

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CONTÊINERES E A COMPETITIVIDADE DAS EXPORTAÇÕES

- *A containerização viabilizou a multimodalidade e deu um grande estímulo ao comércio internacional, impulsionando a formação e a operação das cadeias globais de valor. Grande parte do comércio internacional brasileiro de produtos industriais se dá por transporte marítimo de carga geral containerizada.*
- *Os usuários brasileiros são onerados por políticas nacionais adotadas há mais de meio século e que perderam a funcionalidade em relação até mesmo a seus objetivos explícitos, enquanto políticas de fomento de uma marinha mercante brasileira.*
- *Ademais, eles estão crescentemente vulneráveis a tendências globais que aumentam o poder de mercado dos armadores e pressionam para cima os preços do frete.*
- *Enfrentar tais problemas é essencial para o aumento da competitividade dos produtos industrializados brasileiros.*

No Brasil, os usuários de transporte marítimo internacional (TMI) de carga geral containerizada, principal meio de movimentação de cargas industriais, são onerados por políticas adotadas há mais de meio século e que perderam a funcionalidade em relação até mesmo a seus objetivos explícitos, enquanto políticas de fomento de uma marinha mercante nacional.

Do ponto de vista externo, os usuários estão crescentemente vulneráveis a tendências globais, que aumentam o poder de mercado dos armadores e pressionam para cima os níveis de fretes por eles praticados, além de viabilizar práticas de precificação dos serviços pouco transparentes. Tais tendências manifestam-se de forma particularmente intensa no Brasil, pelo fato de a oferta de serviços estar concentrada em mãos de poucas empresas estrangeiras não estabelecidas no país e por estar o país fora das principais rotas de transporte de contêineres.

Frente a essas tendências, o Brasil encontra-se despreparado, em termos regulatórios e institucionais. É possível afirmar que o perfil institucional da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o quadro regulatório aplicado atualmente ao setor de transporte marítimo

internacional do Brasil não preenchem os requisitos necessários ao funcionamento do mercado em condições tais que os usuários possam enfrentar o poder de mercado dos transportadores, sem ter seus interesses prejudicados.

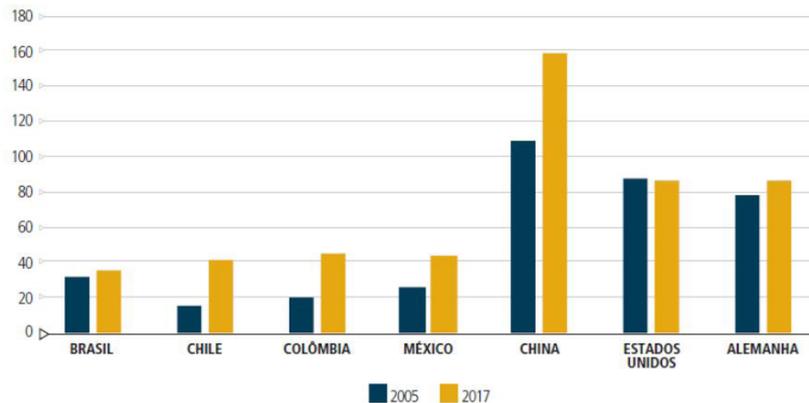
Dois são os vetores de uma agenda de interesses dos usuários. O primeiro é a remoção de instrumentos de política criados há mais de meio século ou, pelo menos, a redução dos ônus que esses impõem aos usuários de TMI. O segundo é a busca de maior equilíbrio entre prestadores de serviços e usuários de transporte, corrigindo-se o desequilíbrio atualmente existente, que beneficia apenas os transportadores.

Principais recomendações

1 Adotar medidas para reduzir o poder de mercado dos transportadores no TMI de contêineres e aumentar o poder de barganha dos usuários. Algumas medidas propostas com este objetivo são:

- intensificação da fiscalização dos armadores que operam no tráfego de contêineres de longo curso, processo iniciado com a Resolução Normativa 18/2017 da Antaq;

ÍNDICES DE CONECTIVIDADE DO TRANSPORTE MARÍTIMO REGULAR



Fonte: UNCTAD, 2016.

- divulgação sistemática de informações e estatísticas sobre o TMI de contêineres no Brasil – inclusive com dados de fretes médios por cargas e rotas;
- reforço institucional da Antaq, para que possa desempenhar adequadamente sua função de agência reguladora; e
- constituição de um conselho nacional para a defesa de interesses dos usuários, em suas relações com o ente regulador e os transportadores.

2 Denunciar acordos bilaterais com prescrição de cargas vigentes. Trata-se de instrumento herdado de políticas implantadas há mais de 50 anos e que geram ônus significativos para os usuários de TMI de contêineres. O acordo com o Chile deixará de vigorar em 2020, e os acordos com Argentina e Uruguai deveriam ser denunciados pelo governo brasileiro.

3 Reduzir o ônus para os usuários, representado pelo Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). O Adicional é outro instrumento remanescente da política de marinha mercante dos anos 1960. Representa um ônus para os usuários, que arcam com seu pagamento, incidente sobre fretes e despesas portuárias. Recomenda-se que a alíquota aplicável às cargas de importação seja reduzida de 25% para 15% do valor do frete – isentando-se do recolhimento do tributo as mercadorias importadas destinadas a projetos de investimentos de interesse regional, no âmbito da Sudene e da Sudam –, enquanto a alíquota das cargas de cabotagem seja reduzida a zero, uma vez que não alimenta o Fundo de Marinha Mercante, e mesmo quando não é cobrada,

ela é transferida para a conta vinculada dos armadores que operam no tráfego.

4 Isentar automaticamente a cobrança do AFRMM nas importações realizadas ao amparo de acordos preferenciais negociados pelo Brasil. Atualmente, a isenção da cobrança do AFRMM é concedida apenas às importações realizadas ao amparo dos acordos internacionais negociados pelo Brasil que contenham cláusula expressa nesse sentido (Lei 10.893/2004). Isso significa que somente as importações realizadas ao amparo dos acordos da Aladi são passíveis de isenção dessa cobrança. A Lei 10.893/2004 deve ser alterada, de modo a garantir a isenção automática do AFRMM nas importações realizadas ao amparo de todos os acordos preferenciais de comércio dos quais o Brasil faça parte.

5 Flexibilizar regras de prescrição de cargas para serviços de feeder diretamente vinculados aos fluxos de comércio internacional do país. As restrições hoje aplicadas à cabotagem marítima também impactam a prestação de serviços de *feeder* (serviço alimentador) para o transporte das mercadorias transacionadas internacionalmente. A competitividade das exportações brasileiras é afetada pela disponibilidade e eficiência dos serviços de *feeder* para alimentar os portos, capazes de concentrar e distribuir as cargas, serviços que somente podem ser realizados por empresas autorizadas para a navegação de cabotagem. O Brasil poderia explorar alternativas de flexibilização da regra de prescrição de cargas à bandeira brasileira quando os serviços prestados puderem ser identificados como de *feeder* vinculados ao comércio internacional do país.

Acesse a versão completa do documento por meio do QR code ao lado ou em: <http://www.cni.com.br/eleicoes2018/downloads/> Este resumo é parte da série *Propostas da Indústria para as Eleições 2018*, composta por 43 documentos. A série, baseada no *Mapa Estratégico da Indústria 2018-2022*, é uma contribuição da CNI para o novo governo e apresenta análises e propostas das prioridades para aumentar a competitividade do Brasil. Qualquer parte desta publicação poderá ser reproduzida, desde que citada a fonte. Brasília-DF, julho de 2018.



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA