

**UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS**

CIRO SANTOS DA SILVA

**OS POTENCIAIS IMPACTOS DA BR DO MAR NO TRANSPORTE BRASILEIRO
DE CABOTAGEM**

**CAXIAS DO SUL
2023**

CIRO SANTOS DA SILVA

**OS POTENCIAIS IMPACTOS DA BR DO MAR NO TRANSPORTE BRASILEIRO
DE CABOTAGEM**

Trabalho de Conclusão do Curso de Graduação, apresentado ao Centro de Ciências Sociais da Universidade de Caxias do Sul, como parte das exigências para a obtenção do título de Bacharel em Comércio Internacional.

Orientador: Prof. Dr. Guilherme Bergmann Borges Vieira.

**CAXIAS DO SUL
2023**

Dedicatória

Dedico este trabalho ao meu pai, à minha mãe e aos meus irmãos, que me apoiaram e deram suporte durante todos os anos de estudo. Também agradeço aos meus parentes que me motivaram. E, por fim, agradeço ao meu orientador, que teve paciência e me auxiliou durante este momento de estudo.

RESUMO

A cabotagem tem apresentado historicamente uma participação de 11% na matriz modal brasileira. Porém, com a criação e aprovação da Lei nº 14.301/2022, também conhecida como BR do Mar, que buscou estimular esse setor no Brasil, essa situação tende a mudar. A BR do Mar tem como elementos centrais o incremento da oferta e o estímulo à concorrência e à competitividade. Considerando esse contexto, esta pesquisa buscou analisar os potenciais impactos da BR do Mar no transporte brasileiro de cabotagem. Para isso, foi utilizada uma abordagem qualitativa exploratória, tendo sido entrevistados representantes de diferentes atores envolvidos no setor, tais como a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (ABEAM), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), e profissionais do meio acadêmico. As entrevistas foram gravadas, transcritas e submetidas a procedimentos de análise de conteúdo. Os resultados indicaram que os potenciais impactos da BR do Mar, de forma geral, foram entendidos pelos entrevistados como positivos e de grande importância para fortalecer e desenvolver o setor, contribuindo assim para o crescimento do país.

Palavras-chave: Brasil; Modais de Transporte; Cabotagem; BR do Mar; Principais Impactos.

ABSTRACT

Cabotage has historically presented a participation of 11% in the Brazilian modal matrix. However, with the creation and approval of Law nº 14.301/2022, also known as BR do Mar, which sought to stimulate this sector in Brazil, this situation tends to change. BR do Mar has as its central elements an increase in supply, stimulation of development, incentive to competition and competitiveness. Considering this context, this research sought to analyze the potential impacts of BR do Mar on Brazilian cabotage transport. For this, an exploratory qualitative approach was used, with the interviewees being the Brazilian association of cabotage shipowners, the Brazilian association of maritime support companies, the national waterway transport agency and professionals from the academic environment. content analysis. The results indicated that the potential impacts of BR do Mar, in general, were understood by the interviewees as positive and of great importance to strengthen and develop the sector, thus contributing to the country's growth.

Keywords: Brazil; Modes of Transport; Cabotage; BR of the Sea; Main Impacts.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Portos da navegação de cabotagem.....	18
--------------------------------------------------	----

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Participação por perfil de carga na navegação de cabotagem 19

LISTA DE QUADROS

Quadro 1-Características das Cargas Transportadas	19
Quadro 2-Adoção de políticas de Cabotagem Liberalistas	23
Quadro 3-Adoção de políticas de Cabotagem Protecionistas	24
Quadro 4-Classificação De Políticas De Cabotagem Por Países.....	25
Quadro 5-Síntese da avaliação do cenário atual do transporte de cabotagem	32
Quadro 6-Síntese das principais oportunidades da cabotagem brasileira	34
Quadro 7-Síntese dos principais desafios da cabotagem brasileira	34
Quadro 8-Síntese principais aspectos abordados pela Lei nº 14.301/2022.....	36
Quadro 9-Síntese principais pontos positivos da Lei.....	38
Quadro 10-Síntese principais pontos negativos da Lei	39
Quadro 11- Síntese dos Potenciais impactos da BR do mar	41
Quadro 12-Síntese das mudanças na matriz modal brasileira.....	42

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABAC	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem
ABEAM	Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BNDES	Banco Nacional do Desenvolvimento
CNT	Confederação Nacional do Transporte
EBN	Empresa Brasileira de Navegação
MINFRA	Ministério da Infraestrutura
SINAVAL	Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore
TEUs	<i>Twenty-Foot Equivalent Unit</i>
TCU	Tribunal de Contas da União

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
1.2 OBJETIVOS	13
1.2.1 Objetivo geral.....	13
1.2.2 Objetivos específicos.....	13
1.3 JUSTIFICATIVA	13
2 REFERENCIAL TEÓRICO	15
2.1 TRANSPORTE MARÍTIMO: CONCEITO E MODALIDADES	15
2.2 TRANSPORTE MARÍTIMO DE CABOTAGEM	18
2.3 EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE CABOTAGEM NO BRASIL	20
2.4 PRINCIPAIS ASPECTOS DA BR DO MAR.....	22
3 MÉTODO	27
3.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA	27
3.2 PROCEDIMENTOS DE COLETA E ANÁLISE DE DADOS.....	27
4 RESULTADOS	29
4.1 DESCRIÇÃO E ANÁLISE DAS ENTREVISTAS.....	29
4.1.1 Questões Introdutórias	29
4.1.2 Questões centrais.....	34
4.1.3 Questão de Fechamento	40
5. CONCLUSÕES	42
5.1 IMPLICAÇÕES GERENCIAIS	43
5.2 LIMITAÇÕES DO ESTUDO E SUGESTÕES PARA PESQUISAS FUTURAS....	43
REFERÊNCIAS	45
APÊNDICE A: ROTEIRO DE ENTREVISTAS	49

1 INTRODUÇÃO

O transporte de mercadorias no Brasil é realizado, na maioria das vezes, através do modal rodoviário, que apresenta algumas vantagens, tais como a flexibilidade, a disponibilidade e a agilidade, entre outras. No entanto, existem outros modais de transporte que poderiam ser mais utilizados. São eles: o modal ferroviário, o dutoviário, o aeroviário e o aquaviário.

Falando especificamente do modal aquaviário, segundo Teixeira 2018, a geografia do Brasil e seu processo de colonização influenciaram na preponderância da navegação de cabotagem como o principal meio de transporte de cargas a longas distâncias durante a maior parte de sua história. Foi somente a partir da segunda metade do século XX que a cabotagem perdeu sua importância relativa¹ (TEIXEIRA, 2018).

Conforme Dias (2022), a Navegação de cabotagem é responsável pela ligação entre os portos de um mesmo país, sendo um elemento da navegação nacional, juntamente com a navegação de interior. Conforme BRASIL (2022), O Brasil possui 8.500 mil quilômetros de costa navegável e a cabotagem pode ser um importante elemento para auxiliar no escoamento das cargas, aliviando as rodovias e reduzindo as externalidades negativas do transporte rodoviário como o número de acidentes e a poluição. (BRASIL, 2020, não paginado).

No que diz a respeito à participação da cabotagem na movimentação de cargas containerizadas, conforme boletim aquaviário do primeiro trimestre da ANTAQ (2022). A movimentação de contêineres na cabotagem registrou queda de 3,8% no primeiro trimestre de 2022, quando comparada com o mesmo período de 2012. Das principais instalações portuárias que movimentaram esse perfil de carga na cabotagem, apresentaram alta expressiva no trimestre o Porto Itapoá (+45,2%) e o Rio de Janeiro (+119,7%). Apresentaram recuo expressivo na movimentação a DP World Santos (- 27,3%) e o porto de Paranaguá (-13%). Importante ressaltar que a base comparativa do ano de 2022 é alta.

O órgão brasileiro responsável por atuar no modal aquaviário é a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Sendo integrada ao Ministério de

infraestrutura (MINFRA), a ANTAQ tem a função de implementar as políticas formuladas pelo Ministério da Infraestrutura, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na legislação. É responsável por regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária (ANTAQ,2022).

O setor de navegação conta como elementos de protecionismo regulatórios que direcionar as atividades do governo, nas questões estratégicas proteger a frota nacional, as legais para garantir que os navios de cabotagem cumpram a legislação nacional e internacional, econômicas promover o desenvolvimento da indústria naval ou proteger a indústria da cabotagem, sócias a proteção do emprego da tripulação nacional, e as culturais e ambientais desenvolver a indústria de cabotagem ambientalmente sustentável (Ministério da Infraestrutura, 2022).

Com a intenção de fomentar a concorrência e a competitividade na cabotagem, foi aprovada a lei nº 14.301, de 7 de JANEIRO de 2022, popularmente chamada de BR do mar, que dispõe sobre instituir o programa de estímulo ao transporte por cabotagem, este estudo tem como tema central a análise dessa Lei e de seus potenciais impactos para o setor.

1.1 DELIMITAÇÃO DO ESTUDO E PROBLEMA DE PESQUISA

Algumas leis vigentes sofrem alterações com aprovação da BR do mar, leis tais como: lei nº 5.474, de 18 de JULHO de 1968 que dispõe sobre as duplicatas, e dá outras providências, lei nº 9.432, de 8 de JANEIRO de 1997 que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, havia nessas leis fortes características de protecionismo e burocracia.(BRASIL,[2023a],não paginado).

Outro elemento que já estava sendo observado desde 2019, era falta de fomento no setor, segundo auditoria operacional do TCU (2019), O secretário do TCU Jairo Misson apresentou os achados da auditoria operacional e ressaltou que esse tipo de fiscalização exige um grande esforço do Tribunal, mas é fundamental para que se aprofunde o conhecimento sobre o assunto e para que sejam encaminhadas as soluções para os entraves existentes. “O relatório do TCU não é exaustivo, teve um escopo delimitado, mas pode fornecer subsídios para as tomadas de decisão e contribuir com as políticas de fomento do setor”, destacou.

Com o intuito de mudar esse cenário problemático, o governo federal, através da lei nº 14.301/2022 BR do Mar (BRASIL, [2023b], não paginado), busca diminuir essa Barreira. Dado esse contexto, o presente estudo busca responder à seguinte questão de pesquisa: Como a BR mar poderá impactar o transporte brasileiro de cabotagem?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

O presente estudo tem como objetivo geral analisar os potenciais impactos da BR do Mar no transporte brasileiro de cabotagem.

1.2.2 Objetivos específicos

Visando atingir o objetivo geral previamente apresentado, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos:

- a. apresentar os principais aspectos da Lei nº 14.301/2022 (BR do Mar);
- b. avaliar os pontos positivos e negativos da Lei pela ótica de atores do setor;
- c. verificar a potencial influência da BR do Mar na matriz modal brasileira;
- e
- d. identificar possíveis aprimoramentos na Lei, com vistas a potencializar a competitividade da cabotagem no Brasil.

1.3 JUSTIFICATIVA

Como já foi citado anteriormente, o Brasil possui 8.500 km de costa e a cabotagem é um elemento fundamental para o fluxo de carga no país. Se explorado com mais efetividade, o setor pode contribuir de forma mais efetiva com o desenvolvimento econômico brasileiro. Com base nesses elementos, faz-se necessário aprofundar e ampliar a discussão sobre o tema BR do Mar, para que empresas e órgãos governamentais analisem os reflexos da Lei e se mobilizem na busca por melhorias futuras, o que justifica o presente estudo.

Cabe salientar que a cabotagem influencia também aspectos sociais e ambientais, pois o maior uso do modal aquaviário, que apresenta uma capacidade de transporte superior à do rodoviário, ajuda a diminuir o número de caminhões nas estradas. Com isso, é possível reduzir o impacto de algumas externalidades negativas do transporte rodoviário, tais como os congestionamentos, os índices de acidentes nas rodovias, as emissões atmosféricas, entre outros aspectos. Esses aspectos evidenciam a relevância do tema em relação a aspectos sociais e ambientais. Conforme a AGENDA INSTITUCIONAL TRANSPORTE E LOGÍSTICA da Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2022), a nova legislação é uma das ferramentas para destravar a cabotagem no país e pode elevar de 11% para 30% a participação desse meio de transporte na matriz logística nacional. Isso demonstra que o setor tem potencial de crescimento e pode se tornar cada vez mais popular entre os embarcadores e transportadores do país.

Cabe salientar que a cabotagem não merece atenção ou colaboração somente do governo e de empresas que executam ou demandam o serviço, mas também do meio acadêmico, que pode auxiliar tanto na avaliação de ações já tomadas quanto no planejamento de ações futuras, reunindo e analisando dados sobre o desenvolvimento do setor. Pelo fato de a BR do Mar se tratar de uma Lei ainda recente, não se observam na literatura muitas pesquisas sobre o tema os estudos encontrados foram realizados em 2021 um ano antes da aprovação da lei e são eles: Autor(a) Luísa Ferreira Lobão, Tema: Cabotagem Do Brasil e Seus Conflitos (2021), Autores (as) Camilla Araújo Soares da Silva e Marcela Muniz Campos, Tema :BR DO MAR: Uma Análise Sobre A Cabotagem No Brasil e As Inovações Do PL N. 4.199/20 (2021), Autor Fábio Apulcro Barcelos Dos Santos Tema :Navegação De Cabotagem No Brasil: Como o Programa “BR do Mar” pode contribuir para o desenvolvimento do Brasil em um cenário pós pandemia de Coronavírus (2021) .Tudo isso reforça a importância do presente estudo, que se mostra oportuno e relevante em termos acadêmicos, econômicos, sociais e ambientais.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Este capítulo demonstra quais fontes teóricas foram utilizadas para dar fundamento à pesquisa. O capítulo foi organizado para apresentar os conceitos de transporte marítimo, transporte marítimo de cabotagem, evolução do transporte de cabotagem no Brasil, principais aspectos da BR do Mar.

2.1 TRANSPORTE MARÍTIMO: CONCEITO E MODALIDADES

O transporte marítimo é realizado por navios de grande porte nos mares e oceanos e, apesar de não ser o modal mais rápido, apresenta algumas vantagens com relação à confiabilidade e capacidade de transportar grandes volumes (ANTAQ, 2006), além da eficiência energética e economia de escala para transportar grandes lotes a longa distância (RODRIGUES, 2004).

As modalidades de navegação estão definidas nos termos do Art. 2º da Lei nº 9.432 de 8 de janeiro de 1997:

Capítulo II

Das Definições

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições:

VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;

VIII - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

IX - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

X - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

XI - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;(BRASIL, [2023a], não paginado).

Conforme Sindiporto Brasil (2020), as atividades de apoio portuário consistem na realização de operações de atracação e desatracação de navios, rebocagem oceânica, salvatagem, além dos serviços provenientes de abastecimento de água e

óleo aos navios e da operação de lanchas, inclusive dos práticos, que permitem ações seguras.

Já a navegação de apoio marítimo é aquela que confere apoio logístico a embarcações e instalações que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos em águas territoriais nacionais e na zona econômica. As embarcações de apoio marítimo suprem as unidades de exploração e produção dos insumos necessários às suas operações e auxiliam em fainas de diversas naturezas tais como montagem e lançamento de equipamentos e tubulações, manuseio de âncoras, manuseio de espia, transporte de pessoal, combate à poluição, combate a incêndios, e manutenção de plataformas e estruturas submersas. De acordo com a complexidade da natureza das atividades, as embarcações de apoio marítimo assumem características técnicas mais sofisticadas (ABEAM, 2022). No que se refere à cabotagem, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, em seu artigo 2º inciso IX a define como o transporte realizado “entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores. (BRASIL, [2023a], não paginado). Percebe-se, portanto, que a definição da cabotagem, em termos legais, compreende a navegação interior.

A concentração das atividades econômicas próxima à costa brasileira e a grande extensão do litoral do país favorece o transporte de cargas através da navegação de cabotagem. A estratégia logística de algumas das maiores cidades do Brasil faz com que as mesmas tenham acesso ao mar e estejam localizadas nas proximidades dos portos (SCOTTINI, 2012).

Por outro lado, a navegação interior é um excelente meio para transportar, por longas distâncias, produtos homogêneos e de baixo valor agregado, como produtos agrícolas – tipo soja e milho – e minérios. Uma de suas principais características é a capacidade de transportar grandes toneladas a um baixo custo em relação aos outros modais de transporte (BNDES, 2018).

Conforme Rodrigues (2007), denomina-se navegação de longo curso o transporte marítimo internacional, o qual abrange todos os navios que oferecem dois tipos de serviço:

- Serviços regulares (*liner shipping*), nos quais são divulgadas as rotas antecipadamente, as cargas são geralmente unitizadas e de alto valor

agregado, o contrato é firmado pelo peso e volume e as barreiras à entrada são representadas por altos investimentos iniciais; e

- Serviços irregulares (*tramp shipping*), em que os navios operam sem compromisso de rota ou tráfego e programação de escalas, as cargas geralmente são de baixo valor agregado (*commodities*), o afretamento é feito por viagem ou tempo, e a estrutura concorrencial abrange menores barreiras a novos entrantes.

Segundo Keedi (2011), nos serviços de linha regular a contratação de espaço para transporte de cargas pode ser realizada através uma nota de reserva (*booking note*) ou por qualquer outra forma documentada como e-mail, carta ou mesmo por telefone, com posterior confirmação ou não por escrito, sempre dependendo do combinado e/ou do relacionamento entre as partes. Obviamente, convém que seja sempre escrita para se evitar problemas futuros. As formas de contratação dos serviços de tramp poder ser feitas por afretamento por viagem, contrato de afretamento, arrendamento por tempo, arrendamento a casco nu. Conforme (SOUZA; ROBLES, 2010), são é definido como:

- Afretamento por viagem: Neste caso, o afretador é contratado para transportar uma mercadoria específica, por X dólares por t, de um porto a outro. A gestão do navio e todos os seus custos (como tripulação, combustível, despesa portuária, seguro e etc.) são de responsabilidade do afretador.
- Contrato de afretamento: é um acordo em que vários afretamentos por viagem são efetuados, ou seja, o fretador concorda em transportar uma série de certa quantidade de carga por um preço determinado. Geralmente, o afretador estabelece a quantidade para ser transportada por um preço e deixa os detalhes da viagem para o armador. Assim, este pode operar de forma a reduzir os custos, podendo trocar cargas entre navios ou conseguir outras para a mesma viagem.
- Arrendamento por tempo: nesta modalidade de contratação, o fretador contratar um armador por certo tempo, que pode ser o suficiente para completar uma viagem ou por alguns meses ou anos e continuam sob a responsabilidade do fretador todos os custos operacionais do navio, como

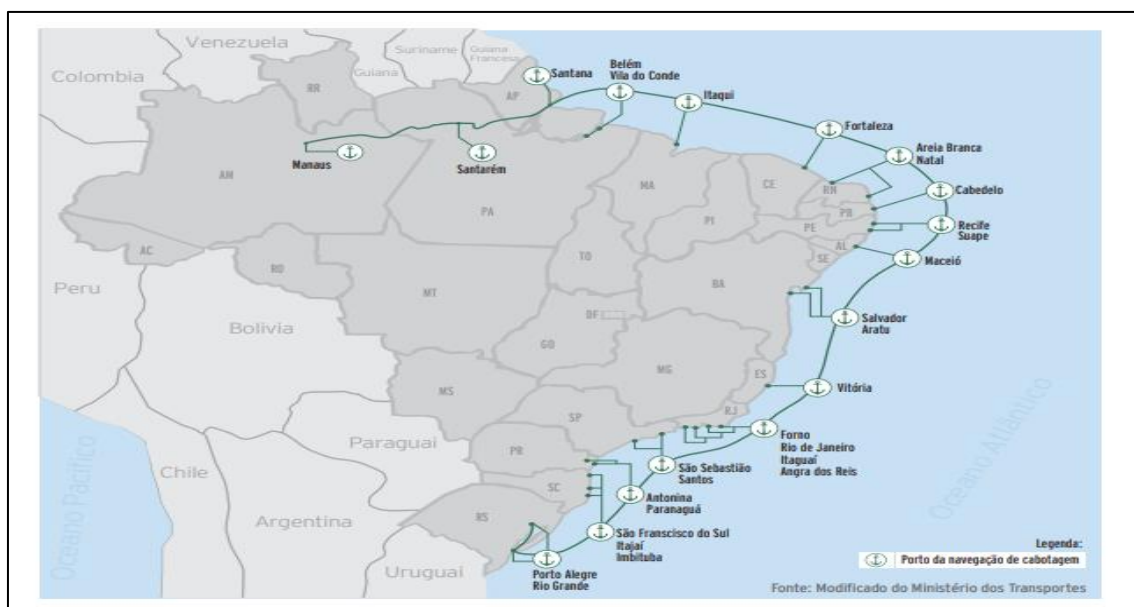
tripulação e manutenção com o contratante responsável pela gestão comercial do navio e suas despesas (tarifas e taxas portuárias).

- Arrendamento a casco nu: Neste tipo de acordo está em negociação apenas o navio, sendo que tanto as gestões operacionais quanto a comercial estarão sob controle do fretador. Seu benefício é que o armador não precisa imobilizar capital num navio, podendo sair facilmente do mercado caso necessário.

2.2 TRANSPORTE MARÍTIMO DE CABOTAGEM

A ocupação territorial brasileira concentrou-se, inicialmente, nas regiões litorâneas adjacentes à infraestrutura portuária. Nessas regiões, localiza-se a maioria das capitais estaduais, além de grande parte das maiores cidades do país: São Paulo, Rio de Janeiro, Vitória, Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba, Salvador, Aracaju, Maceió, Recife, Natal, Fortaleza, São Luís, Belém, Macapá, Manaus e Porto Velho. Com isso, no Brasil, cerca de 80% da população reside em uma faixa de duzentos quilômetros da costa, o que ressalta o potencial da navegação de cabotagem do país (BNDES, 2018). A Figura 1 apresenta os portos brasileiros mais utilizados na navegação de cabotagem.

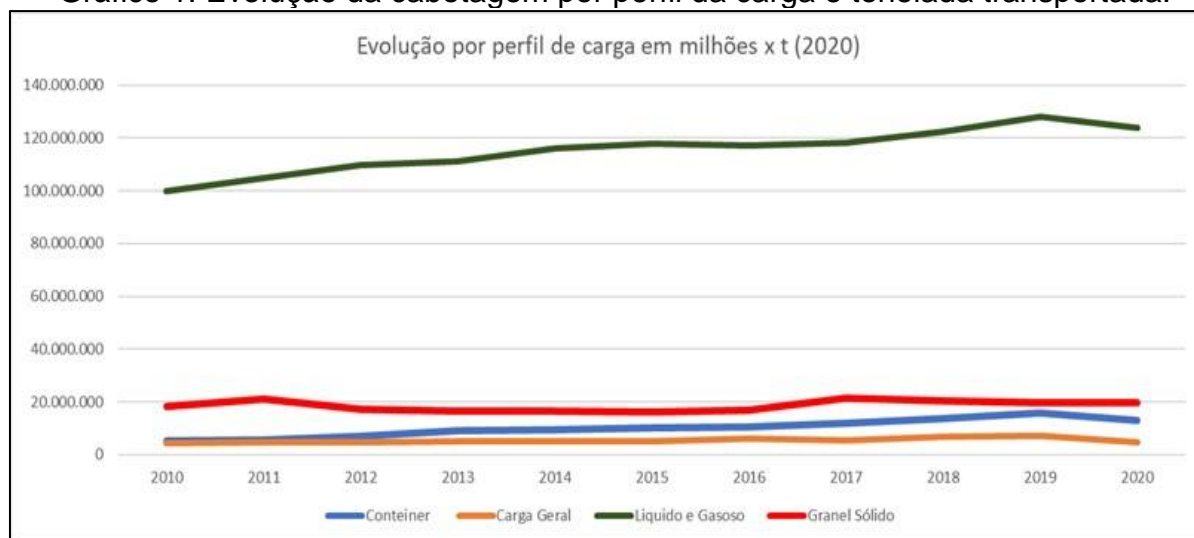
Figura 1: Portos da navegação de cabotagem



Fonte: CNT (2013).

O Gráfico 1 mostra a evolução da cabotagem por perfil de carga e tonelada de 2010 a 2020. Observa-se uma predominância do transporte de granel líquido e gasoso. Esse tipo de carga também apresenta crescimento no período considerado (2010 a 2020).

Gráfico 1: Evolução da cabotagem por perfil da carga e tonelada transportada.



Fonte: ANTAQ (2020).

Apesar da predominância do granel líquido e gasoso, a cabotagem pode ser utilizada para transportar diversos tipos de carga. As principais cargas transportadas por cabotagem são apresentadas no Quadro 1.

Quadro 1- Principais cargas transportadas por cabotagem

Granel Sólido	Minério de Ferro, Soja, Adubos (Fertilizantes), Bauxita, Milho
Granel Líquido	Petróleo, Derivados Petróleo, Gás de Petróleo, Soda Cáustica.
Carga Geral	Pasta de Celulose, Ferro e Aço, Semi Reboque Bau, Madeira.

Fonte: ANTAQ (2022).

Como o transporte de cabotagem tem acesso a praticamente todo o território nacional através dos portos citados anteriormente, é imprescindível o fortalecimento do setor. Os produtos transportados por cabotagem abrangem tanto a indústria como o agronegócio e são fundamentais para a economia e o desenvolvimento do país.

2.3 EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE CABOTAGEM NO BRASIL

Nesta seção é apresentada a evolução histórica do transporte de cabotagem no Brasil. São discutidos os principais avanços e desafios enfrentados pelo setor em cada época.

O processo histórico de colonização foi determinante para a navegação de cabotagem ser praticada no Brasil desde a chegada dos portugueses. Organizada em feitorias e, posteriormente, em capitanias hereditárias, a colonização estruturou o povoamento a partir do litoral. Somente muito tempo depois, conseguiu-se desbravar o interior. Por essa razão, ainda hoje, 80% da população brasileira reside em uma faixa de até duzentos quilômetros do litoral (FONSECA, 2015 apud TEIXEIRA, 2018, p.396).

Nos séculos XVI a XX, em que a mobilidade de carga ainda era reduzida, a cabotagem exerceu um importante papel para o escoamento da produção, sendo que, entre os séculos XIX e XX, a cabotagem foi o modal de transporte mais relevante do país (TEIXEIRA et al., 2018). Conforme os autores, esse desenvolvimento da cabotagem está relacionado ao fato de que, a partir do século XIX, o Governo Imperial se viu compelido a desenvolver um sistema de transportes, o que era necessário para fazer frente à vastidão do território, associada à grande dispersão e desconexão dos núcleos de povoamento. Para tanto, foram realizados investimentos orientados tanto ao transporte de cabotagem quanto às ferrovias.

Nesse período, o Governo atuou viabilizando tanto subvenções para a navegação quanto juros menores para investimentos em ferrovias. Como resultado, algumas porções do território brasileiro passaram a ser integradas ao sistema de trocas de mercadorias. O destaque conferido à navegação costeira ou de cabotagem e ao transporte ferroviário foi uma tentativa de mudar o quadro de isolamento econômico e proporcionar a integração dos dispersos núcleos de povoamento. Muito precárias até o início do século XIX, a indústria naval e a infraestrutura portuária somente começaram a experimentar um desenvolvimento mais significativo a partir de 1808, com a vinda da Família Real e a promulgação do Decreto de Abertura dos Portos às Nações Amigas. Assim, com o fim do monopólio comercial português no Brasil, novas possibilidades econômicas e de expansão do comércio favoreceram o desenvolvimento da indústria naval nacional, repercutindo na evolução da navegação de cabotagem (TEIXEIRA et al, 2018, p.397).

Continuando a evolução do transporte de cabotagem, Teixeira et al. (2018, p.398) comentam:

Nos anos subsequentes, além de se tornar permitido que empresas estrangeiras operassem no Brasil, permitiu-se também a elas o acesso aos subsídios do Tesouro Nacional. Com essa medida, a capacidade de

transporte de cargas na cabotagem brasileira aumentou abruptamente, mas outra consequência imediata foi a ruína das empresas nacionais fomentadas no período anterior. Ao longo de todo esse período, o sistema ferroviário que vinha se estabelecendo não chegou a constituir, de fato, uma rede nacional de transporte de cargas. A verdadeira coluna do sistema de transporte nacional entre o século XIX e a primeira metade do século XX, portanto, foi a navegação de cabotagem.

Com o governo de Washington Luiz (1926-1930), que tinha como característica a construção de estradas, e o de Juscelino Kubitschek (1956-1961), que também impulsionou outros setores como energia, transporte, alimentação e indústria de base (TEIXEIRA et al., 2018), os setores rodoviário e naval foram beneficiados. Esse acontecimento foi importante para o fortalecimento e desenvolvimento do Brasil, trazendo relevância internacional para o país.

Graças às políticas governamentais e às linhas de financiamento, mantidas de forma persistente a partir dos anos 1950, no fim da década de 1970 a indústria naval brasileira atingiu seu ápice. Foram viabilizadas a ampliação e a modernização da frota mercante (tanto para cabotagem quanto para longo curso) e a consequente consolidação de um parque de estaleiros no Brasil. O país atingiu o posto de segunda potência na indústria naval do mundo, gerando mais de 39 mil empregos diretos em 1979. Apenas o Japão tinha uma indústria naval superior à brasileira naquela época. Esse cenário entrou em declínio a partir dos anos 1980.

[...] Na década de 1990, marcada pela abrupta abertura econômica ao mercado internacional e pela ampla política de privatizações, o setor aquaviário continuou enfraquecido. Viu-se a descontinuidade de planejamento e de execução de atividades no setor. Contudo, foram relevantes, nessa época, a promulgação da Lei dos Portos (Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993) e a alteração do regime jurídico da navegação mercante que, a partir de 1997, facultou às empresas brasileiras afretarem embarcações estrangeiras para a cabotagem. Mesmo assim, até o fim dos anos 1990, houve a decadência e o desaparecimento dessas empresas, desarticulando o mercado brasileiro de navegação com o domínio das empresas de capital estrangeiro (TEIXEIRA et al, 2018, p.400-401).

Segundo a Empresa Brasileira de Planejamento e Logística (EPL, 2016 apud TEIXEIRA et al., 2018, p.401):

A expansão da indústria naval no país, na última década, inclui a navegação de cabotagem, cuja frota foi acrescida de 87 novas embarcações (ANTAQ, 2017), o que representou um aumento de 167% entre os anos de 2001 e 2016. Contudo, tal expansão não foi suficiente para elevá-la novamente ao patamar de importância que tinha até meados dos anos 1930, quando era um dos principais meios de transporte de cargas. Atualmente, o modal rodoviário, por exemplo, responde por quase 65% da carga transportada.

2.4 PRINCIPAIS ASPECTOS DA BR DO MAR

No dia 7 de janeiro de 2022 foi aprovada a Lei nº 14.301/2022 (BR do MAR), que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem. A lei teve como objetivos:

Intensificar a oferta, melhorando a qualidade dos serviços de transporte na cabotagem, incentivar o desenvolvimento do setor, estimular a concorrência e elevar a competitividade, aumentar o número da frota, fomentar a qualificação dos profissionais do setor e prospectar novos, analisar as políticas vigentes na cabotagem e a construção naval (XI - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;(BRASIL, [2023b], não paginado).

Os objetivos da BR do MAR vão ao encontro do que foi mencionado por Fernandes (2015), de que fomentar a cabotagem é importante para racionalizar o setor de transportes no país, mitigar o custo Brasil, aumentar a competitividade dos produtos nacionais, reduzir o preço final dos bens, arrefecer os congestionamentos de caminhões nos acessos dos principais portos marítimos brasileiros, impulsionar as redes e os fluxos de mercadorias, entre outros aspectos.

Em concordância Tavares (2021), apresentou de forma simplificada os aspectos que a BR do Mar abordava, separando tais aspectos em quatro eixos temáticos: frota, indústria naval, custo e porto. A forma como a BR do Mar influencia cada um desses aspectos é citada a seguir:

Frota: O programa estimula a frota em operação do país para que as Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) tenham maior controle e segurança na operação de suas linhas. Dessa maneira, propõe que a empresa que detém frota nacional poderá se beneficiar de afretamentos a tempo (quando o navio é afretado com a bandeira estrangeira, o que permite que ela tenha menores custos operacionais). São previstas, ainda, outras hipóteses que permitirão às EBNs afretarem embarcações a tempo: para substituir embarcações que estiverem em reparo ou construção; para atender operações que ainda não existam; e para cumprir exclusivamente contratos de longo prazo. Já os novos entrantes ou empresas de menor porte sem embarcações próprias poderão afretar a casco nu (o navio afretado passa a adotar a bandeira brasileira), sem a necessidade de lastro em embarcações próprias.

Indústria naval: O governo propõe diversas ações para fomentar a indústria naval, em especial no segmento de manutenção e reparos. A possibilidade de empresas estrangeiras utilizarem os recursos do Fundo da Marinha Mercante para financiarem a docagem de suas embarcações em estaleiros brasileiros é um exemplo de ação que, ao trazer maior escala para as operações dos estaleiros, irá beneficiar, também, as EBNs, que hoje utilizam estaleiros na Europa e até na China.

Custos: A Lei estabelece ações que buscam viabilizar o aumento da competitividade das operações de cabotagem, com propostas que impactam

custos de diversos tipos, como as burocracias que sobrecarregam as operações de cabotagem.

Portos: Uma iniciativa importante é a permissão do uso de contratos temporários para a movimentação de cargas que ainda não possuem operação no porto, agilizando a entrada em operação de terminais dedicados à cabotagem.

Outro artigo da BR do Mar que merece ser citado é o artigo 5º, que trata da questão do afretamento. Esse artigo estabelece que a empresa habilitada na BR do Mar poderá afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira ou de subsidiária integral estrangeira de outra empresa brasileira de navegação para operar a navegação de cabotagem (BRASIL, [2023b], não paginado). Nesse contexto, destaca-se a hipótese do afretamento para a prestação exclusiva de operações especiais de cabotagem, caracterizada como a cabotagem para o transporte de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira. (ANTAQ, 2022). Esse artigo da Lei possui características de políticas liberais por facilitar a entrada de empresas estrangeiras (abertura de mercado), reduzindo o protecionismo a que o setor estava submetido.

O protecionismo no setor de cabotagem reflete na indústria naval, marinha mercante e na frota nacional, o uso do instrumento de protecionismo tem com intuito estimular o desenvolvimento e crescimento do setor. Dois pontos importantes a serem mencionados, são a legislação trabalhista brasileira e os tributos, fazendo com que os custos fiquem elevados prejudicando a competitividade.

Há elementos importantes que diferem as ações de políticas de cabotagem liberalistas das protecionistas. O estudo de cabotagem realizado pela ANTAQ (2019) cita quais são as características de cada uma das políticas e quais áreas elas abrangem. Esses aspectos são apresentados nos Quadros 2 e 3.

Quadro 2 - razões para a adoção de políticas de cabotagem liberalistas

Estratégicas	<ul style="list-style-type: none"> ● Contribuir para o desenvolvimento de uma estratégia logística nacional robusta. ● Superar ineficiências de um mercado de cabotagem protegido
Econômicas	<ul style="list-style-type: none"> ● Apoiar a internacionalização e a globalização de atividades econômicas ● Apoiar o desenvolvimento da economia nacional e internacional ● Apoiar o desenvolvimento de atividades econômicas nacionais ● Apoiar a estratégia industrial do país voltada para a exportação ● Promover o comércio intra-regional ● Promover os investimentos diretos na indústria de cabotagem nacional ● Ter acesso a financiamentos internacionais ● Ter acesso à indústria de construção naval internacional ● Permitir a encomenda de navios no mercado externo

	<ul style="list-style-type: none"> • Remover impostos de importação em navios usados ou construídos no exterior
Operacionais	<ul style="list-style-type: none"> • Promover o desenvolvimento da logística marítima • Promover o uso de novas e inovativas tecnologias • Reduzir o custo total das operações de cabotagem • Reduzir o custo de operação dos navios em especial o custo da tripulação • Reduzir as taxas de frete da cabotagem marítima
Comerciais	<ul style="list-style-type: none"> • Promover a competição entre os diferentes modos de transportes • Contribuir para o equilíbrio entre os diferentes modos de transporte • Evitar a destruição da liberdade comercial nos mares • Eliminar distorções no mercado de cabotagem • Promover e desenvolver a cooperação entre os diferentes operadores de transporte • Promover a competição entre as diferentes empresas de cabotagem • Ampliar a liberdade de escolha do embarcador • Ampliar o leque de serviços oferecidos pelos navios de cabotagem
Ambientais	<ul style="list-style-type: none"> • Promover o desenvolvimento da multimodalidade, intermodalidade e comodidade • Contribuir para a transferência de carga da rodovia para o mar • Promover o desenvolvimento de uma política de transporte integrada e ambientalmente sustentável

Fonte: ANTAQ (2019).

As medidas liberais têm como escopo fortalecer a cabotagem no âmbito nacional e internacional, visando a abertura de mercado; a colaboração entre as economias mundiais; o uso de tecnologias para desenvolver o setor, reduzir custos, estimular a competitividade e a concorrência; a integração entre modais de transportes; e o fomento ao uso da cabotagem na movimentação de carga. Foi com esse tipo de orientação que surgiu e foi promulgada a BR do Mar.

No entanto, também existem razões e justificativas para a adoção de políticas protecionistas para o transporte de cabotagem. O Quadro 3 apresenta as principais razões apontadas pela ANTAQ (2019).

Quadro 3 - Razões para a adoção de políticas de cabotagem protecionistas

Estratégicas	<ul style="list-style-type: none"> • A cabotagem é vista como uma indústria estratégica e por essa razão deve ser protegida • Desenvolver uma política nacionalista onde a frota de cabotagem é constituída por prestígio e considerações estratégicas • Controlar a qualidade dos navios empregados na provisão dos serviços de cabotagem • Proteger a frota de bandeira nacional, o registro nacional e os fretadores nacionais • Apoiar a cabotagem por razões de segurança e defesa
Legais	<ul style="list-style-type: none"> • Fazer cumprir a legislação nacional e internacional

	<ul style="list-style-type: none"> • Garantir que os navios de cabotagem cumpram a legislação nacional e internacional
Econômicas	<ul style="list-style-type: none"> • Aumentar o valor da contribuição da cabotagem no balanço de pagamentos • Garantir a viabilidade das empresas nacionais de cabotagem • Promover o desenvolvimento da indústria naval nacional • Proteger a indústria de cabotagem nascente até ter autonomia para competir no mercado internacional • Proteger a indústria de cabotagem madura da competição internacional • Proteger a indústria da cabotagem contra o dumping (precificação predatória) • Proteger a indústria doméstica da competição estrangeira • Apoiar regimes de carga prescrita • Modernizar a frota de cabotagem de modo a torná-la mais competitiva • Economizar moeda forte que seria gasta na carga transportada em navios de registro estrangeiro.
Sociais	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilizar os serviços de cabotagem em áreas remotas do país que de outra forma não seriam comercialmente viáveis • Proteger o emprego da tripulação nacional; preservar empregos marítimos • Apoiar o serviço de cabotagem em determinados setores, tais como aqueles que servem ilhas
Culturais e Ambientais	<ul style="list-style-type: none"> • Garantir competência marítima e de construção naval • Desenvolver uma indústria de cabotagem ambientalmente sustentável • Apoiar a cabotagem por razões de segurança pública

Fonte: ANTAQ (2019).

Conforme o Quadro 3, o protecionismo é mais vinculado com a presença estatal, sendo ele o responsável por formular as medidas políticas que o setor deve adotar. Nesse sistema, a cabotagem é subsidiada e protegida da concorrência externa e desleal, e o desenvolvimento do setor serve para atender às demandas internas do país.

Para completar a análise sobre os pontos de protecionismo e liberalismo na cabotagem, é apresentado abaixo um quadro, como exemplo, de alguns países que demonstra diferentes modelos adotados, bem como o tipo de política que cada um segue. Essa abordagem visa oferecer uma visão abrangente das diferentes estratégias utilizadas, permitindo uma comparação e compreensão mais precisa das políticas adotadas.

Quadro 4 - Classificação de Políticas de Cabotagem por Países

Tipo de Política	Definição	Países
Políticas de proteção integral da cabotagem	Políticas que protegem totalmente a indústria marítima de cabotagem e que não permitem armadores estrangeiros. Quando permitem, o fazem sob condições estritas e por curtos períodos de tempo.	Japão, Estados Unidos e Peru

Políticas de proteção controlada da cabotagem	Políticas que protegem a indústria de cabotagem marítima, mas que permitem a entrada de armadores estrangeiros sob condições controladas por meio de concessão de permissões ou licenças.	França, Alemanha, Itália, Grécia, Portugal, Espanha, Finlândia, Suécia, Letônia, Eslovênia, Bulgária, Romênia, Croácia, Angola, Marrocos, Líbia, Tanzânia, Quênia, Turquia, Rússia, Jordânia, Índia, Coreia do Sul, Mianmar, Tailândia, Vietnã, Taiwan, Canadá, México, Cuba, Honduras, Nicarágua, Costa Rica, Panamá, Venezuela, Colômbia, Brasil, Equador, Uruguai, Argentina, Chile, Filipinas, Nova Zelândia
Políticas de proteção parcial da cabotagem	Políticas que protegem a indústria de cabotagem marítima, mas que adotaram medidas liberalistas em certos segmentos do mercado de cabotagem.	Moçambique, Malásia, Indonésia, China, Egito.
Políticas de liberalização controlada da cabotagem	Políticas que permitem a entrada de armadores estrangeiros na indústria de cabotagem marítima sob um sistema de licenciamento.	Austrália.
Políticas de liberalização integral da cabotagem	Políticas que permitem a entrada de armadores estrangeiros no comércio marítimo sem qualquer limitação.	Bélgica, Holanda, Dinamarca, Irlanda, Reino Unido, Noruega, Islândia, Malta, Chipre, Estônia, Lituânia, Polônia, Nigéria, África do Sul, Namíbia, Emirados Árabes, Líbano, Brunei, Camboja, Singapura.

Fonte: ANTAQ (2019).

Em suma, ao se analisar os pontos de protecionismo e liberalismo na cabotagem, fica evidente os modelos adotados por diferentes países. O quadro apresentado demonstra de forma simplificada como essas nações aplicam políticas específicas em relação ao transporte marítimo entre portos internos. Essa abordagem amplia nossa compreensão das estratégias utilizadas, possibilitando uma comparação e avaliação mais precisa das políticas adotadas.

Os principais aspectos da BR do MAR foram elaborados de maneira colaborativa, entre governo e sociedade para assim obter êxito mútuo. Conforme a nota técnica divulgada pelo Ministério da Infraestrutura no ano de 2020:

Importante destacar que o Programa de Estímulo à Cabotagem – BR do MAR, foi construído paralelamente a debates e oitivas de diversas sugestões pronunciadas pela sociedade, por representantes do setor público e do setor privado, todas elas avaliadas e consolidadas de modo a permitir a construção de um programa que trouxesse ao transporte de cabotagem soluções equilibradas e responsáveis, necessárias para auferir ganho de eficiência logística para o país no curto e médio prazos, sem que se colocasse em risco a performance já positiva que este modo de transporte vem demonstrando para o país. (BRASIL, 2020, não paginado).

3 MÉTODO

Neste capítulo é apresentado o método utilizado para o desenvolvimento da pesquisa. Primeiramente, são descritas as características do tipo de pesquisa adotado e, após isso, são apresentados os procedimentos de coleta e análise de dados.

3.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA

A presente pesquisa pode ser caracterizada como qualitativa exploratória. A análise qualitativa depende de muitos fatores, tais como a natureza dos dados coletados, a extensão da amostra, os instrumentos de pesquisa e os pressupostos teóricos que nortearam a investigação. Pode-se, no entanto, definir o processo geral da pesquisa qualitativa como uma sequência de atividades que envolve a redução dos dados, a categorização desses dados, sua interpretação e a apresentação dos resultados (ESKELSEN, 2009).

Já a pesquisa exploratória visa “proporcionar maior familiaridade com o problema com vistas a torná-lo explícito ou a construir hipóteses” (GIL, 1991 apud LAKATOS; MARCONI, 2005, p .21). Esse tipo de pesquisa envolve levantamento bibliográfico, entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado e a análise de exemplos que estimulem a compreensão. No presente caso, foram utilizados, em maior ou menor grau, esses três tipos de levantamento.

3.2 PROCEDIMENTOS DE COLETA E ANÁLISE DE DADOS

Os dados deste estudo foram coletados através de entrevistas em profundidade. A coleta de dados baseou-se em um roteiro semiestruturado de questões, dividido em duas questões introdutórias, cinco questões centrais e uma questão de fechamento. Os entrevistados foram selecionados por conveniência e acessibilidade em quatro diferentes grupos de atores envolvidos no setor: i) a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), para identificar a visão dos prestadores de serviços; ii) a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), para verificar a visão do regulador; iii) os embarcadores, para identificar a visão dos usuários do serviço; e iv) os profissionais do meio acadêmico, para

confrontar a visão dos demais atores com a dos pesquisadores da área ;v) e Porto, para identificar qual é a visão do responsável pelo armazenamento e movimentação de mercadorias.

As entrevistas foram gravadas, transcritas e submetidas a procedimentos de análise de conteúdo. Segundo Bardin (2016), análise de conteúdo é um conjunto de técnicas de análise das comunicações que utiliza procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens.

Neste trabalho foi utilizado análise proposicional do discurso, sendo mais adequada ao modelo de trabalho e pela forma que as informações (entrevistas) foram obtidas, esse modelo é de simples aplicação. Conforme Bardin (2016), em teoria adaptável a quaisquer dados da linguagem, adapta-se especialmente ao material verbal produzido por entrevistas.

4 RESULTADOS

O objetivo deste capítulo é apresentar os resultados obtidos na pesquisa. Primeiramente, é apresentada a descrição e análise das entrevistas. Nessa seção os resultados são apresentados por blocos de questões (questões introdutórias, centrais e de fechamento). Após isso, é realizada a discussão dos resultados, sendo confrontados os achados da pesquisa com o referencial teórico previamente elaborado.

4.1 DESCRIÇÃO E ANÁLISE DAS ENTREVISTAS

Nesta etapa da pesquisa, foram elaboradas oito questões no total, sendo duas introdutórias, cinco centrais e uma de fechamento. A identidade dos entrevistados foi mantida em sigilo, visando a preservação de sua privacidade. Por esse motivo, os entrevistados são codificados como E1, E2, E3, E4 e E5. As entrevistas tiveram uma duração média de 20 a 35 minutos.

As questões introdutórias tiveram como objetivo coletar informações sobre a visão do entrevistado em relação ao transporte de cabotagem no Brasil, com o propósito de identificar as principais oportunidades e desafios no setor. Já as questões centrais visaram compreender a Lei nº 14.301/2022 (BR do Mar) e seus possíveis impactos na cabotagem brasileira, buscando identificar os principais aspectos da Lei, seus pontos positivos e negativos, bem como sugestões para aprimorar a competitividade da cabotagem no país e potenciais mudanças na matriz modal brasileira. Por fim, a questão de fechamento buscar identificar sugestões e conhecimentos que possam contribuir para o aprimoramento do setor no país.

4.1.1 Questões Introdutórias

A primeira questão abordada na pesquisa buscou avaliar o atual cenário do transporte de cabotagem no Brasil. Na perspectiva do E1, a expansão do transporte de contêineres está diretamente relacionada à economia, uma vez que o aumento do consumo de produtos, como televisores, por exemplo, resulta em maior produção na Zona Franca de Manaus, gerando, conseqüentemente, um aumento na demanda por transporte de cargas para o Sudeste.

Já o entrevistado E2 destacou as vantagens da cabotagem, como a redução de custos e o menor impacto ambiental. A opção pelo transporte marítimo também pode reduzir as emissões e acidentes nas estradas, além de ser capaz de transportar a mesma quantidade de carga de centenas de caminhões. O entrevistado E2 apontou que este é um momento promissor para a indústria marítima brasileira e que é necessário apoiar o desenvolvimento desse modal para melhorar a logística do país.

De acordo com o entrevistado E3, a cabotagem está se destacando no cenário atual, apresentando um aumento constante no volume de transporte a cada ano. Esse crescimento pode ser atribuído ao investimento das empresas no setor, à redução de custos nos fretes e à maior segurança oferecida pelo modal.

Na avaliação do entrevistado E4, atualmente, o transporte de cabotagem no país não atende adequadamente às necessidades. Segundo o entrevistado, a oferta de serviços ainda é precária, devido à escassa quantidade de ofertantes, apesar de uma ampla demanda potencial. A qualidade do serviço prestado depende, sobretudo, da estrutura do mercado de cabotagem no país (E4). Em uma análise inicial, a falta de mecanismos mais eficientes de oferta e de um ambiente mais favorável acarreta o transporte insuficiente de muitas cargas, que poderiam ser transportadas por meio do extenso litoral, conectando as regiões produtivas com as regiões de consumo. O entrevistado E4 destacou a necessidade de aprimorar esses mecanismos para atender às necessidades de transporte no país.

Segundo o entrevistado E5 existem muitas oportunidades para a cabotagem no Brasil, especialmente na área de cargas containerizadas. No entanto, a falta de competitividade é a questão número um atualmente. Embora haja muitas oportunidades, o custo do frete rodoviário no Brasil ainda é muito baixo e extremamente competitivo, o que impede o desenvolvimento da cabotagem no país. No Quadro 5 é possível observar uma síntese dos principais aspectos do cenário atual com base na visão dos entrevistados. A partir do Quadro 6 é possível compreender de forma mais clara e concisa as perspectivas apresentadas por cada um dos atores.

Quadro 5 - Síntese da avaliação do cenário atual do transporte de cabotagem

Avaliação	E1	E2	E3	E4	E5	Soma
Economia	X					1
Vantagens		X				1
Redução de custos		X	X			2
Crescimento			X			1
Precário				X		1
Falta de Competitividade					X	1
Soma	1	2	2	1	1	7

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Conforme se pode observar no Quadro 5, cada entrevistado trouxe à tona os aspectos mais relevantes, de acordo com sua área de atuação. No entanto, para os entrevistados E2 e E3, a redução de custos emergiu como o fator mais relevante. Ambos ressaltaram que a implementação de medidas que visem reduzir os gastos associados ao transporte é crucial para otimizar o desempenho e a eficiência dos processos, impulsionar o desenvolvimento sustentável do setor e alcançar resultados positivos tanto do ponto de vista econômico quanto ambiental.

A segunda questão da seção introdutória das entrevistas buscou identificar as principais oportunidades e desafios existentes. Na análise do entrevistado E1, as oportunidades estão relacionadas aos departamentos comerciais das empresas de navegação de contêineres, que possuem estrutura forte para atuar na logística do usuário. Com a adoção do transporte de cabotagem, ocorre uma mudança significativa na logística, com a utilização de estoque regulador, o que pode gerar crescimento contínuo e novas oportunidades. Em relação aos desafios existentes, é crucial manter a credibilidade, confiança e confiabilidade dos serviços prestados. A qualidade do serviço é fundamental, incluindo a questão da pontualidade, já que no transporte de contêineres é essencial cumprir prazos e horários estabelecidos.

Para o entrevistado E2, a oportunidade está diretamente relacionada ao setor, por ser promissor exemplo disso é ao aumento na movimentação dos portos e, como consequência, ao aumento do volume de navios nas águas brasileiras. Os desafios a serem enfrentados pelo comércio exterior brasileiro incluem a adaptação do arcabouço legal com a normatização e regulamentação da BR do Mar e dos decretos a ela relacionados. Para o entrevistado, a segurança jurídica e a estabilidade regulatória são elementos fundamentais para o sucesso dos investimentos

estrangeiros no país. O segundo desafio é definir como atrair investimentos que gerem emprego e renda para os brasileiros, além de preservar a soberania e aspectos relacionados à defesa nacional. A prioridade deve ser em medidas que promovam esses objetivos.

O entrevistado E3, por sua vez, destacou que aumentar a quantidade de navios e atender a mais portos na costa brasileira são oportunidades para potencializar esse modal. Entretanto, a composição de um frete competitivo com o frete rodoviário é um dos principais desafios a ser enfrentado.

Já para o entrevistado E4 as oportunidades são expressivas para a cabotagem. Essas oportunidades dizem respeito à possibilidade de transferir as cargas que estão sendo transportadas nas rodovias para a cabotagem. A falta de uma melhor divisão modal e de um *market-share* mais expressivo por parte da cabotagem é um problema que também é observado nas ferrovias. Muitas cargas, como as de produtos agrícolas e minério, são atualmente transportadas por caminhão, quando poderiam ser mais adequada e eficientemente transportadas por cabotagem ou ferrovia. Segundo o entrevistado E4, a falta de visão estratégica por parte do governo pode limitar a capacidade das empresas privadas de oferecerem um serviço mais eficiente e ágil na cabotagem. Além das limitações nas embarcações, há também questões burocráticas nos portos e em outras áreas da prestação dos serviços de cabotagem (E4). No entanto, com melhorias sistêmicas implantadas nos vários níveis do mercado, incluindo questões operacionais e burocráticas portuárias, esse mercado tem um grande potencial.

Segundo o entrevistado E5, a principal oportunidade é que a maioria do transporte brasileiro é feito por rodovias. Assim, há muita carga que percorre grandes distâncias em rodovias que poderiam ser deslocadas para a cabotagem, visando reduzir custos e também por questões de segurança e ambientais. Segundo o entrevistado, os aspectos ambientais que são cada vez mais relevantes e precisam ser tratados adequadamente, visando uma maior sustentabilidade. Quanto aos desafios, o entrevistado E5 ressaltou que os principais aspectos são a desburocratização e a redução de custos. Essas são algumas das principais dificuldades que precisam ser enfrentadas para que a cabotagem possa ser mais explorada no Brasil.

Nos Quadros 6 e 7 são apresentados, respectivamente, as oportunidades e desafios da cabotagem percebidos pelos entrevistados. Sua análise fornece uma visão abrangente das possibilidades e obstáculos existentes no setor.

Quadro 6 - Síntese das principais oportunidades da cabotagem brasileira.

Oportunidades	E1	E2	E3	E4	E5	Soma
Estrutura das empresas de navegação	X					1
Mercado promissor, com potencial expansão		X	X	X	X	4
Redução de custos logísticos					X	1
Menores impactos ambientais/ sustentabilidade					X	1
Soma	1	1	1	1	3	7

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Conforme se observa no Quadro 6, a principal oportunidade diz respeito ao potencial de crescimento da cabotagem, dada a concentração existentes no transporte rodoviário. No entanto, também foram citados menor custo e menores impactos ambientais associados à cabotagem, bem como a estrutura existente nas empresas de navegação, que é proativa ao buscar oportunidades de negócio e está disposta a entrar em contato com os usuários de logística para oferecer seus serviços, essa é uma estratégia para conquistar clientes e garantir o máximo de negócios possível. O Quadro 7 apresenta os desafios da cabotagem brasileira percebidos pelos entrevistados.

Quadro 7 - Síntese dos principais desafios da cabotagem brasileira.

Desafios	E1	E2	E3	E4	E5	Soma
Credibilidade e confiabilidade dos serviços prestados	X					1
Adaptação do arcabouço legal e atração de investimentos		X				1
Redução de custos e competitividade em relação ao frete rodoviário			X		X	2
Limitações oferta de serviços / embarcações				X		1
Questões burocráticas				X	X	2
Soma	1	1	1	2	2	7

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Conforme se observa no Quadro 7, os principais desafios estão relacionados à redução de custos para melhorar a competitividade em relação ao modal rodoviário e à resolução de questões burocráticas relacionadas à cabotagem. Esses foram os

únicos fatores citados por mais de um entrevistado. Os demais fatores, embora relevantes, foram citados por apenas um entrevistado cada.

4.1.2 Questões centrais

A primeira questão central teve como objetivo identificar os principais aspectos abordados pela Lei nº 14.301/2022 (BR do Mar) a avaliação do entrevistado E1, a BR do Mar tem como objetivo possibilitar às empresas brasileiras de navegação fazerem afretamento de navios estrangeiros para operar na cabotagem, a fim de reduzir o custo operacional. Contudo, a efetividade do Lei é limitada, uma vez que depende de regulamentação específica que ainda não foi publicada pelo Governo. Segundo o entrevistado, embora o combustível e a mão de obra sejam os principais custos operacionais, nenhuma medida foi tomada para reduzi-los. Esses aspectos não foram tratados pela BR do Mar.

Para o entrevistado E2, a Lei 14.301/2022, em seu espírito, visa estimular o transporte por cabotagem e aumentar a competitividade e qualidade do serviço prestado. Além disso, busca aumentar a concorrência e a disponibilidade da frota de cabotagem. Apesar de não ter agradado a todos, “essa é a Lei que se tem” e pode ser aprimorada com um diálogo profissional e proativo. Ainda, está no espírito da Lei estimular a indústria naval, embora haja discussões sobre a melhor maneira de fazê-lo, se através de afretamentos de navios ou investimentos na própria indústria. De qualquer forma, essa Lei pode aumentar a necessidade de manutenção e reparos em estaleiros nacionais.

Já o entrevistado E3 destacou que o texto original previa a isenção da cobrança do ICMS sobre o diesel marítimo, conhecido como *bunker*, porém, na versão final da lei, esse ponto não foi incluído. E abertura do mercado para novas empresas por meio de incentivos à importação de navios e à contratação de mão-de-obra para embarcações.

No ponto de vista do entrevistado E4, a BR do Mar é na verdade, uma tentativa de melhor o mercado da cabotagem no país. A ideia é ampliar as possibilidades de ter mais *players* atuando na cabotagem. Atualmente, um dos principais obstáculos decorre do número limitado de empresas que atuam na cabotagem, o que restringe as oportunidades de expansão desse mercado. Sob uma perspectiva microeconômica, a expansão da oferta teria diversos impactos, incluindo a redução

do preço, já que um dos problemas atuais é o alto custo que limita a cabotagem algumas cargas (E4). A ideia de ampliar o mercado proporcionaria uma oportunidade maior para o transporte de outras cargas que atualmente são predominantemente transportadas por via rodoviária (E4). O entrevistado E4 ainda complementou que, hoje, as tomadas de decisão dos embarcadores seguem o chamado “custo generalizado”. Isso significa que não é apenas o frete que entra na equação de tomada de decisão, mas sim o valor do frete, somado às operações de transbordo da carga, ao tempo envolvido e aos custos associados a essas operações. Na realidade, trata-se do somatório de todos os custos. A ideia da BR do Mar é influenciar na redução do custo generalizado, com foco na redução do custo do transporte, aumentando a possibilidade de mais ofertantes no mercado.

Segundo o entrevistado E5, um aspecto importante tratado na Lei é a questão da bandeira estrangeira *versus* a brasileira. Quanto mais flexibilidade as empresas brasileiras de navegação tiverem em utilizar navios de bandeira estrangeira para realizar a cabotagem, maior será a competitividade desse modal (E5).

No Quadro 8 é apresentada uma síntese dos principais aspectos da Lei 14.301/2022 (BR do Mar) pela ótica dos entrevistados. O Quadro 7 permite identificar os aspectos de maior convergência entre os atores envolvidos.

Quadro 8 - Síntese dos principais aspectos abordados pela Lei nº 14.301/2022

Principais Aspectos	E1	E2	E3	E4	E5	Soma
Afretamento de navios estrangeiros	X	X	X		X	4
Redução de custos operacionais	X			X		2
Estímulo ao transporte de cabotagem/ Ampliação das cargas na cabotagem		X		X		2
Estímulo à atividade de reparos de embarcações		X				1
Contratação de mão-de-obra para embarcações			X			1
Soma	2	3	2	2	1	10

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Conforme se observa no Quadro 8, o afretamento de navios estrangeiros é o principal aspecto abordado pela BR do Mar. Esse aspecto foi citado por quatro dos cinco entrevistados. Na sequência, aparecem a redução de custos operacionais, que é um elemento associado ao item anterior. Esse aspecto foi citado por dois dos cinco entrevistados.

Dando continuidade às perguntas centrais, a segunda questão visou identificar os principais pontos positivos e negativos da Lei. Segundo o entrevistado E1, o aumento das opções de afretamento para as empresas nacionais com investimentos no país é positivo. No entanto, na visão do entrevistado, é importante a existência de investimentos prévios para a realização desse tipo de operação.

Segundo o entrevistado E2, os pontos positivos da Lei são a possibilidade de aumentar a quantidade e facilitar a vinda de navios de bandeira estrangeira, que poderão ser afretados tanto por tempo quanto a casco nu nas águas jurisdicionais brasileiras, aumentando a concorrência e, eventualmente, reduzindo o preço do frete. Além disso, o aumento do número de embarcações operando no país pode gerar mais empregos para brasileiros. É um aspecto muito positivo e importante a se considerar.

Na perspectiva do entrevistado E3, a Lei é considerada extremamente abrangente, abarcando uma vasta gama de questões. Essa amplitude, no entanto, cria uma dificuldade significativa ao tentar identificar de maneira precisa os pontos positivos e negativos que possam afetar diretamente sua área de atuação. É desafiador avaliar suas implicações específicas e discernir os impactos concretos que ela pode ter sobre as atividades e responsabilidades.

De acordo com o entrevistado E4, os pontos positivos são ampliar a capacidade de oferta, aumentando o número de ofertantes no mercado. É necessário exercer cautela, uma vez que essa Lei, assim como outras legislações com propósitos semelhantes, frequentemente desconsidera a estrutura de mercado. É evidente que esse mercado não se trata de um mercado de competição perfeita, em que qualquer um pode entrar, uma vez que existem regras que definem a entrada. Portanto, a tentativa de ampliar o número de participantes do mercado tem esse limitador, ou seja, um número limitado de ofertantes.

O entrevistado E4 também ressaltou que a Lei também sofre influência e pressão de alguns setores que não querem que haja muitas mudanças nesse mercado. Nesse sentido, a grande vantagem da Lei é a tentativa de ampliar a base de ofertantes no mercado e a grande limitação é que, ao fazer isso, ela também interfere em alguns interesses significativos de setores da economia nacional (E4).

Adicionalmente, segundo o entrevistado E4, um dos setores que é afetado com a BR do Mar é a própria indústria naval do país. A aquisição de embarcações no mercado internacional é uma das estratégias da BR do Mar para ampliar a base de

oferta (E4). A Lei também flexibiliza algumas regras para que empresas estrangeiras possam operar no país (E4). No entanto, o entrevistado E4 mencionou que o governo atual tem uma visão mais estatizante, havendo uma possibilidade de tentar resgatar a indústria naval, o que é bastante difícil, na visão do entrevistado.

Segundo entrevistado E5, um ponto positivo na legislação está relacionado à flexibilização na utilização da bandeira brasileira. No entanto, o entrevistado E5 identifica um ponto negativo significativo: a excessiva burocracia e morosidade no processo. A necessidade de lidar com muitas demandas burocráticas torna o cumprimento dos requisitos legais um processo demorado e complicado. Essa lentidão burocrática pode gerar frustrações e dificuldades adicionais, impactando na capacidade de agir de forma ágil e eficiente no contexto da utilização da bandeira brasileira (E5).

A partir das informações apresentadas pelos entrevistados, foi possível elaborar uma síntese dos principais pontos positivos e negativos da BR do Mar. O Quadro 9 apresenta, de forma sumarizada, os principais aspectos positivos.

Quadro 9 - Síntese principais pontos positivos da Lei.

Principais Pontos Positivos	E1	E2	E3	E4	E5	Soma
Maiores opções de afretamento, incluindo navios estrangeiros	X	X				2
Aumento da concorrência		X				1
Reduzindo o preço do frete		X				1
Geração de empregos		X				1
-----			-			-
Ampliação da capacidade de oferta				X		1
Flexibilização de utilização de bandeira estrangeira		X			X	2
Soma	1	5	-	1	1	8

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Os pontos positivos foram relacionados a diversos aspectos, evidenciando que a BR do Mar tem impactos positivos tanto no setor marítimo quanto em setores correlacionados. A flexibilização das regras de afretamentos e a simplificação dos processos pode impulsionar a competitividade e a concorrência nesse setor, promovendo o crescimento econômico e a geração de empregos.

Fazendo um contraponto aos aspectos positivos, o Quadro 10 apresenta os pontos negativos da Lei, de acordo com a análise dos entrevistados. É importante

notar que alguns entrevistados citaram apenas aspectos positivos relacionados à BR do Mar.

Quadro 10 - Síntese principais pontos negativos da Lei.

Principais Pontos Negativos	E-1	E-2	E-3	E-4	E-5	Soma
Investimento nas opções de afretamento sem planejamento	X					1
Características de monopólio ou oligopólio				X		1
Excessiva burocracia e morosidade no processo					X	1
Soma	1	-	-	1	1	3

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Conforme se observa no Quadro 10, os pontos negativos mencionados pelos entrevistados tiveram direcionamentos diferentes, evidenciando que, mesmo se tratando de áreas correlacionadas, as preocupações não são as mesmas. Cada setor possui suas particularidades e desafios específicos diante da implementação da BR do Mar. Os principais pontos citados foram a necessidade de investimentos prévios em frota própria para realizar novos afretamentos, as características de monopólio ou oligopólio no setor e a necessidade de resolver questões burocráticas de forma mais rápida, referentes à utilização de navio da bandeira brasileira.

A terceira questão do bloco de questões centrais visou identificar os potenciais impactos da BR do mar para a cabotagem brasileira, segundo a ótica dos entrevistados. De acordo com o entrevistado E1, é possível haver aumento na concorrência, e não há problema algum nisso. Porém, é preciso ter volume de cargas para um adequado funcionamento da cabotagem. Portanto, o simples aumento de empresas (players) pode não ser suficiente para resolver o problema, mas é necessário ter empresas (players) que efetivamente invistam no setor.

Nesta questão, mais uma vez, o entrevistado E2 enfatizou que o aumento do número de embarcações no transporte marítimo exigirá investimentos adicionais nos estaleiros do Brasil, com essa perspectiva de migrar uma parte substancial das cargas para o modal marítimo. Esses investimentos seriam necessários para ampliar a capacidade produtiva, modernizar as instalações e adquirir tecnologias avançadas, a fim de garantir a eficiência e a competitividade dos estaleiros. Na visão do entrevistado, esse seria um passo fundamental para impulsionar o desenvolvimento econômico e a geração de empregos.

No entanto, na perspectiva do E3, em relação ao impacto da nova legislação, é evidente que as empresas que já estão presentes no mercado de cabotagem foram

fortalecidas com a aprovação do texto. Esse fortalecimento pode ser atribuído a medidas específicas contidas na legislação, como a simplificação de procedimentos e a criação de incentivos para investimentos no transporte de cabotagem. Como resultado, as empresas existentes no mercado de cabotagem foram beneficiadas, fortalecendo sua presença e competitividade no contexto da nova legislação.

Com relação a essa questão, o entrevistado E4 considera que, uma vez consolidada, a medida tem potencial para reduzir custos e aumentar a eficiência do setor. No entanto, não há certeza se será suficiente para promover uma mudança significativa. Por outro lado, o entrevistado reconhece que a medida representa um avanço importante em termos de aproveitamento dos recursos disponíveis. Segundo o entrevistado, é incoerente ter uma extensa costa com portos ao longo de todo o litoral e não os utilizar adequadamente. Essa falta de aproveitamento acaba gerando um custo adicional para o Brasil. Portanto, o entrevistado E4 acredita que a Lei é positiva e pode contribuir consideravelmente para melhorar e tornar mais eficiente o setor de cabotagem.

Já o entrevistado E-5 ressalta que o impacto é o aumento da oferta de serviços, o que é importante. No entanto, ainda há muita proteção e burocracia a ser considerada. A Lei também terá impacto nos portos, pois haverá incentivo ao investimento em instalações portuárias.

Como síntese, o Quadro 11 apresenta os potenciais impactos da BR do Mar pela ótica dos entrevistados. Destacam-se o aumento da concorrência e da oferta de serviços a atração de novos investimentos no setor como os principais impactos percebidos.

Quadro11 - Síntese dos potenciais impactos da BR do Mar

Potenciais Impactos	E1	E2	E3	E4	E5	Soma
Aumento da concorrência e oferta de serviços	X	X			X	3
Migração de cargas para o modal marítimo		X				1
Geração de empregos		X				1
Aumento da competitividade		X	X			2
Fortalecer as empresas existentes no mercado de cabotagem			X			1
Desenvolvimento do setor /econômico		X				1
Reduzir custos e aumentar a eficiência do setor				X		1
Soma	1	5	2	1	1	10

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

A quarta questão e última central visou avaliar se, na visão dos entrevistados, a BR do Mar poderia possibilitar uma mudança na matriz modal brasileira. Todos os entrevistados concordaram que a BR do Mar pode incentivar o aumento da participação do transporte de cabotagem na matriz modal brasileira. No entanto, o entrevistado E4 afirmou que as mudanças decorrentes da implantação da BR do Mar podem demorar a serem percebidas e que, além da BR do Mar, há um conjunto de outras medidas e procedimentos que precisam ser implementadas, incluindo a melhoria dos procedimentos burocráticos e o aprimoramento dos portos. Complementando, os entrevistados E4 e E5 afirmaram que, provavelmente, o *market-share* da cabotagem irá ampliar, mas essa ampliação não tende a ser muito expressiva.

4.1.3 Questão de Fechamento

A questão de fechamento das entrevistas visou identificar que aprimoramentos poderiam ser feitos na BR do Mar para potencializar a competitividade da cabotagem no Brasil. Conforme o entrevistado E1, ao invés de ajustes pontuais, é necessária uma evolução constante do arcabouço jurídico para que o mesmo possa acompanhar as mudanças do setor.

Já para o entrevistado E2, não seria prudente fazer críticas ou sugestões de alterações em uma Lei que ainda não foi regulamentada. Segundo ele, a melhor abordagem seria utilizar a legislação existente e, eventualmente, fazer ajustes por meio do decreto regulamentador.

De acordo com o entrevistado E3, poderia ter sido realizada a isenção do ICMS do *bunker* (combustível marítimo) assim como ocorre com o abastecimento de navios de longo curso no Brasil. Outro ponto de melhoria, na visão do entrevistado E3, seria a liberação da contratação de tripulação estrangeira, visando evitar os custos trabalhistas brasileiros.

Segundo o entrevistado E4, o principal aperfeiçoamento seria agregar algumas questões tributárias, pois a Lei está muito focada na questão operacional. Na visão do entrevistado E4, é muito importante incluir também questões tributárias para que haja um incentivo maior e a participação da cabotagem na matriz modal possa ser ampliada.

Para o entrevistado E5, os aprimoramentos consistem em ser mais flexível com a questão da cabotagem em navios de bandeira estrangeira, sem exigir tripulação brasileira. Outro ponto importante diz respeito à burocracia existente para registrar uma embarcação no Brasil. Na visão do entrevistado, essa desburocratização é fundamental para atrair empresas interessadas e oferecer incentivos à cabotagem. Além disso, algumas questões de impostos e taxas precisam ser consideradas (E5). Portanto, segundo o entrevistado E5, é preciso oferecer incentivos para fomentar esse setor.

No Quadro 12 são destacados os fatores que poderiam ter sido incluídos na primeira abordagem da Lei. A análise busca identificar lacunas e aspectos que não foram contemplados inicialmente, mas que poderiam trazer benefícios adicionais para o setor.

Quadro 12 - Síntese dos potenciais aprimoramentos à BR do Mar

Aprimoramentos	E1	E2	E3	E4	E5	Soma
Evolução e aprimoramento constante do arcabouço legal	X					1
Ajustes via regulamentação		X				1
Questões tributárias			X	X	X	3
Tripulação estrangeira			X		X	2
Flexibilidade e desburocratização					X	1
Soma	1	1	2	1	3	8

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Os itens mais citados que poderiam ter sido incluídos nesta primeira etapa da lei foram as questões tributárias, principalmente a isenção do ICMS sobre combustível, e a possibilidade de contratação de tripulação estrangeira. A inclusão desses aspectos pode ser vista como uma forma de estimular ainda mais o desenvolvimento da cabotagem, proporcionando condições favoráveis para o crescimento das empresas e a expansão do mercado.

5. CONCLUSÕES

Este trabalho realizou uma análise qualitativa com o objetivo de investigar os potenciais impactos da BR do Mar no transporte brasileiro de cabotagem. Para isso, foram entrevistados cinco participantes-chave do setor, incluindo um profissional da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), um da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), um embarcador, um profissional do meio acadêmico e um representante de porto. As diferentes perspectivas e opiniões coletadas contribuíram para uma análise abrangente e enriquecedora sobre o tema.

Durante as entrevistas, foram abordados diversos aspectos relacionados à BR do Mar e seus possíveis impactos no transporte de cabotagem. Respondendo ao objetivo geral da pesquisa, conclui-se que os potenciais impactos da BR do Mar, de forma geral, foram entendidos pelos entrevistados como positivos e de grande importância para fortalecer e desenvolver o setor, contribuindo assim para o crescimento do país.

O profissional da ABAC, como representante dos armadores, expressou otimismo em relação às medidas propostas, já que haverá aumento da concorrência, o que é um fator positivo e importante. No entanto, é necessário investimento e uma regulamentação clara. Já o entrevistado da ANTAQ destacou que haverá a possibilidade de aumento de navios nas águas brasileiras. Como consequência disso, serão necessários investimentos para modernizar as instalações portuárias e garantir eficiência e competitividade. O embarcador, por sua vez, argumentou que os impactos da BR do Mar trazem ganhos para as empresas já estabelecidas no mercado. Isso ocorre porque a lei tem o intuito de trazer estímulo ao transporte de cabotagem e aumentar a competitividade. Já o profissional do meio acadêmico contribuiu com suas perspectivas sobre os potenciais impactos da lei, considerando a possibilidade de avanço na redução de custos e aumento da eficiência para aproveitar a extensa costa brasileira. No entanto, segundo ele, há questionamentos sobre se a Lei será, de fato, um fator substancial no setor. Por fim, o representante do porto identificou que a BR do Mar tende a aumentar a oferta de serviços, podendo incentivar investimentos nas instalações portuárias.

5.1 IMPLICAÇÕES GERENCIAIS

A pesquisa teve como objetivo analisar o entendimento individual de cada setor em relação à lei, destacando tanto as semelhanças como as diferenças percebidas por cada um. Através dessa análise, foi possível identificar o impacto da Lei em cada setor, tanto de forma individual quanto coletiva. Foi observado que a interferência da lei apresentou aspectos positivos e negativos, variando de acordo com o setor em questão.

Ao compreender as diferentes perspectivas dos setores envolvidos, torna-se possível estabelecer um diálogo mais aberto e colaborativo, favorecendo a troca de informações e o compartilhamento de melhores práticas. Esse processo é fundamental para que os diversos setores possam buscar a melhor opção dentro do contexto legal, de forma a alcançar resultados satisfatórios para todos os envolvidos.

No que diz respeito à ABAC, ela pode utilizar a pesquisa para auxiliar na busca por melhorias nos serviços. Por sua vez, a ANTAQ pode verificar as demandas existentes na ABAC, para os embarcadores e portos, buscando a melhor solução. Os embarcadores podem utilizar a pesquisa para identificar oportunidades, refletindo em sua expansão e desenvolvimento. Os profissionais acadêmicos podem utilizar a pesquisa para destacar o tema e influenciar a busca por melhorias na cabotagem por parte dos alunos, aprofundando cada vez mais o tema e colaborando diretamente com o setor. Quanto aos portos, é importante verificar qual é a possível movimentação que pode ser gerada, uma vez que eles representam o último elemento da cadeia.

5.2 LIMITAÇÕES DO ESTUDO E SUGESTÕES PARA PESQUISAS FUTURAS

A limitação do estudo pode ser destacada pelo fato de ainda não ter sido efetivado o decreto regulatório que irá identificar qual será a fiel execução da lei. Além disso, a falta de um representante do SINAVAL para explanar sobre o tema e o impacto no setor também foi uma lacuna identificada. Essas limitações impedem uma análise mais abrangente e aprofundada dos efeitos da lei. Para uma compreensão completa, seria necessário considerar as diretrizes e regulamentações específicas estabelecidas pelo decreto e contar com a perspectiva e expertise do SINAVAL, que possui conhecimento detalhado sobre as questões relacionadas ao setor e sua interação com a legislação vigente.

É importante ressaltar que, apesar dessas limitações, o estudo contribuiu para uma primeira análise do tema e ofereceu uma visão preliminar sobre o impacto da lei. No entanto, para uma análise mais aprofundada e precisa, seria necessário considerar os elementos mencionados anteriormente. Recomenda-se que futuros estudos abordem essas limitações, incorporando a regulamentação específica e buscando a participação ativa de representantes do SINAVAL, a fim de obter um panorama mais completo e detalhado dos efeitos da lei nesse setor.

Embora as limitações tenham impactado a amplitude do estudo, é importante reconhecer que a pesquisa proporcionou uma base inicial para o entendimento da relação entre a lei e os setores. No entanto, é fundamental destacar a necessidade de considerar o futuro desenvolvimento do decreto regulatório para uma execução efetiva da lei e a inclusão de representantes do SINAVAL.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Estudo de Cabotagem**: Subsídio ao debate regulatório sobre a competição no transporte de cargas no país, em média e longa distâncias, com foco no transporte de contêineres na cabotagem. [S.l.: s.n.]. Disponível em: http://sophia.antaq.gov.br/index.asp?codigo_sophia=27613. Acesso em: 06 set. 2022.

AGÊNCIA SENADO. **BR do Mar pode expandir setor de navegação de cabotagem no Brasil**. 26 mar. 2021. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2021/03/26/br-do-mar-pode-expandir-setor-de-navegacao-de-cabotagem-no-brasil>. Acesso em: 20 out. 2022.

ALVES DE MOURA, Delmo; BOTTER, Rui Carlos. *O transporte por cabotagem no brasil-potencialidade para a intermodalidade visando a melhoria do fluxo logístico*. **Revista Produção Online**, v. 11, n. 2, p. 595-617, 2011.

ANTAQ. **Boletim aquaviário**. 07 mai. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/antaq/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antaq-1/boletim-aquaviario>. Acesso em: 9 set. 2022.

ANTAQ. **Boletim aquaviário**. 07 mai. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/antaq/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antaq-1/boletim-aquaviario>. Acesso em: 25 set. 2022.

APARÍCIO CÁCERES, José Joaquim. **O Brasil e o Comércio Internacional**. 29 jun. 2020. Disponível em: <https://sebraepr.com.br/comunidade/artigo/o-brasil-e-o-comercio-internacional>. Acesso em: 5 nov. 2022.

ARAÚJO SOARES DA SILVA, Camilla; MUNIZ CAMPOS, Marcela. **Br do mar: uma análise sobre a cabotagem no brasil e as inovações do pl n. 4.199/20**. **Seminário Direito e Infraestrutura no Brasil: Temas Relevantes nos Setores Aéreo e Portuário**, v. 13, n. 4, p. 237-251, 15 dez. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/agu/pt-br/comunicacao/noticias/seminario-promovido-pela-escola-da-agu-discute-direito-e-infraestrutura-no-brasil>. Acesso em: 8 set. 2022.

Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (ABEAM). **Frota de Embarcações de Apoio Marítimo no Brasil**. 1 set. 2022. Disponível em: <http://www.abeam.org.br/arquivos.php>. Acesso em: 12 out. 2022.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CABOTAGEM. **A cabotagem – ABAC**. 14 ago. 2020. Disponível em: <https://abac-br.org.br/cabotagem/a-cabotagem-no-brasil/>. Acesso em: 6 set. 2022.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2016.

BRASIL, Daniel. **Cabotagem**: saiba tudo sobre o transporte que só cresce no Brasil. 8 ago. 2022. Disponível em: <http://www.hivecloud.com.br/post/cabotagem-saiba-tudo-sobre-esse-transporte/>. Acesso em: 9 set. 2022.

BRASIL. **Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997**. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2023a]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm. Acesso em: 9 set. 2022.

BRASIL. **Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022**. Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). Brasília, DF: Presidência da República, [2023b]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/Lei/L14301.htm. Acesso em: 9 set. 2022.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Nota técnica nº 10/2020/CGNV/DNHI-SNPTA/SNPTA**. Brasília, DF: Ministério da Infraestrutura, 17 mar. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/imagens/2020/09/NotaTcnicaBRdoMar.pdf>. Acesso em: 30 out. 2022.

CNT. **Agenda institucional – Transporte e logística 2022**. Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados, p. 147, mar. 2022. Disponível em: <https://www.abtra.org.br/infraestrutura/agenda-institucional-transporte-e-logistica-202/>. Acesso em: 27 set. 2022.

Confederação nacional do transporte (CNT). **Pesquisa CNT do transporte aquaviário - cabotagem 2013**. CNT, Brasília, p. 1-114. Disponível em: <https://cnt.org.br/transporte-aquaviario-cabotagem-2013>. Acesso: 17 out. 2022.

Dias, Marco Aurélio. **Introdução à logística**: fundamentos, práticas e integração. São Paulo: Atlas, 2022.

DUARTE, Rosália. **Entrevistas em pesquisas qualitativas**. 4 mar. 2015. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/er/a/QPr8CLhy4XhdJsChj7YW7jh/>. Acesso em: 30 out. 2022.

ESKELSEN, Melissa; PACHECO, Fernanda; MONTIBELLER, Cristiane; BLASI, Helena; FLEIG, Raquel **Introdução e desenvolvimento do uso da comunicação alternativa na Síndrome de Angelman**: estudo de caso. 15 maio 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rcefac/a/Rmgwz9BxxZWh7PmNLPGBVgq/?lang=pt>. Acesso em: 7 dez. 2022.

FERNANDES FELIPE JUNIOR, N. O setor portuário e marítimo brasileiro: avanços e limitações. **Geofronter**, v. 1, n. 1, 2016. Disponível em: <https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/article/view/819>. Acesso em: 22 out 2022.

FIESP. **Proposta de Lei prevê flexibilização nas regras da cabotagem.** 26 ago. 2020. Disponível em: <https://www.fiesp.com.br/noticias/proposta-de-lei-preve-flexibilizacao-nas-regras-da-cabotagem/>. Acesso em: 6 set. 2022.

Florentino, Mauro Silva. **Gestão de custo no transporte marítimo de cargas no Brasil.** Dissertação (Mestrado em Contabilidade). Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <https://www.bdtd.uerj.br:8443/handle/1/8120>. Acesso: 09 out.2022.

FONSECA, R. O. *A navegação de cabotagem de carga no Brasil.* **Mercator**, v. 14, n. 1, p. 22-46, 2015. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/mercator/a/QDGtT6sHLMpCN3Kr64vVYvf/abstract/?lang=pt#>. Acesso: 23 out.2022.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GOMES, M. A. **O uso do território brasileiro pela navegação de cabotagem por contêiner no contexto da circulação global de mercadorias (1993-2013).** Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-11042014-102218/pt-br.php>. Acesso :23 out. 2022.

JORNAL FOLHA DE SABERÁ. **Senado aprova nova ouvidora da Antaq.** 16 dez. 2021. Disponível em: <https://folhadesabara.com.br/noticia/14383/senado-aprova-nova-ouvidora-da-antag>. Acesso em: 9 set. 2022.

KEEDI, Samir. **Transportes, unitização e seguros internacionais de carga.** 5. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

LAKATOS, Eva Maria; DE ANDRADE MARCONI, Marina. **Metodologia Científica.** 6. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Cabotagem no Brasil:** Entendendo os contornos legais até a criação do BR do Mar. 18 maio 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/conjur/cabotagem-no-brasil-entendendo-os-contorno-legais-ate-a-criacao-do-br-do-mar>. Acesso em: 6 set. 2022.

PEREIRA, Newton; ROBLES, Léo Tadeu; SAMPAIO CUTRIM, Sérgio; PEREIRA, Newton Narciso. **Tópicos Estratégicos Portuários.** São Luís: EDUFMA, 2015. p.17-247, v.1. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/315648259_Topicos_Estrategicos_Portuari os. Acesso: 02 nov.2022.

REDAÇÃO AMBIENTE BRASIL. **A zona costeira brasileira.** 2021. Disponível em: https://ambientes.ambientebrasil.com.br/agua/ecossistema_costeiro/a_zona_costeira_brasileira.html. Acesso em: 5 set. 2022.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

SAC LOGÍSTICA BLOG. **Modal aquaviário**. 21 nov. 2020. Disponível em: <https://saclogistica.com.br/modal-aquaviario/>. Acesso em: 11 set. 2022.

Santos, Fábio Apulcro Barcelos dos. **Navegação de Cabotagem no Brasil**: Como o Programa “BR do Mar” pode contribuir para o desenvolvimento do Brasil em um cenário pós pandemia de Coronavírus. Diploma do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia. Escola Superior de Guerra (ESG), Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <https://repositorio.esg.br/handle/123456789/144> .Acesso :09 out. 2022.

SCOTTINI, L. **A evolução da navegação de cabotagem no Brasil e o seu uso no comércio exterior brasileiro**. Dissertação (Trabalho de Iniciação Científica). Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2012. Disponível em: <https://www.univali.br/Lists/TrabalhosGraduacao/Attachments/1045/larissa.pdf>. Acesso em: 9 out. 2022.

SECOM TCU. **TCU debate desafios do setor de cabotagem no País**. 2 out. 2019. Disponível em: <https://portal.tcu.gov.br/imprensa/noticias/tcu-debate-desafios-do-setor-de-cabotagem-no-pais.htm>. Acesso em: 27 set. 2022.

SILVA, Edna Lucia da; MENEZES, Estera. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. UFSC, Florianópolis, p.9 -129 ,4. ed. rev. atual.2005. Disponível em: <https://idoc.pub/documents/metodologia-da-pesquisa-e-elaboracao-de-dissertacao-pqn8ey1qvyn1>. Acesso: 07 nov.2022.

SINAVAL. **Brasil tem 42 mil quilômetros de rios potencialmente navegáveis**. 27 set. 2017. Disponível em: <http://sinaval.org.br/2017/09/brasil-tem-42-mil-quilometros-de-rios-potencialmente-navegaveis/>. Acesso em: 5 set. 2022.

SINDIPORTO BRASIL. **Navegação de apoio portuário**. 13 out. 2020. Disponível em: <http://sindiportobrasil.com.br/?p=4498>. Acesso em: 06 nov. 2022.

SOUZA, Gustavo Moreira de; ROBLES, Léo Tadeu. *O Mercado de Transporte Marítimo de Navios Tramp e sua Importância no Porto de Santos*. XXX ENEGEP - Encontro Nacional de Engenharia de Produção, São Carlos (SP), 2010.

TAVARES, Victor Adriano. **Cabotagem no Brasil**. 11 jan. 2021. Disponível em: <https://www.logweb.com.br/colunas/cabotagem-no-brasil/>. Acesso em: 19 out. 2022.

TEIXEIRA, Cássio Adriano; ROCIO, Marco; MENDES, André; D`OLIVEIRA, Luís. *Navegação interior brasileira*. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n. 47, p. 437-482, mar. 2018.

APÊNDICE A: ROTEIRO DE ENTREVISTAS

QUESTÕES INTRODUTÓRIAS

- 1- Como você avalia o atual cenário do transporte de cabotagem no Brasil?
- 2- Quais as principais oportunidades e desafios existentes?

QUESTÕES CENTRAIS

- 3- Quais os principais aspectos tratados pela Lei nº 14.301/2022 (BR do Mar)?
- 4- Quais os principais pontos positivos e negativos dessa Lei?
- 5- Na sua visão, quais são os potenciais impactos da BR do mar para a cabotagem brasileira?
- 6- Você entende que a BR do Mar poderia possibilitar uma mudança na matriz modal brasileira?

QUESTÃO DE FECHAMENTO

- 7- Que aprimoramentos poderiam ser feitos na BR do Mar para potencializar a competitividade da cabotagem no Brasil?