

Notícias

Para professor da USP, BR do Mar deve expandir transporte marítimo de cargas no Brasil

By Agencia Porto | 22 Dez, 2020

O Brasil tem 7,4 mil km de costa onde estão distribuídos 34 portos. O transporte marítimo de cargas, chamado de cabotagem, deve entrar numa fase de expansão no Brasil com a criação do marco regulatório do setor, que prevê redução de custos portuários e logísticos e incentivo à indústria naval brasileira. O Projeto de Lei 4199/20, do Ministério da Infraestrutura, estabelece o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, conhecido também como a BR do Mar. O PL foi aprovado na Câmara dos Deputados e seguiu para votação no Senado.

O objetivo da lei é eliminar travas da atual legislação e estimular o crescimento do sistema aquaviário na matriz de transportes brasileira. Hoje o transporte marítimo responde por apenas 11% do total de cargas movimentadas no Brasil, enquanto o rodoviário, por 65%. Além disso, 70% da carga transportada por navios na costa brasileira são derivados de petróleo. Os dados são da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O transporte marítimo de cargas cresce 10% ao ano e o Ministério da Infraestrutura quer elevar esse aumento para 30% ao ano. A meta oficial é passar de 1,2 milhão de TEUs (unidade equivalente a 20 pés) de contêineres transportados por ano para 2 milhões de TEUs até 2022.

O professor Márcio Mattos Borges de Oliveira, da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade de Ribeirão Preto (FEARP) da USP, é especialista em Logística e Cadeia de Suprimentos. O professor diz que a logística aproxima os produtos entre quem produz e quem consome. E quando se melhora a logística, melhoram como um todo as condições econômicas de um país. “O transporte por navio é mais demorado, ainda tem a carga e descarga no porto, mas é muito mais barato por tonelada transportada por quilômetro, por exemplo, do que o transporte rodoviário.” Apesar de ser mais barato que o transporte rodoviário, os custos de transporte marítimo no Brasil chegam a ser 70% mais caros que em portos da Europa ou da Ásia.

Uma das causas do transporte de cabotagem ser ainda incipiente é o protecionismo. Uma das novidades da lei é que as Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) que detenham frota nacional de navios possam alugar navios estrangeiros. A ideia é que possam ampliar as operações e reduzir custos. A legislação atual obriga que as EBNs encomendem a construção de navios de estaleiro nacional, o que impede a concorrência e encarece custos. “Quanto mais protecionismo, maiores os custos e menor a concorrência do setor, e o aumento do número de navios disponíveis para transporte de cargas é um dos maiores benefícios que a lei deve trazer ao País.”

Para o professor, a BR do Mar chega num momento importante para melhorar a logística nacional. “O Brasil é muito atrasado em sua logística. Temos uma melhoria da malha ferroviária e agora, teremos esse incremento na cabotagem. Um produtor de soja que consegue ter uma produtividade excelente no campo, ao ter seu produto embarcado num navio perde competitividade internacional devido à ineficiência do transporte marítimo nacional,” conclui.