de 8500000 km² de extensão territorial e aproximadamente 8500 km de costa. Logo, o mercado de transporte cargueiro através desta longa faixa litorânea é um grande ponto a ser explorado.

As principais cidades e pólos industriais se localizam no litoral ou nas suas proximidades, sem falar nos centros consumidores. Com base nesses fatos, é notória a necessidade da elevação dos índices de carga transportada. Com isso, o ramo de cabotagem deve ser a solução para tal questão, uma vez que se trata da navegação realizada no próprio país.

Para ser efetuada com eficácia, a navegação de cabotagem depende de inúmeros quesitos, tais como portos eficientes, rejuvenescimento da frota, custos competitivos, demanda de tripulação, segurança de carga e rotas adequadas. Dentre outros que serão detalhadamente abordados oportunamente.

Além de uma retrospectiva histórica sobre o tema e uma análise de todo o seu processo evolutivo até os dias atuais, uma projeção futura da navegação de cabotagem será apresentada, com base nas tendências e padrões das linhas de governo, levando em consideração a necessidade de mudanças e fazendo sugestões para seu pleno desenvolvimento.

CAPÍTULO I

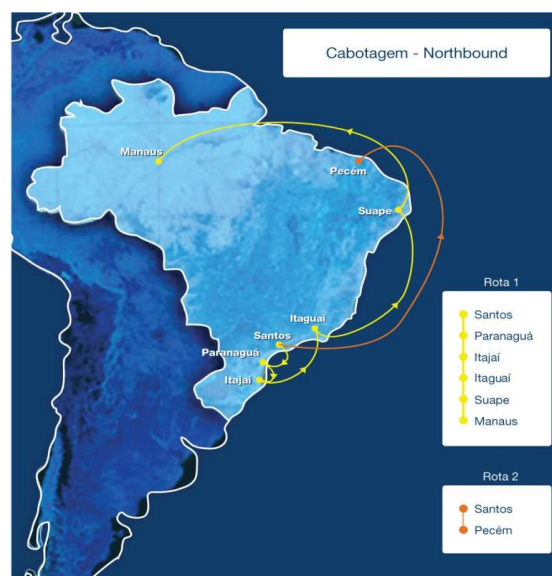
CONCEITO DE CABOTAGEM

Cabotagem é o transporte de cargas realizado entre os portos ou cidades do território brasileiro, utilizando a via marítima ou vias navegáveis interiores.

No Brasil, apenas navios construídos em território nacional podem realizar a Navegação de Cabotagem, como consta na Lei nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997. As empresas proprietárias dos navios são protegidas da concorrência dos navios estrangeiros devido a não abertura dos portos, o que lhes permite cobrar altos fretes. Contudo, há uma ressalva nesta lei, no artigo 7º:

As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando fretadas por empresas brasileiras de navegação [...].

Os mais de 8500 km de costa e a concentração das atividades econômicas no litoral ou próxima a ele, propiciam o transporte de carga através da navegação de cabotagem e tornam o seu potencial altíssimo. Além do fato de as maiores cidades do país e as capitais da maioria dos estados com acesso ao mar serem próximas de grandes portos. Como exemplo, a figura seguinte mostra as rotas de Cabotagem da empresa Mercosul-line:



¹Fonte: Ministério da Cultura, Pecuária e Desenvolvimento.

Devido ao fato da Cabotagem se apresentar como a principal alternativa para o transporte costeiro em âmbito nacional, o incentivo à sua prática vem oferecendo vantagens operacionais, além de ser uma tendência mundial. Inclusive, por questões de segurança nacional e garantia de abastecimento, a prática desse tipo de navegação é sempre realizada por empresas de bandeira nacional.

Outra questão a se considerar, é a garantia de construção de navios destinados à Cabotagem, nos estaleiros nacionais. Dessa forma, a construção naval rende empregos e faturamento às economias nacionais.

É evidente que o transporte de cabotagem tem crescido nos últimos anos, mas as perspectivas de aumento da demanda são maiores. Dessa maneira, a organização dos serviços portuários, bem como a infraestrutura disponível, passam a ser peças fundamentais na capacidade de atendimento e nos custos desse serviço. Eficiências dos portos, segurança de carga e custos competitivos, são alguns dos fatores essenciais para a plena prática da Cabotagem, fatores esses que tendem a crescer visto que é grande a necessidade da reestruturação da Marinha Mercante e conseqüentemente, da Navegação de Cabotagem.

As principais vantagens da navegação por cabotagem são: menor custo unitário; menor índice de avarias; menor índice de sinistros; redução do desgaste das malhas rodoviárias; redução de acidentes nas estradas; menor consumo de combustíveis e menor índice de poluição.

Dentre as principais desvantagens, pode-se citar: baixa frequência dos navios; concentração de volumes em embarque único; aumento dos estoques.

Outra vantagem importante, segundo o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, um caminhão pode emitir até quatro vezes mais monóxido de carbono do que um navio, para transportar uma tonelada por quilômetro. O modal rodoviário é responsável por 88% das emissões de gás carbônico, enquanto o aquaviário por apenas 4%. São dados importantes para uma realidade atual que tanto se preocupa com a sustentabilidade².

² Algumas palavras e siglas estarão devidamente explicadas no GLOSSÁRIO.

CAPÍTULO II

RETROSPECTIVA HISTÓRICA

Para se entender a atual situação da navegação de Cabotagem no Brasil, é preciso que se conheça todo o seu processo evolutivo até os dias de hoje. Serão abordadas aqui, todas as suas fases, desde o Brasil Colônia até o atual país republicano.

As primeiras atividades comerciais usando navios no Brasil ocorreram no processo de colonização do país. Eles eram utilizados para realizar o transporte de colonizadores lusitanos bem como para o transporte de matéria-prima. O pau-brasil era o item mais transportado pelas embarcações da época, pois era a matéria-prima principal na era Brasil Colônia.

Posteriormente, no século XVIII, Portugal estava ameaçado de ser invadido pelas tropas francesas, lideradas por Napoleão Bonaparte. O motivo foi o não cumprimento de uma ordem direta da França, que impedia qualquer país europeu de comercializar com a Inglaterra. Portugal, por sua vez, mantinha lucrativo comércio com o país britânico e descumpriu tal ordem, causando a fúria de Napoleão, declarando invasão ao país lusitano.

Devido às ameaças de invasão, no ano de 1808, o príncipe regente D. João VI transferiu a sede monárquica de Portugal para sua colônia. Com a vinda da família real, o Brasil passou a ter mais poder comercial, e ainda no mesmo ano, através de um documento chamado Carta Régia, foi declarada a abertura dos portos às nações amigas. Tal acordo havia sido vetado anteriormente por Maria “a louca”, mãe de D. João VI, e permitia o comércio do Brasil com os países cujo Portugal mantinha relações. Os portos das províncias brasileiras aumentaram o fluxo comercial e inúmeros empregos na área marítima foram gerados.

Com a abertura dos portos, Portugal precisou estabelecer uma política de proteção da sua Marinha Mercante, então, com o tratado de 1808, estabeleceu impostos a serem cobrados: 16% para mercadorias transportadas em navios portugueses; e 24% para as conduzidas em embarcações de outras nações, exceto a Inglaterra, devido aos interesses políticos e econômicos. Outras decisões de suma importância também foram tomadas, tais como: o estabelecimento da chamada navegação de grande cabotagem, que é a navegação instaurada entre portos do mesmo país ou entre portos de nações vizinhas, e a proibição de que

embarcações estrangeiras fizessem comércio costeiro entre os portos do Brasil, ou seja, participassem da Cabotagem.

Em 1846, um visionário chamado Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, foi responsável pela construção do primeiro estaleiro brasileiro. Localizado na Ponta d'Areia na cidade de Niterói, também foi o primeiro estaleiro da América latina, e destinava sua produção a navios a vapor e a vela para navegação de Cabotagem. O estaleiro Mauá, como foi batizado, construiu mais de 70 navios, porém fechou suas portas no ano de 1890 devido ao fato de que quase toda a frota de navios no Brasil era de bandeira estrangeira.

No ano de 1852, o Barão de Mauá foi responsável pela instalação da Companhia de Navegação a Vapor do Amazonas, o que representou um dos maiores investimentos do Império, pois se tratava praticamente do estabelecimento empresarial da Marinha Mercante do Brasil, com capitais nativos e possuía navios a vapor construídos no estaleiro da Ponta da Areia. Nessa Companhia, foram estabelecidas as rotas que seriam utilizadas na cabotagem ligando a *Bacia Amazônica* ao Rio de Janeiro. Oito províncias foram ligadas ao longo da linha de Cabotagem, pode-se dizer que a instalação da Companhia foi a grande obra para a integração nacional através da costa.

A implantação da Companhia foi um fato tão marcante que levou o Barão de Mauá ao título de Patrono da Marinha Mercante brasileira. O Barão foi pioneiro em diversas outras áreas, por isso colecionou títulos e honras e é personagem marcante nos livros de história. Com a criação da Companhia, ele conseguiu concessão para explorar a navegação por trinta anos, entretanto, o Império concedeu liberdade de navegação do rio Amazonas a todas as nações, o que levou o Barão a desistir do empreendimento, transferindo os seus interesses a uma empresa inglesa.

Na década de 30, a Marinha Mercante brasileira já se encontrava em um patamar estável e a navegação de Cabotagem era extremamente utilizada no transporte a granel, sendo a principal forma de condução quando as malhas ferroviárias apresentavam condições precárias para o transporte. Na década de 50, o então presidente Washington Luiz, investiu abruptamente em estradas e linhas férreas, foi o início da crise na Marinha Mercante brasileira, pois com estradas e linhas de trem em perfeitas condições, a Navegação de Cabotagem sofreu com o desinteresse da clientela, além do fato do enorme avanço automobilístico no Brasil.

No início do século XX, tinha sido instalada no Brasil, a Companhia do Comércio e da Navegação Costeira, para apoio e conservação da sua frota e em menos de dois anos, já

existiam no país, 11 estaleiros. Operários sofriam com as imposições das empresas e começaram a organizar sindicatos para reivindicar seus direitos. Finalmente em 1942, o Sindicato dos Operários Navais se institucionalizou. É assim que, já em 1957, os operários de estaleiros conseguiram a equiparação de salários com os funcionários de autarquias. Isso exigiu que o Governo subsidiasse as empresas, e cobriu, de 1957 a 1960, 47% da folha de pagamento dos estaleiros, valor que caiu para 32% em 1962.

O ano de 1958 trouxe novas mudanças para a indústria naval, pois um documento emitido pelo ministro da Viação e Obras Públicas apresentou um panorama de baixos índices de fretes nacionais. Então é proposta uma reforma estrutural das bases de transportes aquaviários, com a criação da Taxa de Renovação da Marinha Mercante e o Fundo da Marinha Mercante (FMM), no entanto essas medidas não apresentaram os resultados esperados, devido à grande inflação que o país apresentou no período que influenciou na eficiência dos portos e no preço excessivo da construção naval nacional.

Posteriormente, foi aprovado o projeto de lei nesse sentido e criado o Grupo Executivo de Indústria da Construção Naval (GEICON), cujas iniciativas proporcionaram a aprovação de diversos projetos, inclusive a ampliação dos estaleiros Mauá, Emaq, Caneco e Só. O GEICON foi um gasto a mais para o governo brasileiro, pois foram demandados incentivos fiscais, apoio do Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES), subsídios para a importação de máquinas e equipamentos, entre outros. Empresas estatais também foram criadas para dinamizar o setor, como o Lloyd Brasileiro, para transportar petróleo e derivados líquidos a granel. Pela quantidade de incentivos, era de se esperar a revitalização da marinha mercante brasileira e como consequência, a navegação de Cabotagem e toda a frota nacional.

Apesar dos incentivos fiscais, o governo federal, através da Comissão de Marinha Mercante, efetivou o incentivo às indústrias recém-criadas e instaladas no Brasil e a encomenda de embarcações (navios cargueiros de pequeno porte) para longo curso e a cabotagem, nesse período também foram criadas as empresas estatais para o transporte marítimo internacional como a FRONAPE (Frota Nacional de Petroleiros), órgão criado após a Segunda Guerra. Durante o governo Dutra que, por sua vez, decidiu estrategicamente construir uma frota que suprisse o abastecimento de derivados. Mais tarde a FRONAPE se tornaria parte da PETROBRAS.

Na década de 90, algumas empresas iniciaram operações de transporte marítimo de contêineres por cabotagem na linha Santos – Manaus, na tentativa de viabilizar o modal aquaviário, que correspondia com apenas 18,4% do total comparado com os 56,0% do modal

rodoviário. Diante desse contexto, com níveis elevados do frete rodoviário, a alternativa de buscar a cabotagem, como modal de transporte, se mostrava propícia e oportuna, apesar dos problemas na infraestrutura portuária. Porém, devido aos confiscos financeiros do início do Governo do Presidente Fernando Collor de Melo, tornaram-se inviáveis os investimentos portuários programados.

Em 1998, a economia brasileira já estava estabilizada devido à reformulação adotada pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso através do Plano Real. Houve um grande crescimento da economia e da demanda interna, logo houve a necessidade de ampliar o volume de carga transportada pela Cabotagem por que o transporte terrestre já não era tão vantajoso como em outrora. Visando suprir a carência de navios mercantes nacionais, o Presidente Fernando Henrique sancionou a Lei Federal nº9.432/97 que acabou com o monopólio de navios nacionais na Cabotagem, ou seja, qualquer empresa estrangeira poderia participar da cabotagem no Brasil. A partir dessa atitude, a Marinha Mercante brasileira passou por uma das maiores crises da sua história. Várias empresas foram extintas, inclusive o Lloyd brasileiro, pois as empresas estrangeiras apresentavam melhores condições de serviços, ou seja, elas dispunham de navios melhores aparelhados, com tecnologia de ponta ao passo que os nossos navios não tinham recursos tão sofisticados.

No ano de 1999, foi criada a empresa Mercosul Line, que tinha por objetivo, exclusivamente atender o crescimento da Cabotagem, que agora seguia também o ramo dos contêineres. Vinte e quatro mil contêineres foram transportados naquele ano. Com esse novo contexto, implantou-se também a Lei de Modernização dos Portos, que melhorou os serviços prestados e fez com que os preços se tornassem mais competitivos.

CAPÍTULO III

EVOLUÇÃO E CONTEINERIZAÇÃO

3.1 – Evolução da Navegação de Cabotagem no Brasil

No início da década de 50, a cabotagem no Brasil movimentava aproximadamente 30% das cargas no cenário nacional, ou seja, representava quase um terço da produção de transporte. Passou por um período de esquecimento, como já foi abordado, mas vem ressurgindo nos últimos anos e se apresenta novamente como uma alternativa mais acessível, eficiente e sustentável nos processos logísticos das empresas nacionais. Prova disso é um levantamento recente da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) que aponta um aumento de mais de 100% no total de cargas transportadas no período entre 1999 e 2011, como mostra a tabela³ abaixo:

<i>Ano</i>	<i>Granel Sólido (t)</i>	<i>Granel Líquido (t)</i>	<i>Carga Geral (t)</i>	<i>Total</i>
1999	242.505.100	145.254.561	47.950.236	435.709.897
2000	281.292.313	154.555.572	48.812.755	484.660.640
2001	289.265.117	163.986.765	52.955.002	506.206.884
2002	301.972.374	163.135.324	63.897.353	529.005.051
2003	336.276.308	161.886.081	72.627.666	570.790.055
2004	369.611.250	166.555.087	84.554.208	620.720.545
2005	392.903.932	163.717.494	92.797.355	649.418.781
2006	415.727.739	175.541.324	101.564.405	692.833.468
2007	457.435.373	194.598.576	102.682.706	754.716.655
2008	460.184.343	195.637.355	112.501.852	768.323.550
2009	432.985.386	197.934.640	102.011.115	732.931.141
2010	504.765.400	210.371.070	118.799.264	833.935.734
2011	543.108.089	212.302.167	130.645.022	886.055.278

³Fonte: www.antaq.gov.br.

As perspectivas animadoras destoam de períodos difíceis do enfrentados pelo setor, em especial entre os anos 1950 e 1994. Devido à preferência por transporte terrestres, falta de incentivo do governo e desinteresse geral, a Navegação de Cabotagem perdeu a importância que possuía, atingindo seu ápice negativo no ano de 1994, no final da era Collor, quando detinha apenas 10% da produção de transporte no país.

A geração de fretes na carga geral tem crescido continuamente desde 1995, mas ficou estagnada no segmento de graneis sólidos e decresceu no segmento de graneis líquidos. Como exemplo prático, a cabotagem gerou uma receita de 336,5 milhões de dólares em fretes no ano de 2000, o que correspondeu a 7% dos fretes da *navegação de longo curso*. Uma porcentagem de 64,6 dos fretes de cabotagem foi de cargas líquidas a granel, ao passo que os sólidos a granel representaram cerca de 20% e a carga geral foi de 11,4%.

No início dos anos 80, o ambiente era especialmente perturbador para o setor marítimo. A Marinha Mercante sentiu os reflexos da recessão causada por duas crises do petróleo. No Brasil, os estaleiros se endividaram e entraram em processos de falência, causando alto desemprego no setor. Da metade dos anos 80 até o fim da década de 90, muitos assistiram e protagonizaram a quase desativação da indústria naval brasileira.

A desregulamentação do setor, ocorrida em 1995, levou a PETROBRAS a transferir a operação de seus dutos e terminais e navios para uma subsidiária. Assim foi criada a Transpetro, em 1998. Uma empresa subsidiária integral da PETROBRAS.

A partir daí, começou a mudar o destino da Marinha Mercante brasileira. Embarcações modernas, com posicionamento dinâmico (DP), que transportam a produção *offshore* para os terminais aquaviários, começaram a ser fabricadas e utilizadas, abrindo as portas para um ramo que vem crescendo a cada ano.

É notória a evolução da Cabotagem a partir de 1995 e isso se reflete até os dias atuais. No ano de 2006, por exemplo, ela sofreu uma grande expansão, pois o setor ganhou competitividade devido à situação econômica nacional estar estabilizada, visto que um desconto de 50% na tarifa para a movimentação de contêineres foi colocado em prática pela CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo). Da onde se conclui o interesse geral na Cabotagem.

Esse crescimento pode ser compreendido porque a Cabotagem vem sendo favorecida por fatores como: grande competitividade; queda na taxa de câmbio; carência de recursos na área rodoviária; situação econômica nacional em grande fase; o baixo custo do frete; a segurança da carga; menor custo em avarias e seguro; diminuição da inflação.

Em 2001, a Cabotagem foi responsável por 14% do total da produção de transportes no Brasil, de acordo com o BNDES e, no ano seguinte, movimentou nos portos brasileiros, cerca de 135 milhões de toneladas de cargas. Desse montante, 105,3 milhões corresponderam a cargas líquidas a granel, principalmente combustíveis, enquanto as cargas sólidas a granel e carga geral tiveram participações de 23,6 milhões e 6,1 milhões respectivamente. O Brasil é o principal movimentador de contêineres na costa leste da América Latina, como se pode observar no ANEXO (Figura 1).

Muito investimento foi feito nestes últimos anos para recuperar a confiança do cliente brasileiro para usar os serviços costeiros, já que, por muito tempo, a cabotagem começava e parava devido à falta de carga por conta da inflação ou por questões portuárias, quando os portos viviam congestionados, entretanto a desconfiança acabou. Durante a última década, novas empresas entraram no mercado, como a Mercosul Line, já citada anteriormente, a Log-In e a Maestra, o que comprova a consolidação no cenário nacional.

Os maiores problemas enfrentados durante o processo evolutivo da Navegação de Cabotagem – o difícil acesso aos terminais, o alto preço do combustível, problemas com estaleiros, baixa produtividade dos portos e outros – ainda estão presentes nos dias de hoje e serão oportunamente abordados nesta monografia.

3.2 – O Processo de Containerização

A Navegação de Cabotagem está direta e fortemente ligada à movimentação de granéis sólidos e líquidos, e vem em um processo evolutivo no transporte de contêineres. No entanto, inúmeros obstáculos vêm dificultando o seu progresso. Para entender a atual situação na utilização do transporte de contêineres, deve-se conhecer o processo inteiro, desde a sua implantação no cenário nacional, até os dias atuais.

A utilização dos contêineres para efetuar o transporte marítimo nacional, que ocorreu na década de 60, foi um fato marcante para a Navegação de Cabotagem e modificou a operação tanto das empresas de navegação quanto das áreas portuárias. A oferta de serviços de transporte contêineiro tornou-se concentrada, devido à necessidade de grandes gastos de capital para a compra dos navios porta-contêineres que eram caros e sofisticados. As empresas de navegação expandiram sua atuação do trecho marítimo do transporte para os trechos terrestres, oferecendo serviços de logística.

Na década de 80, a maioria das empresas já tinha adotado o transporte contêineiro e passaram a operar com navios porta-contêineres, entretanto, a movimentação de contêineres foi inviabilizada devido à alta inflação da época e aos altos custos portuários.

Na questão dos portos, a principal mudança foi a diminuição da quantidade de empregados para o manuseio de cargas e operações de embarque e desembarque. Com a implantação dos contêineres, o procedimento de carga e descarga foi dinamizado, ou seja, o processo de estivagem era realizado na origem das mercadorias, nas indústrias, nas fábricas, ou por meio de serviços terceirizados, dentro ou fora dos portos. Com isso, o tempo de espera nos portos diminuiu bastante e causou grande satisfação aos armadores, empresas e tripulações.

As vantagens do uso de contêineres para o transporte de cargas são inúmeras, tais como redução da estadia do navio no porto, melhor utilização do cais, melhor uso para baldeação e transporte intermodal, diminuição do tempo entre produtor e consumidor, melhor manuseio da carga, melhor segurança, conseqüentemente, menos roubo da carga, proteção contra intempéries, melhor controle de qualidade dos perecíveis, redução de despesas com conferência de carga nos portos, entre outras. Devido a tantas vantagens, fica simples o entendimento do enorme uso de contêineres na Navegação de Cabotagem. Por isso, desde 1995, com o início da privatização dos portos, a utilização deles vem aumentando.

O crescimento do transporte de contêineres na Cabotagem brasileira cresceu 1500% na última década, segundo o SYNDARMA. O estudo também aponta o crescimento de 30% ao ano, como se pode ver no gráfico da figura 02 do ANEXO. De acordo com o vice-presidente executivo do SYNDARMA, Cláudio Décourt, o aumento da utilização de contêineres se dá pelo incremento do comércio exterior, migração do transporte rodoviário pelo aquaviário e pelo crescimento dos chamados serviços *door-to-door*, cuja carga é coletada na porta do embarcador e entregue na porta do comprador (porta a porta). Faz referência a toda a logística (contratar frete, seguro, desembaraço aduaneiro, transporte nacional) e entregar o produto no local desejado.

Segundo Sílvio Vasco Campos Jorge, presidente da Associação Brasileira de Contêineres, a criação e a utilização dos contêineres no cenário nacional e mundial são vistas com simplicidade, servindo de parâmetro para retratar a evolução não só da Cabotagem, mas como da Marinha Mercante brasileira de um modo geral:

Hoje, já podemos incluir o Contêiner entre as grandes invenções do mundo. Pois decorrido mais de 50 anos, esta caixinha mágica revolucionou o transporte mundial, não se admitindo mais o transporte de qualquer mercadoria sem ser em contêiner,

exceto os granéis sólidos e líquidos. Prova disso são as cargas frigoríficas que praticamente migraram totalmente para os contêineres reefer.

CAPÍTULO IV

PROBLEMAS ENFRENTADOS PELA CABOTAGEM BRASILEIRA

Dentre os principais problemas enfrentados pela Navegação de Cabotagem para o seu pleno estabelecimento, muitos permanecem até hoje. Pode-se citar: ineficiência dos portos; insuficiência de tripulantes; situação da frota; escassez de linhas regulares; a baixa frequência de navios.

4.1 – A ineficiência dos portos

A questão portuária é um problema que está presente na Cabotagem brasileira há muitos anos. A falta de modernização dos portos é uma realidade que contrasta com o atual ao número de navios modernos e sofisticados que estão sendo amplamente utilizados neste modal. Portos históricos que um dia foram importantes para economia brasileira, simplesmente estão sendo deixados de lado, como por exemplo, os portos de Pelotas (RS) e Ilhéus (BA).

Os terminais portuários são peças fundamentais na eficiência do transporte aquaviário. Apesar do avanço nos últimos anos, o sistema portuário nacional ainda sofre muito com burocracia, altos custos e filas, culminando para que o grande fluxo de navios nos terminais torne-se algo preocupante, quando na verdade era para ser louvado, já que isso apenas evidenciará as deficiências dos portos. Deficiências essas que decorrem da falta de investimento no setor e a falta de uma boa política administrativa que seja compatível com o cenário nacional.

Outro fato que contribui muito para a ineficiência portuária é a dificuldade de acesso rodoviário e ferroviário aos portos. No Sudeste, por exemplo, região de maior movimento portuário do Brasil, os problemas apontados são típicos de terminais de grande aglomeração de cargas. Os três problemas mais críticos citados nessa região foram: congestionamento, pouco investimento do governo em acessos ferroviários e falta de área de estacionamento. Vale ressaltar que os terminais da região Sudeste foram os mais insatisfeitos em relação às

questões que envolvem o acesso rodoviário aos portos, como mostra a figura 03 do ANEXO. Pode-se verificar os principais problemas de acesso aos portos nacionais.

Ainda nessa figura, pode-se notar que melhorias também foram feitas em terminais portuários, visto que foram realizados importantes avanços, com a chamada Lei dos Portos (Lei nº 8.630/93) e com a transferência para a iniciativa privada da exploração dos terminais portuários.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), adotado pelo ex-presidente Lula, juntamente com uma nova política de modernização dos portos, tem feito com que a situação portuária tenha algum avanço, no entanto, esses avanços não são suficientes para suprir toda a carência do setor. Um exemplo recente desse desenvolvimento pode ser observado na zona portuária do Rio de Janeiro, que em menos de 5 anos cresceu bastante e sua revitalização pode ser vista hoje em dia com a presença de inúmeros navios e embarcações no local.

O governo tem investido no sistema portuário nos últimos anos, porém o dinheiro tem ido para os grandes portos, ou seja, os portos de pequeno porte têm sido esquecidos, o que significa uma gestão mal feita, já que o Brasil tem inúmeros portos quando na verdade bastariam alguns portos com mais qualidade. José Antonio Balau, responsável pelas operações logísticas e de cabotagem pela Aliança, afirma: *“Na verdade, o Brasil tem portos demais, quando necessitaria de alguns poucos e bons por região e de alguns auxiliares de médio porte”*.

Para os próximos quatro anos, os investimentos previstos – a maior parte deles com recursos do PAC – chegam a R\$ 2,6 bilhões. A prioridade no complexo industrial e portuário é cumprir um cronograma de obras que acompanhe o ritmo de empreendimentos como o da refinaria Abreu e Lima, da Petrobras. A operação deve começar a funcionar no fim de 2012, com capacidade para processar 230 mil barris de petróleo por dia. Através de contêineres, muita carga será movimentada entre as principais regiões produtivas do sul do Brasil. Além disso, elas estão recebendo os investimentos.

4.2 – Insuficiência de tripulantes

Outro grande problema enfrentado pela Cabotagem brasileira, que pode ser facilmente notado atualmente, é a escassez de tripulantes. É evidente a necessidade de incorporação de mais empregados.

A Navegação Cabotagem muitas vezes tem sido vista como segunda ou última opção para oficiais mercantes e tripulantes em geral. Devido ao crescimento do Brasil no ramo petrolífero (pré-sal, exemplo recente), a opção pela área *offshore*, que engloba plataformas e embarcações de apoio marítimo, tem ocorrido com muita frequência. Propostas economicamente excelentes, vinculadas às escalas de embarque menos cansativas, têm seduzido os trabalhadores, fazendo com que a Cabotagem perca espaço.

4.3 – Situação da frota

Embora o Brasil tenha mais de 8.000 quilômetros de costa, a Navegação de Cabotagem ainda representa uma pequena parte do transporte de mercadorias. Isso porque a frota de navios permanece pequena e relativamente velha, não há navios de uso múltiplo ou misto, a burocracia enfrentada ainda é enorme e os investimentos ainda são tímidos para um país continental como o Brasil. Como resultado, o custo do frete não é tão atrativo como o de outros países.

Ainda assim, o Brasil tem 152 embarcações disponíveis para o transporte de cargas, e são operadas por 33 empresas, dentre as quais, pode-se citar: PETROBRAS (com 42 embarcações), Norsul (com 11 embarcações), Elcano e Aliança (com 11 embarcações cada uma) e Log-In (com 6 embarcações), segundo a ANTAQ.

Embora uma vasta gama de navios seja utilizada, a questão da idade média deles causa preocupação, pois eles têm pouco tempo de vida útil, aproximadamente 18 anos. A PETROBRAS é uma das poucas cujos navios apresentam uma idade média superior à geral, 25,1 anos. A Aliança tem uma média de 18,6 anos. A Norsul, 10,4 anos. Elcano, 16,5 e Log-In, 13,7 anos. Dados esses extraídos da ANTAQ em um levantamento feito em dezembro de 2010 que pode ser observado na figura 04 do ANEXO.

É fato que um navio perde suas qualidades ao longo dos anos e, por mais que sejam feitas reformas e reparos, um navio de mais de 20 anos não se equipara a um navio novo. O impacto de ondas e ventos e esforços provocados pela carga e descarga fazem com que a segurança seja afetada.

O maior problema na renovação da frota brasileira é a questão da superproteção da cabotagem por parte do governo. O ingresso de navios próprios novos na frota de Cabotagem, nos últimos dez anos, tem sido inaceitável. Há exceção de algumas barcaças, pois apenas 10 navios novos foram incorporados à frota de navios próprios da cabotagem: 2 cargueiros, 3

gaseiros, 2 petroleiros, 2 porta-contêineres e 1 tanque-químico. De todos os navios que compõem a frota de cabotagem, aproximadamente 60% têm mais de 20 anos.

Apesar do grande potencial das empresas brasileiras que operam na Cabotagem, certas impropriedades no atual modelo marítimo impedem que elas explorem a expandir sua participação no mercado de cabotagem por meio de afretamento a casco nu de embarcações de bandeira estrangeira.

A dificuldade imposta ao afretamento de navios de bandeira estrangeira tem funcionado como uma verdadeira blindagem à competição e ao acesso à atividade, quando restringe exageradamente o afretamento pelas empresas brasileiras de navegação. O Poder Público há anos vem regulando o setor de forma mais restritiva, o que acaba prejudicando tanto os usuários, quanto às próprias empresas de navegação, que deixam de faturar.

4.4 - Escassez de linhas regulares

A falta de uma padronização das linhas gera uma desconfiança por parte dos usuários, visto que necessitam de datas pré-estabelecidas, pois trabalham seguindo um calendário, sem poder esperar. É imprescindível que o cliente possa programar seus negócios para que consiga confiar num modal de transporte. Modal este que erroneamente condiciona a saída dos navios à quantidade de carga a ser transportada, independentemente da demanda, o que culmina para mais um problema a ser tratado: a falta de linhas regulares de transporte.

4.5 – A baixa frequência

A questão da frequência é outro fator que influencia negativamente a evolução da Cabotagem. A baixa frequência trata-se da inexistência de volume de cargas suficiente, ou seja, a oferta de navios fica restrita devido à falta da demanda, o que gera a baixa frequência deles nos terminais portuários. Para sanar esse problema, as empresas de navegação têm apostado no longo prazo, assumindo prejuízos no curto e médio prazo.

CAPÍTULO V

PERSPECTIVAS FUTURAS E SOLUÇÕES

Baseado em tudo o que foi apresentado, é notório que a Navegação de Cabotagem apresenta um índice de altos e baixos ao longo dos anos. Em tempos anteriores, esse modal assim como toda a Marinha Mercante brasileira, passou por um período árduo e de esquecimento. Em contrapartida, estudos mostram a evolução da Cabotagem, especialmente a partir do ano de 1995. Dito isso, as perspectivas de futuro são ótimas, pois se pode dizer até que o momento é muito propício para o seu pleno desenvolvimento, já que o investimento na área tem crescido além de outros fatores como:

- A redução da inflação: os produtos ou atacadistas, geralmente, só recebem o pagamento das suas vendas após o recebimento da mercadoria pelo cliente. Com uma economia sólida e estabilizada (o Brasil responde pela 6ª economia mundial), os índices de evolução de preço, a perda de valor por causa da inflação deixou de ser tão importante. Fator esse que favorece a prática da Cabotagem.
- Alta competitividade: com a globalização da economia, a redução dos custos dos produtos para garantir uma fatia do mercado ficou ainda mais importante. Logo, é aconselhável otimizar o custo dos fretes optando pelo modal mais barato e seguro. A cabotagem, além de ser mais acessível do que o modal rodoviário a partir de mil quilômetros de distância, também oferece menores riscos de furto de carga.
- Queda da taxa de câmbio: como os fretes dentro do Brasil são cobrados em reais e a maioria das despesas da navegação de cabotagem está em dólar, a queda da taxa de câmbio facilita a concorrência da cabotagem com o transporte rodoviário, uma vez que a economia dos Estados Unidos encontra-se em momento não estável.
- A falta de recursos para recuperação da malha viária: os investimentos públicos na recuperação e na manutenção das rodovias foram insuficientes, o que gerou significativa deterioração das estradas. Logo a Cabotagem vem sendo vista como opção mais viável.

A boa fase da economia nacional, o baixo custo do frete em relação a outros modais e a questão da segurança das cargas, são fatores que contribuem amplamente para que a Cabotagem seja um modal cada vez mais utilizado.

Utilizar o navio na distribuição de cargas entre regiões tão distantes como Manaus e Porto Alegre, tendo entre esses dois extremos praticamente todas as principais cidades e centros consumidores do país, seria uma opção natural e viável. Existem grandes possibilidades de crescimento da cabotagem, no entanto, algumas ações devem ser implementadas, tais como:

- 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 das regiões Sul e Sudeste, poderia contribuir para a implantação, de fato, do conceito da multimodalidade no transporte de cargas;
- tratamento diferenciado da carga de cabotagem, com o estabelecimento de regras especiais e simplificadas (o porto para a cabotagem não poderia ser mais que um eficiente “posto de beira de estrada” visto que o navio não sai do país);
- tratamento diferenciado dos navios de cabotagem com relação a tripulação e a operação (combustível, praticagem, rebocagem e estiva);
- estímulo e aceleração do processo de fusões e incorporações das empresas de navegação, visando o fortalecimento das empresas resultantes;
- reformas para viabilizar o Operador de Transporte Multimodal.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa realizada conduz à conclusão de que, em sendo o Brasil um dos maiores países do mundo, que apresenta aproximadamente 8500 km de costa, onde está concentrado grande volume de atividades econômicas, tem enorme potencial de desenvolvimento econômico financeiro no mercado de transporte costeiro.

Apesar das grandes vantagens apresentadas por este modal, a Navegação de Cabotagem enfrentou ao longo de seu percurso histórico, diversas crises em função das transformações econômico-sociais ocorridas no país e no mundo.

Foram identificados ao longo da pesquisa, elementos que contribuem significativamente para a pequena expressão desta modalidade de transporte, quando comparada a outras existentes na economia brasileira, são eles: a situação atual da frota que permanece pequena e relativamente velha; a escassez de linhas regulares que impedem o cliente de trabalhar com programação de datas certas para entrega das cargas; a baixa frequência de navios nos terminais portuários em função da inexistência de volume de cargas; a ineficiência dos portos com sua falta de modernização e burocracia; altos custos e filas; a insuficiência da tripulação em vista da preferência de grande parte dos profissionais desta área pelo *offshore*.

Atualmente, principalmente após a implantação do PAC pelo governo, vem-se observando alguns avanços com relação à modernização e revitalização dos portos. Aliado ao aumento e investimentos no setor de navegação marítima, outros fatores como a estabilidade da moeda, a deterioração da malha rodoviária, além da alta competitividade determinada pela globalização, vêm salientando a cabotagem como opção mais viável para o transporte de cargas.

Por fim, desenha-se no país um cenário propício ao pleno desenvolvimento da Navegação de Cabotagem, bastando que para tanto, continuem havendo investimentos que contribuam para a implantação da multimodalidade no transporte de cargas, além de outras medidas como incentivos aos processos de fusões e incorporações de empresas de navegação, estabelecimento de regras especiais e simplificadas e a integração da distribuição de cargas no país. Tudo caminha para que a Cabotagem brasileira tenha definitivamente seu merecido lugar de destaque na matriz de transporte do Brasil.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- A Cabotagem ainda está engatinhando.** Disponível em: <http://www.caisdoporto.com>> Acesso em 23 jun. 2012.
- A Cabotagem como uma boa opção de transporte.** Disponível em <http://www.cgimoveis.com.br>.> Acesso em 23 jun. 2012.
- Cabotagem.** Disponível em <http://www.alianca.com.br>> Acesso em 23 jun. 2012.
- Cabotagem: vantagens para o tomador do serviço.** Disponível em: <http://www.adlweb.org.br>> Acesso em 25 jun. 2012.
- Cabotagem e Intermodalidade.** Disponível em <http://www.tradeandtransport.com.br>. > Acesso em 07 jul. 2012.
- [Cabotagem] Carga tributária impede que setor deslanche.** Disponível em <http://direitoaduaneiro.blogspot.com/>> Acesso em 07 jul. 2012.
- Diagnóstico da Navegação de Cabotagem visando à regulação do setor.** Disponível em <http://www.mar.mil.br>> Acesso em 28 jul. 2012.
- Entraves da Navegação Interior.** Disponível em <http://www.fenavega.com.br>> Acesso em 02 ago. 2012.
- Frota Nacional é capaz de atender a demanda.** Disponível em <http://www.guiamaritimo.com.br>> Acesso em 02 ago. 2012.
- SOBREIRA, Aluísio. **Um PAC para a Cabotagem? Por que não?** Revista Intermarket, Rio de Janeiro, ano0, VII, edição n.39, p.22-24, 2008.
- SINAVAL: **Crise faz parte do passado.** Revista Intermarket, Rio de Janeiro, ano X, edição n.50, p.19-21, 2010.
- SOBREIRA, Aluísio. **A hora e a vez da Cabotagem.** Revista Intermarket, Rio de Janeiro, ano IX, edição n.48, p.13-14, 2009.
- Brasil paga caro por logística.** Revista Intermarket, Rio de Janeiro, ano VII, edição n.37, p.22-24, 2007.
- FONSECA, Cláudia Pio Borges; FONSECA, Pedro Celso Rodrigues.** A Cabotagem brasileira: Uma análise do mercado de carga containerizada. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, V. 131, n. 10/12, p. 84-98, out./dez. 2011.
- Crescimento sustentável do setor antevê futuro otimista.** Guia Marítimo. Rio de Janeiro, v.1, p. 34-53, ago.2011.

QUEIROGA, Andrezza. **Cabotagem precisa acompanhar modelo portuário moderno.**
Disponível em: <<http://www.guamaritimo.com.br>> Acesso em 24 ago. 2012.

LABATUT, Ênio Reves. **Teoria e Prática de comércio exterior.** 2ª Edição, Edições Aduaneiras, Rio de Janeiro, 1983.

GLOSSÁRIO

ANTAQ: Agência Nacional de Transportes Aquaviários. É responsável pela regulamentação, controle tarifário, estudo e desenvolvimento do transporte hidroviário no Brasil.

Bacia Amazônica: representa todos os recursos hídricos que convergem para o rio Amazonas. Consiste em uma região que abrange terras do Peru, Colômbia, Equador, Venezuela, Guiana, Bolívia e Brasil. É a maior bacia fluvial do mundo.

BNDES: Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social. Empresa pública federal que tem por objetivo, apoiar empreendimentos que contribuam para o desenvolvimento do Brasil.

Comissão da Marinha Mercante: Criada em Março de 1941, tinha por objetivo disciplinar a navegação brasileira fluvial, administrativa e financeiramente.

Fundo da Marinha Mercante: fundo de natureza contábil, destinado a promover recursos para a renovação, ampliação e recuperação da frota nacional.

Lei dos Portos (nº 8.630/93): Consistiu em uma lei de modernização de todo o sistema portuário brasileiro que foi instaurada no ano de 1993.

Navegação de longo curso: Consiste na navegação que ocorre no mar, entre dois ou mais países.

Offshore: empresas *offshore* são entidades que atuam fora da costa. Geralmente no Brasil há embarcações que prestam serviços a navios e plataformas.

PETROBRAS: Principal empresa brasileira. Segunda maior empresa de capital aberto do mundo. Atua no ramo do petróleo.

Sustentabilidade: Preocupação em preservar o meio ambiente para não comprometer os recursos naturais das gerações futuras.

Syndarma: Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima. É o representante oficial da navegação marítima comercial do Brasil.

ANEXOS

Movimentação de Contêineres nos Portos da Costa Leste da América do Sul – 2002

(Em Milhares de TEUs)

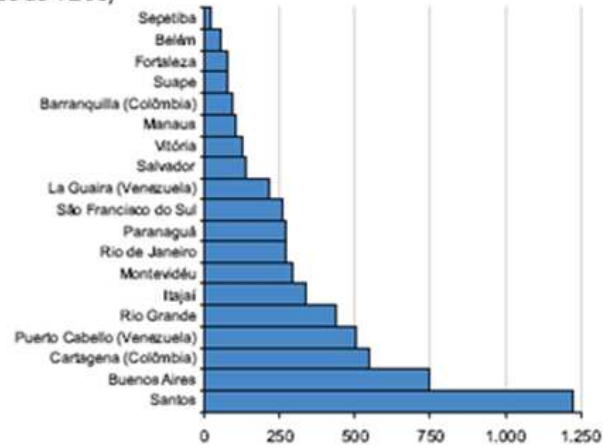
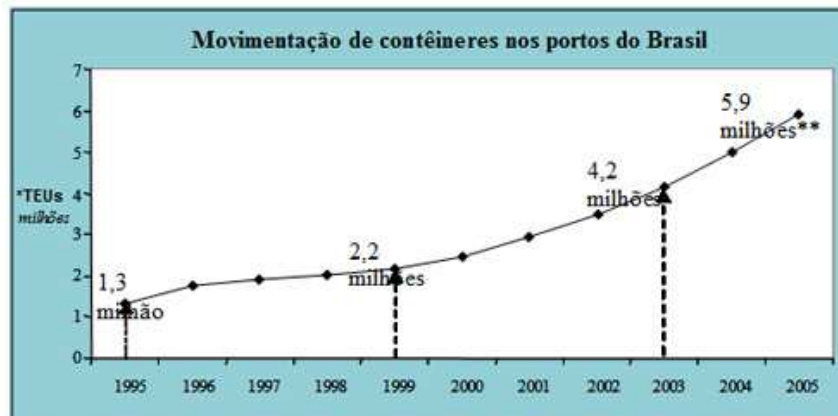


Figura 01

Fonte: Anuário Estatístico Portuário e Cepal



Fonte: Anuário Portuário ANTAQ 2004

*Considera contêineres cheios e vazios

** Estimativa CEL/COPPEAD a partir dos sites dos portos (2005)

Figura 02

Fonte: Anuário Portuário ANTAQ 2004

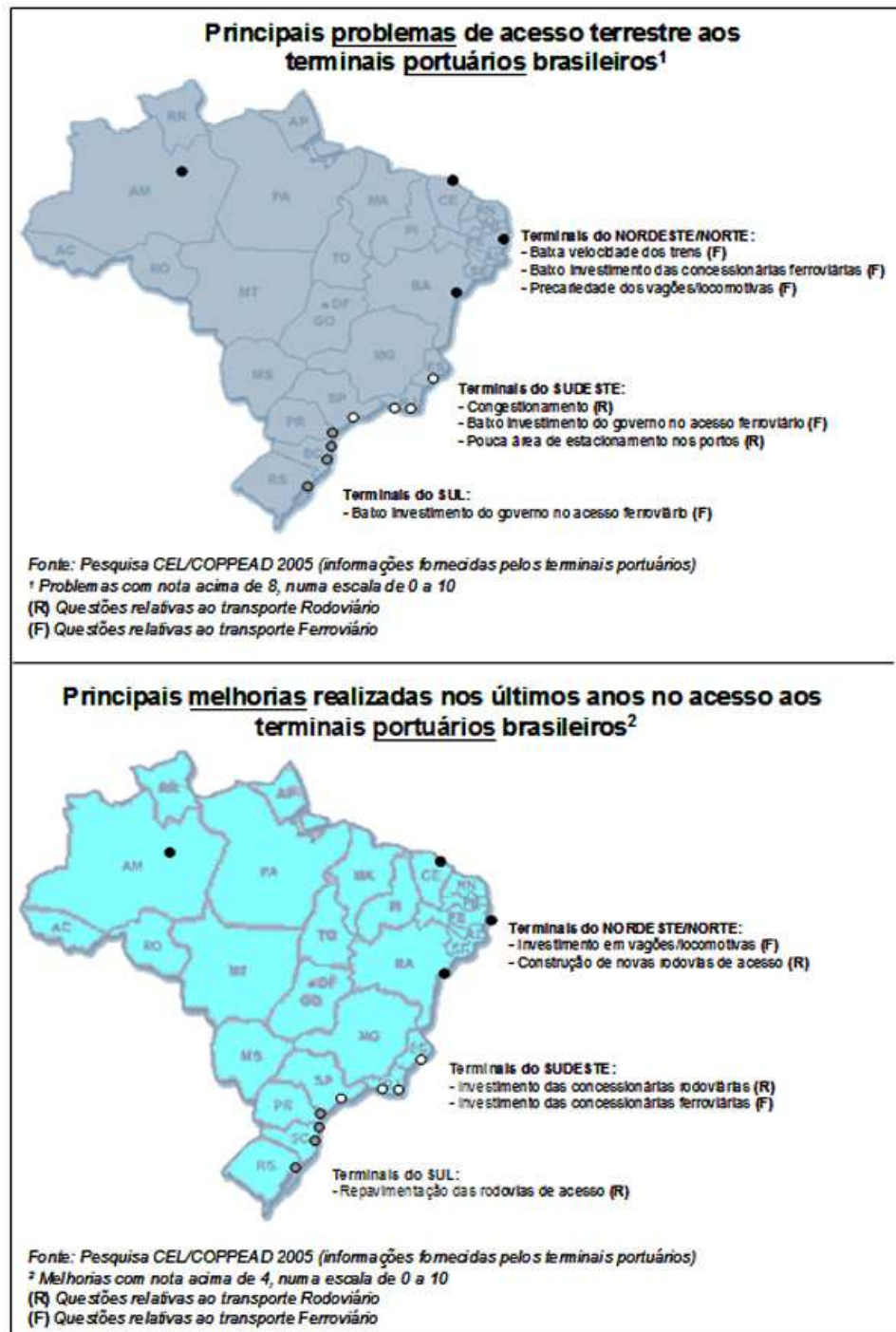


Figura 03

Fonte: Pesquisa CEL/COPPEAD

TABELA II – TPB MÉDIA E IDADE MÉDIA DA FROTA DAS EMPRESAS OPERADORAS

EMPRESA OPERADORA	TPB Média		Idade Média	
	TPB / Embarcação	CV ¹	Anos / Embarcação	CV ¹
TOTAL	19.652	101,8%	18,3	56,0%
PETROBRAS	32.251	62,5%	25,1	18,2%
COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL	14.155	117,3%	10,4	70,8%
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELCANO S.A.	30.372	86,5%	16,5	54,5%
ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.	29.613	23,5%	18,6	33,6%
LOG-IN LOGÍSTICA INTERMODAL S/A	18.129	29,8%	13,7	51,2%
MERCOSUL LINE NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA	35.221	0,0%	2,7	17,7%
H. DANTAS - COMÉRCIO, NAVEGAÇÃO E INDÚSTRIAS LTDA	22.856	46,3%	28,0	10,5%
FLUMAR TRANSPORTES DE QUÍMICOS E GASES LTDA	30.724	66,6%	14,5	93,1%
PANCOAST NAVEGAÇÃO LTDA.	46.930	0,0%	28,0	0,0%
CHAVAL NAVEGAÇÃO LTDA	44.523	0,0%	16,0	0,0%
COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO	38.186	0,0%	31,0	0,0%
GRANÉIS DO BRASIL MARÍTIMA LTDA	37.939	0,0%	32,0	0,0%
NTL- NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA S/A	28.325	0,0%	28,0	0,0%
VESSEL-LOG COMPANHIA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA S/A.	16.985	0,0%	18,0	0,0%
SUPERPESA CIA DE TRANSPORTES ESPECIAIS E INTERMODAIS	3.106	16,3%	30,4	10,9%
LOG.STAR NAVEGAÇÃO S/A	11.274	0,0%	12,0	0,0%
TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	1.111	120,6%	9,0	56,1%
LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	2.106	108,2%	2,0	35,4%
GRANINTER TRANSPORTES MARÍTIMOS DE GRANÉIS S.A.	5.288	0,0%	40,0	0,0%
FROTA OCEÂNICA E AMAZÔNICA S.A.	1.669	0,1%	19,0	0,0%
TRANSNAVE NAVEGAÇÃO S/A	2.711	0,0%	6,0	0,0%
ZEMAX LOG SOLUÇÕES MARÍTIMAS LTDA	1.276	0,0%	3,0	0,0%
GALÁXIA MARÍTIMA LTDA.	302	78,5%	10,3	32,9%
MULICEIRO SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	306	95,8%	7,0	42,9%
JAQUELINE SEGUNDO EMPREENDIMENTOS E TRANSPORTE LTDA-ME	121	37,6%	23,3	56,9%
CAMORIM SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	482	0,0%	3,0	0,0%
AGEMAR TRANSPORTES E EMPREENDIMENTOS LTDA	160	43,6%	25,0	8,0%
PAOLO GARABUGGIO	156	0,0%	38,0	0,0%
BURRA LEITEIRA TRANSPORTE MARÍTIMO LTDA.-EPP	67	12,6%	23,0	0,0%
ATALAIA TRANSPORTE MARÍTIMO LTDA	39	0,0%	8,0	0,0%
MS OPERADORA, RECEPTIVO, TURISMO E EVENTOS LTDA ME	17	0,0%	25,0	0,0%
MARCIA DOMINGOS DOS SANTOS LEANDRO-ME	10	0,0%	26,0	0,0%
SELA GINETA LTDA.	0	0,0%	43,0	0,0%

¹ Coeficiente de Variação (CV) = Desvio Padrão / Média

Figura 04

Fonte: www.antaq.gov.br