

NAVEGAÇÃO NACIONAL – Buscando o rumo certo

LUIZ ANTÔNIO FAYET*
Economista

Periodicamente, estudos apontam que a estrutura modal dos transportes de cargas em nosso país tem dois pontos fracos: ferrovias e cabotagem/navegação interior. Isso é verdade e tem sido, ao longo dos anos, fonte de imensos – bilionários – prejuízos para nossa economia/sociedade.

Por dever de ofício, há mais de 40 anos me preocupo com as questões referentes às reservas de mercado para setores e seus efeitos na economia, as quais estudo. Entre essas questões estão a informática, a cabotagem, a telefonia, a automobilística e a questão naval, e constato que os setores mais protegidos se desenvolveram menos e foram os que mais prejudicaram a vida econômica de nossa sociedade.

Nesse mesmo período, o que aconteceu com o agronegócio? Entre erros e

acertos, este caracterizou-se por: livre competição; uma evolução tecnológica que o levou ao primeiro time mundial; conteúdo nacional na ordem de 90%; estar entre os mais baixos índices de uso de defensivos/produto do mundo; ser um dos ambientalmente mais sustentáveis, o responsável pela sustentação da balança comercial e o segundo maior exportador mundial do setor. Aliás, só não será o primeiro até o fim desta década por culpa das ineficiências e dos desmandos logísticos do País.

O Quadro 1 retrata o salto de desenvolvimento das exportações, lembrando que, há cerca de meio século, éramos importadores do setor. O Quadro 2 mostra a evolução da balança comercial do Agronegócio e do País.

* Consultor em Planejamento Estratégico e Logística. Exerceu os seguintes cargos: diretor de Crédito Rural e presidente do Banco do Brasil, presidente do Banco do Estado do Paraná, presidente do Banco de Desenvolvimento do Estado do Paraná, professor titular de Geografia Econômica da Universidade Federal do Paraná, deputado federal pelo Paraná e membro do Conselho da Autoridade Portuária de Paranaguá.

Ranking Mundial em 2018 Produção e Exportações Brasileiras

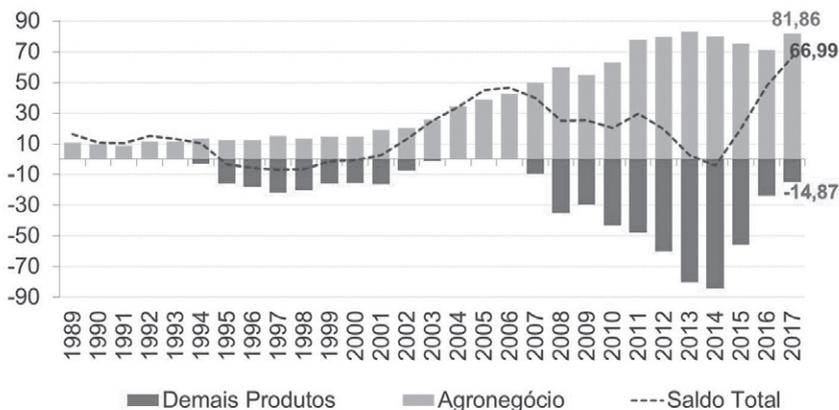


Principais Produtos	Ranking Mundial		Part. no Comércio Internacional (Exportações)
	Produção	Exportação	
Açúcar	1º	1º	48%
Café	1º	1º	24%
Suco de laranja	1º	1º	77%
Soja em grãos	1º	1º	47%
Carne de frango	1º	1º	36%
Carne bovina	1º	2º	18%
Milho	2º	1º	20%
Óleo de soja	3º	2º	13%
Farelo de soja	3º	3º	23%
Algodão	3º	2º	11%
Carne suína	3º	3º	10%

Fonte: USDA - Elaboração CNA.

Quadro 1 – Índice de produção e exportações brasileiras

Saldo da Balança Comercial Brasil US\$ bilhões



Fonte: MDIC e AgroStat/MAPA. Elaboração CNA.

Quadro 2 – Evolução do Agronegócio no País

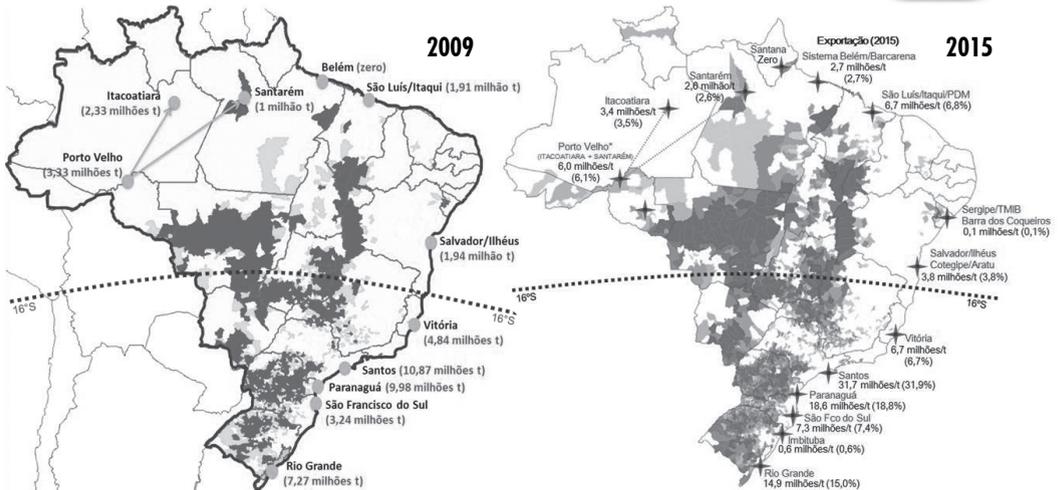
Esse processo de desenvolvimento teve imensos reflexos na nossa geografia de produção, pois o moderno agronegócio nasceu e se desenvolveu especialmente no Sul. Ocupou quase todas as terras disponíveis e partiu para o que convençionamos chamar de Novas Fronteiras do Agro¹, situadas ao norte do paralelo 16° S (Quadro 3).

Essa caminhada criou novos corredores de comércio, privilegiando as rotas

de exportação da Bacia Amazônica, que tendem a disputar a primazia no mercado mundial. Entretanto, essa evolução não foi fácil, pois domar a natureza, desenvolver tecnologias, enfrentar as agruras do pioneirismo fazem parte da epopeia brasileira construída por centenas de milhares de famílias de colonos. Umamargaram derrotas e sofrimento, mas outras conseguiram vencer e construíram essa nova realidade.

Novos corredores de comércio, privilegiando as rotas de exportação da Bacia Amazônica, tendem a disputar a primazia no mercado mundial

Mudança Geográfica da Produção
Complexo de Soja e Milho: Produção e Exportação



Ano	Produção Grãos			Exportação Complexo Soja e Milho		
	Brasil	Acima °16S	Abaixo °16S	Brasil	Acima °16S	Abaixo °16S
2009	108,0Mt	56,0Mt ou 52,0%	52,0Mt ou 48,0%	43,0Mt	7,0Mt ou 16,0%	36,0Mt ou 84,0%
2015	180,9Mt	104,7Mt ou 57,9%	76,7Mt ou 42,1%	99,1Mt	19,4Mt ou 19,6%	79,7Mt ou 80,4%
Varição	↑	↑	↑	↓	↑	↑

Quadro 3 – Novas fronteiras do Agronegócio

1 Nomenclatura CTLOG = Câmara Técnica de Logística e Infraestrutura do Ministério da Agricultura.

Contudo, não paro de me perguntar: quanta riqueza produzida no campo foi jogada no lixo das ineficiências logísticas? Em que nível de desenvolvimento já poderíamos estar se os bilhões e mais bilhões de dólares perdidos fossem para as mãos das cadeias produtivas geradoras? Vale observar que pouco mais de 40% da mão de obra empregada estão nas lavouras e nos criatórios, o restante está nas atividades que vão desde a pesquisa até a colocação dos produtos nas mãos dos clientes em todo o mundo.

Paralelamente, lembro que nosso “país-continente”, com mais de 8 mil km de costa marítima e outro tanto em vias internas navegáveis, não tem uma estrutura de navegação comercial compatível com suas potencialidades. Principalmente por culpa de uma legislação inadequada, conforme demonstrado ao longo de décadas, a qual, eivada de erros e vícios, impediu aumentar a competitividade das EBNs (Empresas Brasileiras de Navegação) e consolidar a soberania comercial em nossas águas.

Exemplificando, na safra 2013/2014 tínhamos a necessidade de suprir o Nordeste com milho. Mobilizamos fornecedores, montamos um lote padrão Panamax e consultamos vários agentes marítimos sobre preços de fretes de cabotagem Paranaguá-Recife. Para nosso desespero, os preços cotados representavam quase o mesmo valor de Paranaguá-Xangai. Constatamos que as propostas por toneladas/quilômetro (t/km) estavam entre sete e dez vezes mais caras do que na navegação de longo curso.

Afora essa experiência, lembramos que ao longo de muitos anos éramos obrigados

a exportar trigo e milho do Sul para a África e o Mediterrâneo e que importávamos os mesmos produtos do Canadá para abastecer o Nordeste.

Os produtores paraenses de óleo de palma (dendê) nos informaram recentemente que, para transportar uma tonelada de óleo de palma do Pará até São Paulo por rodovia pagam em torno de US\$ 150, enquanto que a Malásia e a Indonésia mandam o produto para o Brasil com frete marítimo de US\$ 65 a tonelada. Mas por que não usamos a cabotagem? Porque sairia ainda mais caro do que por rodovia.

Mais um triste exemplo. Espertamente, a reserva de mercado interna foi estendida

Legislação inadequada, ao longo de décadas, impediu aumentar a competitividade das Empresas de Navegação e consolidar a soberania comercial em nossas águas

para alguns países vizinhos por meio de acordos bilaterais. Recentemente houve um esforço de entidades da produção no sentido de denunciar o convênio com o Chile, onde operam duas empresas, uma de lá e outra de cá,

mas não tivemos sucesso na Decisão Camex 25/07/2017. Para se comparar, algumas empresas estão levando cargas da região de São Paulo até Santiago, rodando cerca de 3 mil quilômetros, cruzando a Cordilheira dos Andes a 3.200 metros de altitude com custos de transporte mais convenientes.

Poderíamos exemplificar com frutas, carnes, cegonheiros e industrializados, pois os que vivenciam diariamente as nossas potencialidades percebem que existem inominadas oportunidades de negócios que vem sendo abortados pelos custos logísticos. O acordo com o Peru, que é mais distante, foi extinto, e os fretes sofreram uma redução da ordem de 50%.

Para ilustrar, surge uma pergunta: se pagássemos “somente” o dobro do preço

médio da navegação de longo curso, em que nível estaríamos usando a navegação? Qual seria a dimensão da frota das EBNs? Seguramente, o Brasil estaria noutra posição.

No Quadro 4, mais uma constatação dramática da evolução da frota num período estudado. Mas qual a razão da brutal queda na evolução das EBNs? Os especialistas indicam que, com a privatização da empresa Vale, sua frota passou para uma subsidiária *offshore*, pois, se mantivessem registro e submissão às leis brasileiras, a empresa não seria competitiva. Outras empresas acompanharam a mesma marcha, e a curva desabou.

Essas anotações, visualizando vários ângulos, conduzem à conclusão de que precisamos reestruturar a legislação que rege a navegação brasileira. Mas onde mexer? O que se deve desejar? Mas sempre lembrando que a logística é um meio, e não um fim.

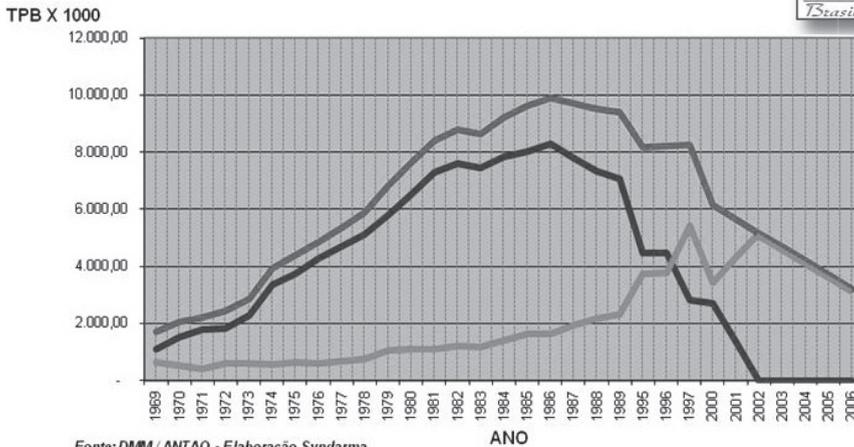
Primeiro, temos de mirar na busca da isonomia de custos com os de longo curso e, em seguida, fazer uma faxina nos pen-

duricalhos armados para restringir a entrada de novos competidores no mercado de cabotagem e, paralelamente, eliminar certas vantagens para quem está lá.

Vejam, as EBNs têm um elevado grau de subordinação à reserva de mercado da construção naval dita brasileira, que vende muito mais caro do que no mercado internacional, até porque ela também se encaixa numa cadeia de reservas de mercado de fornecedores ainda; além disso, tem prazos de entrega mais longos.

A constituição de uma EBN sofre uma série de obstáculos, tendo dificuldades para cumprir o emaranhado de exigências e, principalmente, para alugar embarcações no mercado internacional e operar com as conveniências por ele propiciadas. Mais ainda, a tributação nos bens adquiridos internamente ou na importação já as coloca numa triste condição de desvantagem na estrutura de custos de capital. Mas os obstáculos não param por aí: combustíveis e suprimentos padecem dos mesmos problemas.

Cabotagem e Longo Curso - frota



Fonte: DMM / ANTAQ - Elaboração Syndarma

Nota: valores para período 2000/2006 obtidos por interpolação.

— L. CURSO — CABOTAGEM — LC + CAB

Quadro 4 – Evolução da frota própria brasileira em tonelada de porte bruto (TPB)

Os custos de mão de obra, diante das exigências da legislação, tais como lotações, remunerações e outros, também não são desprezíveis. Além disso, temos as cobranças dos adicionais para o Fundo da Marinha Mercante, cheio de arranjos e remendos para beneficiar algumas situações muito discutíveis.

O quadro apresentado já é extremamente preocupante, mas tem mais. A navegação mundial de contêineres vem sofrendo mudanças apreciáveis. Inicialmente pela concentração nas mãos de somente cinco empresas, de mais de 70% do mercado internacional, utilizando navios e terminais concentradores de grande porte – *hub ports* –, que exigem a combinação com meios terrestres, e também uma navegação “alimentadora” – *feeder* –, que opera a conexão para portos menores utilizando embarcações de menor porte em rios e mares.

Com o modelo interno atual, e se esta tendência se acelerar, várias atividades produtivas e portos menores poderão ser inviabilizados no País. Isso porque os custos de conexão – varejo – poderão custar tanto quanto as remessas de atacado oriundas de portos longínquos ou a eles destinadas. Decididamente, esta situação

tem de ser mudada via legislação, pois nossos empresários não são incompetentes, os problemas da cabotagem estão na estruturação maliciosa das reservas de mercado e na tributação.

A proposta corretiva é simples: vamos liberar a criação de empresas de navegação;

cortar as amarras com as reservas de mercado; dar um tratamento de custos isonômico com os da navegação de longo curso, especialmente tributos; extinguir a cobrança do Fundo da Marinha Mercante (AFRMM); usar o seu saldo para criar um fundo financeiro dedicado e estabelecer regras de transição para os atuais operadores.

Nesta linha de regulamentação, as Empresas Brasileiras de Navegação e o mercado de cabotagem vão crescer explosivamente, trazendo consigo uma

redução de custos logísticos que se refletirá nos preços dos produtos de consumo e de matérias-primas industriais, gerando imensas oportunidades de viabilizar o espírito empreendedor de nossa gente e aumentar a competitividade sistêmica de nossa economia. Ou temos a coragem de buscar o rumo certo ou amargaremos o atraso do “fica como está”.

Empresários não são incompetentes, problemas da cabotagem estão na estruturação maliciosa das reservas de mercado e na tributação. A proposta corretiva é simples: Empresas de Navegação e o mercado de cabotagem vão crescer, viabilizar o espírito empreendedor e aumentar a competitividade sistêmica da economia. Ou temos a coragem de buscar o rumo certo ou amargaremos o atraso do “fica como está”

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA>; Política Marítima; Cabotagem; Empresa de Navegação; Marinha Mercante; Economia; Poder Nacional; Produção;