



Universidade de Brasília  
Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão  
de Políticas Públicas  
Departamento de Administração

**FÁBIO ENZIO MOURA PEREIRA LAUNÉ**

**CABOTAGEM BRASILEIRA: ANÁLISE DAS BARREIRAS BUROCRÁTICAS QUE  
IMPACTAM NEGATIVAMENTE A PERFORMANCE DO MODAL**

Brasília – DF

2023

FÁBIO ENZIO MOURA PEREIRA LAUNÉ

**CABOTAGEM BRASILEIRA: ANÁLISE DAS BARREIRAS BUROCRÁTICAS QUE  
IMPACTAM NEGATIVAMENTE A PERFORMANCE DO MODAL**

Monografia apresentada ao Departamento de  
Administração como requisito parcial à obtenção do  
título de Bacharel em Administração.

Professor Orientador: Dr. Aldery Silveira Júnior

Brasília – DF

2023

**FÁBIO ENZIO MOURA PEREIRA LAUNÉ**

**CABOTAGEM BRASILEIRA: ANÁLISE DAS BARREIRAS BUROCRÁTICAS QUE  
IMPACTAM NEGATIVAMENTE A PERFORMANCE DO MODAL**

A Comissão Examinadora, abaixo identificada, aprova o Trabalho de Conclusão do  
Curso de Graduação em Administração do (a) aluno (a)

**FÁBIO ENZIO MOURA PEREIRA LAUNÉ**

**Dr. Aldery Silveira Júnior**

Professor-Orientador

**Dr. Bruno Eduardo Freitas Honorato**

Professor-Examinador

**MSc Emmanuel Aldano de França Monteiro**

Professor-Examinador

Brasília, 14 de dezembro de 2023

Dedico este texto ao meu Deus e à minha família.

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente gostaria de agradecer a Deus, por ter me dado esta oportunidade de estar aqui, agradecendo e concluindo um capítulo da minha vida. Agradeço à minha família por todo apoio, toda a educação, todo suporte físico, financeiro e psicológico que me deram. E a minha mulher, que em todos os momentos difíceis, pôde me dar o suporte necessário.

A Todos: Filipenses 4:13.

## RESUMO

O Brasil apresenta condições favoráveis à utilização do transporte aquaviário, mas o sistema administrativo e fiscalizatório cria diversos entraves para o desenvolvimento desse meio de transporte. Este estudo teve como objetivo analisar os obstáculos burocráticos do sistema brasileiro de transporte de carga por cabotagem. A metodologia utilizada foi a pesquisa bibliográfica, a qual visou a identificação e análise dos aspectos do sistema de fiscalização e administração gerido pelo governo federal, responsável pelo controle da liberação e embargo das operações do transporte de carga por cabotagem. Nesse contexto, foram identificadas melhorias que o governo já vem implementando nos processos administrativos e de fiscalização, bem como foram apontados os obstáculos que o próprio governo introduz nesse processo, retardando e inviabilizando a eficiência desse tipo de transporte. Identificou-se que os procedimentos burocráticos representam obstáculos para o desenvolvimento desse meio de transporte aquaviário. Espera-se que este trabalho contribua para incentivar o poder público a adotar medidas destinadas a diminuição dos impactos negativos das barreiras burocráticas sobre o transporte de carga por cabotagem.

**Palavras-chave:** Cabotagem. Burocracia. Fiscalização.

## **ABSTRACT**

Brazil presents favorable conditions for the use of water transport; however, the administrative and regulatory system creates several obstacles to the development of this means of transportation. The study aimed to analyze the bureaucratic obstacles of the Brazilian cargo shipping system. The methodology used was bibliographic research, which aimed to identify and analyze aspects of the supervision and administration system managed by the federal government, responsible for controlling the release and embargo of coastal cargo transport operations. In this context, improvements that the government has already been implementing in administrative and supervisory processes were identified, as well as obstacles that the government itself introduces into this process, delaying and hindering the efficiency of this type of transport. It was identified that bureaucratic procedures represent obstacles to the development of this water transport means. It is hoped that this work contributes to encouraging the government to adopt measures aimed at minimizing the negative impacts of bureaucratic barriers on coastal cargo transport.

**Keywords:** Cabotage. Bureaucracy. Inspection.

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários

CNT - Confederação Nacional do Transporte

TCU - Tribunal de Contas da União

BR do Mar - Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

SISCOMEX - Sistema Integrado De Comércio Exterior

AFRMM - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante

NF - Nota Fiscal

DANFE - Documento Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica

CT - Conhecimento de Transporte

CTMC - Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas

SVM - Serviço Vinculado Multimodal

DT-e - Documento eletrônico de transporte

NORMAM - Norma da Autoridade Marítima para Aquaviários

DPC - Diretoria de Portos e Costas

CIR - Caderneta de Inscrição e Registro

PREST - Programa De Estágio

MDF-e - Manifesto Eletrônico De Documentos Fiscais

# SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>1</b>
1.1	Contextualização.....	2
1.2	Formulação do problema .....	4
1.3	Objetivo Geral .....	5
1.4	Objetivos Específicos.....	5
1.5	Justificativa .....	6
<b>2</b>	<b>REVISÃO TEÓRICA.....</b>	<b>7</b>
2.1	Cabotagem: conceitos e definições .....	7
2.2	Características gerais do transporte de carga por cabotagem.....	7
2.3	Características gerais do transporte de carga por cabotagem.....	8
2.4	Características gerais do transporte de carga por cabotagem no Brasil.....	8
2.5	Características gerais do transporte de carga por cabotagem no mundo...	11
2.6	Vantagens da cabotagem sobre os outros modos de transportes de carga 12	
2.7	Perspectivas para a cabotagem brasileira .....	14
<b>3</b>	<b>MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA.....</b>	<b>16</b>
3.1	Procedimentos metodológicos .....	16
3.2	Tipologia e descrição geral dos métodos de pesquisa.....	17
<b>4</b>	<b>RESULTADO E DISCUSSÃO .....</b>	<b>20</b>
4.1	Excessivo número de documentos para autorização do transporte.....	20
4.2	A baixa oferta de qualificação de mão de obra para operação no navio.....	23

4.3	A dificultosa integração do transporte rodoviário com a cabotagem .....	24
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÃO .....</b>	<b>26</b>
	<b>REFERÊNCIA .....</b>	<b>28</b>

# 1 INTRODUÇÃO

A cabotagem é um tipo de transporte de cargas realizado entre os portos ou cidades do território brasileiro, utilizando a via marítima ou vias navegáveis interiores (SILVEIRA JR, 2018). A legislação brasileira de navegação de cabotagem sempre esteve intimamente ligada à política de proteção à marinha mercante e de garantia da segurança nacional de transportes (CAMPOS, 2022).

A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, regulamenta a cabotagem no Brasil. Ela estabelece as condições para o transporte de cargas e passageiros entre portos brasileiros (BRASIL, 1997). Mais recentemente, a Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, instituiu o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), com o objetivo de ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem (BRASIL, 2022).

A pesquisa que foi realizada, serviu para compreender os obstáculos que a burocracia impõe ao desenvolvimento do transporte de cabotagem no Brasil. Com uma visão voltada para o futuro, conduziu-se uma pesquisa qualitativa com o objetivo de compreender como o excesso de burocracia, na tentativa de manter um controle absoluto, impede que a cabotagem alcance uma posição mais competitiva no mercado.

O trabalho não se limitou a destacar os desafios inerentes ao transporte de carga por cabotagem, mas também procurou enfatizar a qualidade intrínseca desse meio de transporte. Além disso, explorou as latentes consequências positivas que poderiam advir ao colocar a cabotagem em destaque no contexto do mercado de transporte brasileiro. Dessa forma, o estudo aborda diversos aspectos da cabotagem, buscando oferecer insights para transformar as percepções existentes sobre o mercado de transporte de carga por cabotagem no Brasil.

A pesquisa que foi realizada, seguiu as regras baseadas em pesquisas bibliográficas. Foram coletados os dados qualitativos apresentados e as referências utilizadas, a partir de fontes variadas, incluindo canais jornalísticos, órgãos governamentais e bases de dados científicos, tais como *Web os Science*, e SPELL.

O trabalho que foi realizado está estruturado em cinco capítulos dispostos da seguinte maneira: o primeiro capítulo tem como objetivo introduzir o leitor ao tema, fornecendo uma visão geral sobre a cabotagem e sua posição no mercado brasileiro; o segundo capítulo apresenta a fundamentação teórica utilizada como base para embasar o estudo; o terceiro capítulo descreve as técnicas empregadas na coleta e análise dos dados que serão utilizados para obter os resultados apresentados; o quarto capítulo expõe os dados e resultados obtidos; por último, o quinto capítulo apresenta as conclusões e discussões derivadas do estudo.

## **1.1 Contextualização**

A cabotagem é uma forma de transporte marítimo que consiste na navegação entre portos do mesmo país. O termo vem do sobrenome de Sebastião Caboto, um navegador veneziano que explorou o Rio da Prata no século XVI. A cabotagem é uma alternativa eficiente, econômica e sustentável para o transporte de cargas, especialmente em um país com uma extensa costa como o Brasil (ABAC, 2021).

Na história do Brasil, o transporte aquaviário sempre apareceu com uma devida importância na construção da sociedade cívica brasileira. Desde o início com os povos indígenas, que tinham como a sua principal forma de locomoção os barcos, até o descobrimento do Brasil, em 1500, pelo almirante Pedro Álvares Cabral (SORIANO NETO, 2020).

No Brasil, a cabotagem é uma atividade regulamentada pela Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Esta estabelece as condições para o exercício da navegação de cabotagem, bem como os direitos e deveres dos armadores, operadores portuários, usuários e autoridades competentes. A cabotagem no Brasil é fiscalizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que é responsável por conceder as autorizações para as empresas que prestam esse serviço, bem como por monitorar e aplicar sanções em caso de irregularidades.

O transporte de cargas por cabotagem também é incentivado por programas governamentais, como o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). Este visa a ampliar a oferta e a competitividade desse modal, reduzindo custos

operacionais, tributários e burocráticos, e estimulando a modernização da frota e dos portos (BRASIL, 2022).

O transporte de carga por cabotagem desempenha um pequeno, mas importante, papel na matriz logística do Brasil. Atualmente, essa modalidade responde por apenas 11% do total, mas as projeções indicam um aumento substancial para 30% ao ano com a implementação do projeto (BR do Mar). Caracterizada esta, pela Lei 14.301, de 7 de janeiro de 2022 (BRASIL, 2022).

Estratificando um pouco sobre o que a cabotagem transporta no cenário atual dentro da matriz de transporte. Obtêm-se por meio da Confederação Nacional do Transporte (CNT) (2021), que as cargas containerizadas representam 8%, granel líquido e gasoso representam 77%, granel sólido representa 12% e cargas em gerais representam 3%.

Esta modalidade de transporte no Brasil tem um grande potencial de crescimento, que pode vir a atender a diversas regiões e setores produtivos. A cabotagem no Brasil é uma opção estratégica para o desenvolvimento econômico, social e ambiental do país e que dever ser explorada de forma abundante pelo Estado Brasileiro (ABAC, 2021).

Atualmente, a cabotagem representa apenas 11% da matriz de transporte brasileira, segundo o BNDES (2018). Isso indica que o mercado de transporte de carga por cabotagem está subutilizado, apesar de ser um dos meios de transporte mais eficientes disponíveis no Brasil e com maior potencial de gerar diminuição de custos e mitigação de efeitos negativos ao meio ambiente (SILVEIRA JR, 2015).

No Brasil, a matriz de transporte é dominada pelo transporte rodoviário, o que gera implicações não apenas nos custos de transporte, mas também em questões ambientais. Para ilustrar como a cabotagem pode reduzir os custos, Cadore (2021) conduziu um estudo no qual analisou o transporte de maçãs da região Sul para as regiões Nordeste e Norte do Brasil. O estudo constatou que, ao utilizar o transporte multimodal, combinando o transporte rodoviário com a cabotagem, foi possível alcançar uma economia de 38% nos custos de transporte.

A cabotagem no Brasil precisa ser mais explorada e ter uma maior participação no mercado. No entanto, esse meio de transporte enfrenta obstáculos burocráticos que dificultam as operações desta modalidade, como questões de competições com as

navegações estrangeiras, que obtêm vantagens competitivas tanto legais quanto trabalhistas. Isto afasta o mercado nacional desta modalidade de transporte (TEIXEIRA, 2019).

O potencial da cabotagem pode ser atingido com a simplificação de processos burocráticos, reduzindo os entraves operacionais, enquanto investimentos em infraestrutura portuária e sistemas de gestão logística, podem melhorar a eficiência do transporte marítimo de cabotagem.

Em conclusão, é importante destacar que a cabotagem tem ganhado relevância atualmente, tornando-se um tópico frequente de pesquisa acadêmica, dado seu papel como um indicador-chave do potencial do transporte aquaviário no Brasil.

## **1.2 Formulação do problema**

A cabotagem tem diversas vantagens que devem ser geradas e estudadas para mais incentivos ao uso dela, aumentando assim sua participação na matriz de transporte (ALMEIDA FILHO *et al.*, 2016). Porém, há muitos problemas que esta modalidade vem enfrentando no Brasil, como os entraves por excesso de burocracia.

Um dos maiores problemas burocráticos, é a transposição de regras do tratamento de longo curso para a cabotagem nacional, que pode resultar em procedimentos complexos e demorados, elevando os custos operacionais e, desencorajando a utilização deste modal. A burocracia excessiva pode englobar processos aduaneiros, documentação extensa e outros requisitos administrativos que, na prática, não são condizentes com a natureza do transporte doméstico (SILVA, 2011).

O transporte de cabotagem estabelece uma interdependência profunda com outras formas de transporte, configurando-se como um componente essencial do sistema de transporte multimodal. Contudo, a integração dos sistemas administrativos e de fiscalização, que emitem e fiscalizam os documentos, esbarra na eficiência de integrar tais informações de outros transportes com o sistema integrado de comércio exterior (SISCOMEX). Esta situação, frequentemente, compromete a competitividade da cabotagem na matriz de transporte (ANTAQ, 2022).

O sistema mercantil portuário, por sua vez, ainda não está completamente interligado aos sistemas de fiscalização e administrativos das demais modalidades de transporte, que gera ineficiência no transporte de cabotagem. A burocracia excessiva, pode resultar em uma coordenação inadequada entre os diferentes sistemas das diferentes modalidades de transporte (MONIÉ, 2006).

Com base nisto, é evidente que o Brasil utiliza apenas 11% do transporte de cargas por cabotagem em sua sede de transporte (BNDES, 2018). É possível que o país esteja enfrentando obstáculos em todos os aspectos do processo de utilização do transporte aquaviário. Talvez, assim, o governo federal não esteja posicionando políticas públicas ao incentivo do uso da cabotagem. Diante disto, a pesquisa realizada, teve como objetivo, responder a seguinte questão: **As barreiras burocráticas estão impactando negativamente no crescimento do transporte de cargas por cabotagem no Brasil?**

### 1.3 Objetivo Geral

O objetivo do estudo concentrou-se no setor de transporte de carga por cabotagem, com uma ênfase especial na identificação e análise das barreiras burocráticas geradas pelo sistema brasileiro.

O estudo realizado buscou verificar se os sistemas de fiscalização e os meios administrativos que o Estado brasileiro desenvolveu para transporte de carga por cabotagem, têm impacto significativamente negativo na performance deste modal.

### 1.4 Objetivos Específicos

Para consecução do objetivo geral, estabeleceu-se os seguintes objetivos específicos:

- Levantar e analisar a legislação afetada ao transporte de carga por cabotagem;
- Levantar os excessos de formalização que incidem sobre o transporte de carga por cabotagem;
- Levantar os aspectos negativos que afetam o transporte multimodal;

- Levantar as iniciativas do poder público para alavancar a cabotagem brasileira.

## 1.5 Justificativa

O transporte de carga por cabotagem é relevante para o desenvolvimento econômico do mundo. Este fato aborda os desafios e as oportunidades do transporte de carga, nas quais haverá significativas mudanças nas emissões de gás carbônico (CO<sub>2</sub>), no custeio geral de transporte, na preservação das rodovias e na redução de congestionamentos (SILVEIRA JR, 2015).

Esta modalidade de transporte apresenta um avanço no território brasileiro. No segundo semestre de 2018, o setor experimentou um notável crescimento de 38,2% nas operações, em relação ao ano de 2017. Além disso, entre 2017 e 2018, observou-se um expressivo aumento de 16,7% no volume anual transportado entre os diversos portos ao longo da costa brasileira em relação ao mesmo período dos anos de 2016 e 2017 (TEIXEIRA, 2019).

De acordo com Silveira Júnior (2015), a prática da cabotagem traz vantagens econômicas indiscutíveis. Numerosos artigos especializados proporcionam uma visão minuciosa desses benefícios. Dentro desse panorama, o estudo que foi realizado procurou oferecer uma compreensão abrangente sobre por que as barreiras burocráticas representam um obstáculo substancial para o avanço do transporte de carga por cabotagem no Brasil.

## **2 REVISÃO TEÓRICA**

Os tópicos discutidos nesta seção apresentam conceitos e percepções associados à navegação de cabotagem, bem como as várias barreiras burocráticas que estão no modal de transporte.

### **2.1 Cabotagem: conceitos e definições**

A cabotagem é um tipo de transporte marítimo que ocorre entre portos ou locais dentro do território nacional, utilizando tanto a via marítima quanto as vias navegáveis por água (BRASIL, 1997). O transporte marítimo de cabotagem, consiste na movimentação de cargas ao longo das margens costeiras e rios interiores (NASCIMENTO, 2012).

Ademais cabotagem tem como definição oficial no Brasil estabelecida sob a Lei 10.893/04. Que determina que a cabotagem é a navegação realizada entre portos brasileiros, sendo utilizado exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as vias interiores (BRASIL, 2004).

A história que está por trás da origem do termo “cabotagem” é composta pela história de Sebastião Caboto, navegador italiano, do séc. XVI. Sebastião Caboto tinha como base nas suas operações, explorar terras pelas margens, ou seja, um transporte marítimo costeiro. A partir deste uso específico da modalidade, deu-se, logo, a definição atual do termo “cabotagem” (OLIVEIRA, 2015).

### **2.2 Características gerais do transporte de carga por cabotagem**

As modalidades de transporte desempenham um papel crucial na logística dentro da cadeia econômica de produção, visto que são responsáveis por fornecer matérias-primas e realizar entregas de produtos (Fonseca, 2015). A escolha da modalidade de transporte adequada baseada em fatores como a economia, a rota e a infraestrutura

local podem levar a uma melhoria geral no desempenho logístico (ALMEIDA FILHO *et al.*, 2016).

Por fim, a cabotagem se diferencia por estar inserido em características de um transporte curto e costeiro, adequado para cargas de grandes volumes. Ademais, a modalidade oferece um custo e agilidade que se adequam ao mercado de transporte aquaviário, tornando-se uma opção viável e eficiente para o transporte de cargas no Brasil, abrindo concorrência direta com o transporte rodoviário (ROBERTO, 2020).

### **2.3 Características gerais do transporte de carga por cabotagem**

As modalidades de transporte desempenham um papel crucial na logística dentro da cadeia econômica de produção, visto que são responsáveis por fornecer matérias-primas e realizar entregas de produtos (Fonseca, 2015). A escolha da modalidade de transporte de carga baseada em fatores como a economia, a rota e a infraestrutura local, podem levar a uma melhoria geral no desempenho logístico (LEITE *et al.*, 2016).

A cabotagem se diferencia por estar inserido em características de um transporte curto e costeiro, adequado para cargas de grandes volumes. Ademais, a modalidade se insere em um campo de custeio menor, em relação a capacidade de transporte por veículo, do que comparado ao transporte rodoviário. Tornando-se uma opção viável e eficiente para o transporte de cargas no Brasil, abrindo concorrência direta com o transporte rodoviário (ROBERTO, 2020).

### **2.4 Características gerais do transporte de carga por cabotagem no Brasil**

O Brasil estabeleceu como critério inicial que, somente as empresas brasileiras, com navios de bandeiras brasileiras, podiam estar navegando ao longo das costas brasileiras. Porém, em 1997, a lei nº 9.432, trouxe consigo uma permissividade para que houvesse participações de navegações de empresas estrangeiras ao longo da costa brasileira (SILVEIRA JR, 2018). Então, pode-se verificar no artigo 7º da lei nº

9.432, se faz presente as afirmações da permissão de empresas estrangeiras no uso da cabotagem no Brasil:

Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos arts. 9º e 10.

Parágrafo único. O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas neste artigo, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes (BRASIL, 1997).

Verifica-se por parte do governo federal, que delimitou a atuação da cabotagem no Brasil por parte de navegações estrangeiras, ofertando um tipo de protecionismo às embarcações brasileiras. Porém, há atualmente o incentivo para que haja ampliação na melhoria do transporte de carga por cabotagem instituído na Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022.

Art. 1º Fica instituído o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), com os seguintes objetivos:

I - Ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem;

II - Incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;

III - ampliar a disponibilidade de frota para a navegação de cabotagem;

IV - Incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;

V - Estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira;

VI - Revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem com as políticas de construção naval;

VII - incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos delas decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira;

VIII - otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Parágrafo único. Caberá ao Ministério da Infraestrutura monitorar e avaliar o BR do Mar, além de estabelecer os critérios a serem observados em seu monitoramento e em sua avaliação. (BRASIL, 2022).

O Brasil é um país de dimensões continentais e, como tal, movimentam uma grande variedade de mercadorias e commodities por meio do transporte aquaviário. Com o processo de modernização e expansão do sistema portuário, a cabotagem se torna uma alternativa logística cada vez mais atraente para os usuários, trazendo mais eficiência no transporte de cargas a preços mais competitivos (ALMEIDA FILHO *et al.*, 2016).

A ocupação demográfica do Brasil, é caracterizada por uma grande concentração populacional litorânea. Essa concentração se dá em áreas onde se encontram aglomerações urbanas de grande densidade, como as regiões metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Recife e Salvador. Além disso, a maioria das principais cidades, polos industriais e centros consumidores do país, estão localizados nas áreas costeiras, o que acaba acentuando a importância do litoral brasileiro em termos econômicos e logísticos, favorecendo, assim, o transporte logístico aquaviário (MORAES, 2007).

Essa concentração populacional no litoral do Brasil pode ser explicada por uma série de fatores históricos, políticos e econômicos, que acabaram influenciando o processo de ocupação do território. Com a chegada dos portugueses no século XVI, o litoral brasileiro se tornou a principal área de colonização e exploração, gerando uma concentração de riquezas e poder na região. Com o passar do tempo, essa concentração acabou se mantendo mesmo com a interiorização da capital, fortalecendo o vínculo histórico que temos com esta modalidade de transporte (FONSECA, 2015).

Além disto, a expansão da indústria e do comércio no Brasil, acabou reforçando a importância das áreas costeiras, que se tornaram os principais centros consumidores e produtores do país. Como resultado, a concentração populacional no litoral brasileiro, se mantém até os dias de hoje, mesmo com políticas públicas de incentivo ao desenvolvimento de outras regiões do país. No entanto, o transporte que visa a facilitação do mercado logístico, a cabotagem, é pouco utilizado em âmbito nacional (FONSECA, 2015).

## 2.5 Características gerais do transporte de carga por cabotagem no mundo

A cabotagem na Europa e nos Estados Unidos, iniciou-se como uma alternativa ao transporte rodoviário, com o objetivo de reduzir o congestionamento nas estradas. Na Europa, a presença de extensas áreas costeiras, vias navegáveis interiores e uma grande quantidade de portos, contribuíram para o sucesso da cabotagem (SILVEIRA JR, 2018).

Nos Estados Unidos da América (EUA), a Lei Federal de 1920, conhecida como Jones Cat, regula o transporte marítimo com o objetivo de promover e preservar a marinha mercante do país. A seção 27 desta lei aborda a cabotagem, exigindo que todas as mercadorias transportadas por água, entre os portos americanos, sejam realizadas em navios com bandeira dos EUA, construídos nos EUA, de propriedade de cidadãos americanos, e tripulados por cidadãos americanos ou residentes permanentes dos EUA (BARRETO, 2016).

Além disso, a matriz de transporte do EUA é diversificada, com rodovias representando 43% e ferrovias 30% do transporte de mercadorias, refletindo a eficiência desses modais para distâncias curtas a médias e longas, respectivamente. Em contraste, a cabotagem, afetada por fatores como infraestrutura e políticas, representa apenas 3%. Deve-se isso aos fatores da extensa rede de rodovias e ferrovias do país, políticas de cabotagem e a geografia dos Estados Unidos. (SOUZA, 2022)

Como resultado do avanço dos Estados Unidos, em maio de 2018, o senador Roger Wicker propôs um projeto de lei que incentiva a construção naval dedicada à cabotagem no país, exigindo que uma parte do gás natural liquefeito (GNL) e das exportações de petróleo bruto fosse transportada em navios construídos e tripulados nos EUA. Formatando um novo formato do *Energizing American Shipbuilding Act*, projeto de lei que busca principalmente erguer a construção naval dos Estados Unidos da América para o transporte de cabotagem (WICKER, 2018).

Na China, a cabotagem corresponde a 25% de sua matriz de transporte, enquanto outros 23% são atribuídos ao modal hidroviário, englobando o transporte por vias navegáveis em lagos e rios. Por outro lado, tanto a União Europeia quanto o Japão apresentam uma parcela ainda mais significativa de produtos movidos por cabotagem em suas matrizes de transporte, alcançando 32% e 44%, respectivamente. Esses números indicam a relevância considerável do transporte marítimo de curta distância nessas regiões, destacando a importância estratégica desse modo de transporte em suas economias (SCHONER, 2023).

Contudo, há outros países que se encontram em uma fase embrionária no processo de viabilização de cabotagem, como o Canadá. Regulamentada pelo *Canadian Customs Regulations*, o país tem como objetivo o desenvolvimento da navegação nacional, sem expô-la à competição internacional. No entanto, fatores como a falta de capacitação e os atrasos tecnológicos dos estaleiros, dificultam o desenvolvimento da modalidade no país (NASCIMENTO, 2012).

Diante dessa realidade, constata-se que o mercado canadense enfrenta dificuldades em relação à competitividade no transporte de cabotagem, algo que tende a influenciar negativamente as políticas de preço praticadas pelos transportadores e, torna o sistema inábil a competir com outras formas de modais (NASCIMENTO, 2012).

## **2.6 Vantagens da cabotagem sobre os outros modos de transportes de carga**

A cabotagem oferece benefícios econômicos significativos devido à sua alta capacidade de carga por veículo, o que resulta em menor consumo de combustível por tonelada transportada, redução de custos por tonelada transportada e menor número de acidentes, levando a uma diminuição nos custos de seguro (TEIXEIRA *et al.*, 2018).

Além disto, a cabotagem pode ajudar a diminuir o congestionamento nas rodovias e, conseqüentemente, melhorar o tráfego de veículos nas cidades e estradas brasileiras. Com um sistema portuário moderno e eficiente, a cabotagem pode se tornar uma

importante alternativa logística para as empresas que buscam otimizar suas operações de transporte e, reduzir seus custos logísticos (EMERSON *et. al*, 2020).

Há muitos critérios para a utilização da cabotagem, porém o mais discutido é a diminuição de custos logísticos que esta operação traz como benefício direto ao campo financeiro-econômico do mercado logístico. A cabotagem tem como sua principal vantagem a diminuição de custos no processo de transporte (COMI, POLIMENI, 2020).

No Brasil, a cabotagem tem se tornado, cada vez mais, uma opção no transporte de carga, pois de acordo com Fachinello (2008) o transporte de carga por cabotagem supera as vantagens o a modalidade de transporte rodoviário em menores custos e riscos de acidentes e roubos. O que é representado no artigo do autor citado:

Segundo Carlos Nóbrega, da Associação Nacional de Transportes Aquaviários, o custo do frete por cabotagem pode ser menor de 15% a 50% que o rodoviário, dependendo do produto, origem e destino. Quanto a acidentes e roubos, segundo Jorge Nassar, diretor da operadora de transporte marítimo Aliança, esse aspecto tem sido um importante atrativo da cabotagem em relação ao transporte rodoviário (ABTC, 2002, p. 974).

As vantagens da cabotagem vão além da redução dos custos de transporte. A modalidade, também, pode contribuir para a redução da emissão de poluentes, já que a movimentação de mercadorias por via marítima é considerada uma opção mais sustentável do que o transporte rodoviário, por exemplo (TEIXEIRA *et al.*, 2018).

De acordo com Teixeira (2018), para fins de comparação, exposto na tabela 1, em uma viagem de mil quilômetros, uma embarcação de cabotagem consumiria aproximadamente quatro litros de combustível para transportar uma tonelada de carga. Sob as mesmas condições, o transporte ferroviário consumiria quase seis litros, enquanto o transporte rodoviário, que é o principal meio de transporte no Brasil, consumiria mais de 15 litros, para evidenciar que a navegação de cabotagem é mais vantajosa que os modais de transporte ferroviário e rodoviário, apresenta-se, na Tabela 1, uma comparação entre estes modos de transportes:

Tabela 1 - Comparação entre os modais

Indicador	Cabotagem	Ferrovário	Rodoviário
Unidades equivalentes	Embarcação de 6 mil ton.	2,9 comboios Hopper, 86 vagões de 70 t	172 carretas de 35 t
Consumo médio de combustível para transportar 1 ton./mil km	4,1	5,7	15,4
Emissão de gases (gCO <sub>2</sub> /TKU)	20	23,3	101,2
Custo médio de transporte, carga geral por 1.000 km (R\$/t)	R\$ 55,64	R\$ 74,02	R\$ 201,99

Fontes: (EPL, 2018; TEIXEIRA et al., 2018).

Por conseguinte, em relação à sustentabilidade, esse modal é considerado o mais amigável ao meio ambiente, já que emite menos poluentes em comparação a outros modais de transporte (TEIXEIRA *et al.*, 2018).

## 2.7 Perspectivas para a cabotagem brasileira

No início do século XXI, o transporte aquaviário no Brasil apresentava uma grande oportunidade para o desenvolvimento da cabotagem. Esse modal pode ser uma alternativa eficiente e mais econômica em relação ao modal rodoviário, tendo a possibilidade de dobrar seus fluxos financeiros. Levando a obter maior distribuição com custos menores (IPEA; 2004).

Dado o fato de o Brasil possuir um litoral extenso e muitos rios além de uma grande atividade econômica concentradas na faixa costeira é justificável que a navegação de cabotagem, desempenhe um papel crucial na matriz de transporte de cargas do país (EMERSON *et al.*, 2020).

Entretanto, em estudos recentes foram abordadas as perspectivas atuais em eficiência para a cabotagem em estrutura comercial e econômico no Brasil. E como

resultado prévio, o Brasil foi considerado um país com o sistema de cabotagem ineficiente e ineficaz. Assim verificar-se em (FERREIRA, 2020, p. 244):

Estudos mais recentes analisaram a eficiência da navegação de cabotagem no Brasil com modelo DEA, identificando a ineficiência do País nesse modal (MAEGIMA; INCIRILO; NASCIMENTO, 2019). No estudo foi analisada a eficiência com o modelo DEA, utilizando dados da movimentação de cargas por cabotagem dos anos de 2008 a 2017, quantidade de portos e extensão da área costeira entre os países da União Europeia e Brasil, com base nos portais da Eurostat e ANTAQ. Para o conjunto de dados explorados, o resultado indicou que o Brasil deveria movimentar cerca de 300 mil toneladas ao ano para tornar-se eficiente na movimentação por cabotagem, em comparação aos países da UE. Outras pesquisas nessa área estabeleceram foco em análise de eficiência e investimentos ou em análise de eficiência e investimentos.

A cabotagem, embora tenha uma longa história no Brasil, enfrenta desafios relacionados à ineficiência e ineficácia quando comparada a outras modalidades de transporte. Essa situação resulta na falta de atração do mercado logístico brasileiro pela cabotagem. Diversos fatores contribuem para essa realidade, incluindo principalmente a burocracia excessiva, prejudicando a competitividade da cabotagem em relação a outras opções de transporte, como o rodoviário e o ferroviário, que muitas vezes oferecem maior flexibilidade e agilidade. (SEP/IDOM, 2015).

Diante dessas questões, é necessário um esforço conjunto entre o setor público e o privado para superar os desafios existentes e, promover melhorias significativas na cabotagem brasileira, a fim de torná-la uma alternativa logística mais atrativa e competitiva para o mercado.

### 3 MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA

Neste Capítulo, são apresentados os procedimentos metodológicos adotados para a realização da pesquisa. Mais especificamente, discorre-se sobre dois tópicos principais: os Procedimentos metodológico e a Tipologia e descrição geral dos métodos de pesquisa.

#### 3.1 Procedimentos metodológicos

Na pesquisa que foi realizada, foram empregadas duas abordagens principais de análise de evidências empíricas: análise de conteúdo e análise documental. Embora a análise de conteúdo, compartilhe semelhanças com a análise documental, estas diferem em foco e função. A análise documental concentra-se na classificação e indexação de documentos, enquanto a análise de conteúdo lida com mensagens de comunicação. (BARDIN, 1977).

A pesquisa que foi realizada se baseou no uso da metodologia de pesquisa bibliográfica. Conforme destacado por Boccato (2006), a pesquisa bibliográfica tem como objetivo realizar o levantamento e análise crítica de documentos publicados relacionados ao tema de pesquisa. Seu propósito é atualizar e desenvolver o conhecimento existente, contribuindo assim para a realização efetiva da pesquisa em questão.

A pesquisa realizada teve como foco as barreiras burocráticas que afetam negativamente o transporte de carga por cabotagem. Utilizou-se principalmente fontes secundárias, como artigos nacionais e internacionais relevantes, dissertações, teses, livros, legislações, revistas técnicas especializadas e materiais de órgãos representativos da indústria marítima brasileira e da navegação por cabotagem, o estudo abordou tópicos direta ou indiretamente relacionados ao tema.

Para conduzir a pesquisa, foram utilizadas as bases de dados científicas disponibilizadas pela Universidade de Brasília (UnB), incluindo *Web of Science*, *Scopus*, *Scielo* e *SPELL*, para a busca de artigos científicos.

Trabalhos publicados em periódicos técnicas especializadas e materiais de órgãos representativos da indústria marítima brasileira como ANTAQ, CNT e até o TCU, foram obtidos diretamente de seus sites e publicações oficiais. Para encontrar esses sites e publicações, foram utilizados dois buscadores: *Bing e Google*.

No que se refere à legislação, após a divulgação da implementação da Lei pelo Diário Oficial, o governo federal disponibiliza todas as leis e suas alterações no site oficial do Planalto ([www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br)). Foi neste site que todas as leis utilizadas neste trabalho foram coletadas.

Também no que se refere a análise de documentos públicos e legislações, utilizou-se como base uma análise direta às melhorias que as leis trouxeram, ou os impeditivos que estas leis poderiam trazer, no âmbito burocrático, ao transporte de carga por cabotagem. Então, observou-se os principais aspectos de ampliação e oferta na melhora da eficiência da cabotagem, buscando extrair informações de relevância para um fluxo fiscalizatório eficaz e melhorias neste setor.

### **3.2 Tipologia e descrição geral dos métodos de pesquisa**

Para compor uma pesquisa, há caminhos que devem ser respeitados e seguidos. De acordo com Zanella (2009), um projeto de pesquisa é elaborado seguindo as seguintes relações: planejamento, execução e comunicação dos resultados. Esse processo deve ser respeitado, mas frequentemente esses passos serão sobrepostos entre si, e são chamados de ciclo de pesquisa que começa com uma dúvida, um problema, uma pergunta e termina com um produto provisório (MINAYO, 1996)

O estudo que foi realizado tem como natureza ser uma pesquisa aplicada. Sendo assim, uma motivação básica que tem como consequência levantar soluções de problemas que sejam concretos, práticos e são por si operacionais (ZANELLA, 2009). Por isso, busca-se mostrar e interligar os objetivos do estudo que foi realizado para, então, evidenciar que o excesso de burocracia no setor de transporte de carga por cabotagem causa impactos negativos à sua performance.

A pesquisa que foi realizada teve uma abordagem qualitativa. Ou seja, não se buscou instrumentos estatísticos, mas sim estudos realizados dentro de relatórios e artigos (ZANELLA, 2009). Para evidenciar a problemática, trazida pelo tema, que este estudo buscou mostrar.

Assim sendo, a fim de salientar com exatidão e fidelidade os fatos e relatos sobre os entraves na cabotagem causados pelo excesso de burocracia, a pesquisa que foi realizada teve como foco ser uma pesquisa descritiva. De acordo Gil (2008), a pesquisa descritiva tem como base descrever características de populações e de fenômenos.

No que diz respeito aos procedimentos técnicos, a pesquisa que foi realizada classifica-se como bibliográfica, uma vez que se fundamentou em estudos já realizados e em informações ou relatos sobre os entraves gerais que impactam a operação e a expansão da cabotagem no Brasil. “A pesquisa bibliográfica é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos” (GIL, 2008, p. 44).

No tocante à temporalidade, a pesquisa é categorizada como transversal, pois abrange dados e análises referentes ao período de 2015 a 2023. À temporalidade permite uma visão abrangente dos entraves burocráticos na operação da cabotagem no Brasil, possibilitando a compreensão de possíveis variações, tendências e desafios que surgiram anteriormente ao período do estudo que foi realizado. O trabalho que foi realizado mostra uma perspectiva atualizada e relevante para a compreensão da dinâmica das barreiras burocráticas no transporte brasileiro de carga por cabotagem.

A Figura 1 apresenta uma síntese da classificação da pesquisa realizada:

FIGURA 1 – Classificação da pesquisa.



FIGURA 9 – Classificação da pesquisa

Fonte: VERGARA (2015), adaptação pelo autor.

## **4 RESULTADO E DISCUSSÃO**

Este Capítulo aborda os resultados e discussões decorrentes da pesquisa qualitativa realizada em 2023 sobre os obstáculos burocráticos no sistema de cabotagem no Brasil. O Capítulo está dividido em três tópicos relevantes para a discussão: A grande quantidade de documentos para autorização do transporte; A baixa oferta de qualificação de mão de obra para operação no navio; e A dificultosa integração do transporte rodoviário com a cabotagem.

### **4.1 Excessivo número de documentos para autorização do transporte**

O transporte de cabotagem vem enfrentando diversas adversidades em relação à sua eficiência de modo geral. Uma deficiência que o Brasil enfrenta nesta modalidade é o sistema burocrático, especialmente no que se refere à emissão de documentação. Deficiência esta que impacta diretamente na pontualidade e eficiência do transporte, reduzindo o interesse e a proximidade do mercado logístico com a cabotagem.

Ao analisar as exigências fiscais e administrativas nos portos, percebe-se que a cabotagem e a navegação de longo curso são tratadas de maneira equivalente, o que representa um obstáculo para tornar a cabotagem atrativa ao mercado. Em comparação com o transporte rodoviário, que lida com poucos entraves burocráticos, o transporte aquaviário perde em competitividade e eficiência (SEP/IDOM, 2015).

Além disso, é importante destacar que todos os portos que operam no Brasil são locais aduaneiros, o que dificulta ainda mais a eficiência na liberação de cargas. Tanto a carga de cabotagem quanto a carga de longo curso estão sujeitas aos mesmos procedimentos alfandegários ao chegarem ao porto, dependendo do tipo de carga, os documentos solicitados podem chegar a 44, sejam eles fiscais ou administrativos (SEP/IDOM, 2015).

Toda essa regulação vem com base na Instrução Normativa da Receita Federal (RFB) 800 de 27 de dezembro 2007, que dispõe sobre o controle aduaneiro informatizado

da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados. Para garantir que as empresas que realizam operações de transporte de carga pelo modal aquaviário estejam em conformidade com as normas legais vigentes, bem como para facilitar o controle aduaneiro das cargas transportadas. (RFB, 2007)

Conforme relatado pela ANTAQ no relatório final da multimodalidade – transporte de uma carga utilizando mais de um modal - os processos burocráticos são mais onerosos quando se trata da cabotagem. Esses processos abrangem desde a emissão da nota fiscal até o ressarcimento do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) (ABAC, 2019). Assim, como evidenciado, existem obstáculos nessas documentações que prejudicam a utilização prioritária da cabotagem. A Figura 2, ilustra o fluxo burocrático.

Figura 2 - Fluxo documental do transporte multimodal, com uso de cabotagem.

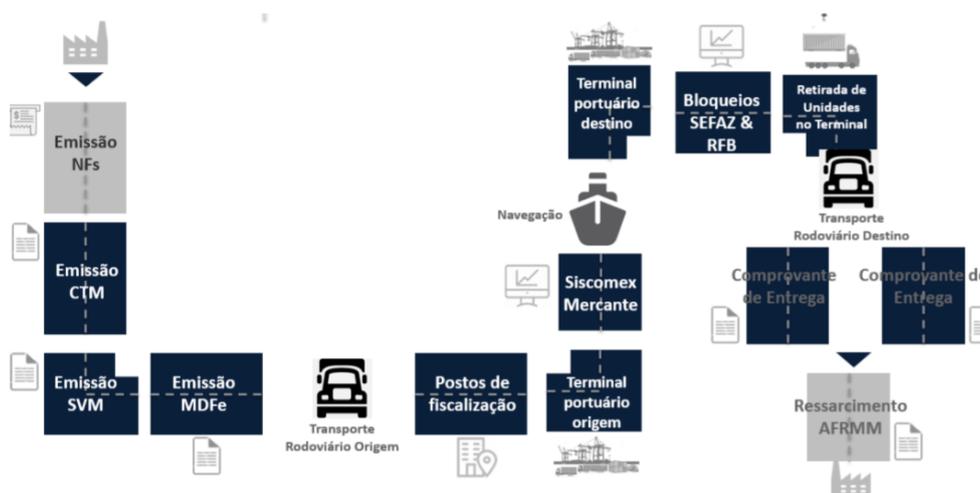


Figura 2 - Fluxo documental do transporte multimodal, com uso de cabotagem.

Fonte: ABAC (2019)

No início do processo de emissão de documentos, ocorre a emissão da nota fiscal, um documento essencial para fornecer dados para a fiscalização, gerado durante a compra e venda de produtos ou serviços. Além disso, a nota fiscal passou por um processo de digitalização e, atualmente, é transmitida eletronicamente pela Secretaria da Fazenda (Sefaz) por meio da NF-e (nota fiscal eletrônica), simplificando o processo

de recebimento da informação por parte do Estado e entrega da informação tributária e fiscalizatória para o emissor.

Entretanto, a nota fiscal gera um documento adicional utilizado para impressão e amostragem na liberação, conhecido como DANFE. Este deve acompanhar o produto, sendo assinado para a confirmação de que o produto ou serviço foi entregue ou realizado, conforme o caso.

Assim que a mercadoria é entregue ao transportador, é necessário emitir um documento chamado Conhecimento de Transporte (CT-e). O CT-e deve ser transmitido e autorizado pela Sefaz. Este documento é sujeito à avaliação em todos os postos de fiscalização e é válido para todos os estados brasileiros. No entanto, sua validade se aplica apenas quando há uma única modalidade de transporte.

Na utilização da multimodalidade, incluindo a cabotagem como meio de transporte, é necessário outro documento que abranja todo o trajeto, desde a entrega ao primeiro transportador até o destinatário final. Esse documento é o Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas (CTMC), que deve ser emitido em conjunto com um Serviço Vinculado Multimodal (SVM). Cada transportadora envolvida deve emitir um CT-e e vinculá-lo ao SVM.

Apesar disso, o governo federal, com a lei nº 14.206, de 27 de setembro de 2021, implementou uma nova modalidade documental, documento eletrônico de transporte (DT-e), que visa a mitigação de alguns entraves na integração do transporte rodoviário com o transporte aquaviário, como pode-se verificar no seu artigo 3º, inciso 1º:

Unificar, reduzir e simplificar dados e informações sobre cadastros, registros, licenças, certidões, autorizações e seus termos, permissões e demais documentos similares de certificação, anuência ou liberação decorrentes de obrigações administrativas exigidas por órgãos e por entidades intervenientes nos âmbitos federal, estadual, distrital e municipal, para a realização e a contratação da operação de transporte; (BRASIL, 2021).

Não obstante, a integração de sistemas do transporte aquaviário com o ferroviário e o rodoviário ainda está programada para entrar em vigor, sendo este o ponto que mais aflige a eficiência do processo e que há maior demora na integração das informações. Além disso, esse novo documento administrativo fará parte do sistema mercante e do porto sem papel, ambos geridos pelo governo federal. Em outras palavras, há uma previsão de integração dos serviços da ANTAQ com o MDF-e e o DT-e, proporcionando maior agilidade no processo fiscalizador e na quantidade de emissão de documentos.

## **4.2 A baixa oferta de qualificação de mão de obra para operação no navio**

Para além dos entraves burocráticos relacionados à utilização de navios, há também desafios significativos no que diz respeito à mão de obra. A Norma da Autoridade Marítima para Aquaviários (NORMAM 13/DPC) estabelece regulamentos rigorosos no que tange às questões de fiscalização trabalhista, fiscalização de riscos e segurança, impondo a necessidade de realização de cursos preparatórios específicos e estágios práticos. Além disso, exige a solicitação de inscrição e emissão da Caderneta de Inscrição e Registro (CIR).

Há desafios relacionados aos cursos que preparam os operadores. Conforme relatado pela Secretaria de Portos da Presidência da República (2015), destaca-se uma considerável escassez de vagas para a formação dessa mão de obra, especialmente no âmbito do programa de estágio (PREST) (SEP/IDOM, 2015). Esta escassez é devido ao excesso e a complexidade informacional que a NORMAM 13/DPC demanda para a liberação da mão de obra, abrindo espaço para um excesso burocrático ao trabalho em navegações e o afastamento de empresas que oferecem o curso por custeio dele.

### **4.3 A dificultosa integração do transporte rodoviário com a cabotagem**

A auditoria realizada pelo Tribunal de Contas da União (TCU), em 2020, destaca como o excesso de burocracia desestimula a integração dos modos de transporte no Brasil. Esse problema é evidenciado pela necessidade de preencher informações em diversos sistemas, imprimir documentos fiscalizatórios e carregá-los junto com as mercadorias, além da obrigação de armazenar toda essa documentação posteriormente (ANTAQ, 2022).

Adicionalmente, a falta de comunicação entre os sistemas de fiscalização governamentais resulta na duplicação das mesmas informações, exigindo que sejam preenchidas várias vezes. Essas ineficiências e redundâncias geram custos adicionais, tornando as operações logísticas mais dispendiosas, o que impacta negativamente o transporte multimodal, desencorajando o transporte por cabotagem (ANTAQ, 2022).

Apesar dos avanços em relação à burocracia dos transportes que abastecem as navegações, especialmente com a implementação de documentos eletrônicos, o Brasil ainda enfrenta desafios na criação de uma plataforma ou documento único de transporte. Isso é mais complexo quando se trata do transporte aquaviário, pois esse modal possui sistemas próprios, como o Sistema Mercante e Porto sem Papel, e questões fiscais específicas, como o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) (ANTAQ, 2022).

Ainda em fases embrionárias, para unificar os documentos fiscais e administrativos, o governo federal formulou documentos como o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) e o documento eletrônico de transporte (DT-e). Estes têm como objetivo centralizar o registro dos documentos fiscais e administrativos e, consolidar diversas informações em um só lugar. No entanto, os documentos de nota fiscal e o CT-e são indispensáveis (ANTAQ, 2022).

Em vista disso, a existência de obstáculos e trâmites burocráticos ainda demanda que as empresas que atuam na cabotagem sejam altamente organizadas e ágeis. A falta de sincronização nos prazos de emissão dos diversos documentos resulta em tarefas

onerosas de correção e possíveis penalidades. A adoção do DT-e como um documento integrado e único oferece a oportunidade de eliminar duplicidades e conferir maior flexibilidade aos operadores de transporte multimodal (ANTAQ, 2022).

## 5 CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÃO

Os desafios enfrentados no transporte de carga por cabotagem por causa do excesso processos burocráticos no transporte aquaviário não apenas comprometem a eficiência dessa modalidade, mas também representam obstáculos significativos para a inserção e conquista de espaço no mercado de cabotagem. Essa complexidade não apenas impacta a perspectiva financeira e econômica, mas também gera entraves logísticos ao longo do processo de transporte.

A excessiva emissão de documentos se traduz em atrasos nos procedimentos fiscais e na emissão de autorizações. Buscando superar essas complicações, muitos setores estão direcionando esforços para a digitalização dos processos, como evidenciado pelo desenvolvimento do documento eletrônico de transporte. Essa iniciativa visa a consolidar diversas emissões de documentos fiscais e administrativos, promovendo maior eficiência e agilidade.

Contudo, é importante destacar que, apesar dos avanços digitais, a integração desses sistemas com os mecanismos de fiscalização nos portos ainda é uma questão pendente. Os processos manuais ainda persistem, resultando em atrasos na liberação de mercadorias transportadas. A desvinculação desses documentos eletrônicos com os procedimentos nos portos, reflete a necessidade de uma integração mais abrangente para otimizar todo o ciclo logístico.

O novo documento administrativo, ao buscar simplificar e codificar os processos de fiscalização, representa uma tentativa de reduzir a burocracia. Sua adoção pode ser um passo crucial para agilizar as liberações, eliminando redundâncias e consolidando informações em um sistema digital. Essa medida não apenas contribui para a eficiência operacional, mas também sinaliza uma direção favorável à modernização e desburocratização do setor.

Finalmente, observa-se uma clara intenção do governo federal em simplificar os processos de fiscalização. Ao unificar e simplificar os trâmites burocráticos, cria-se um ambiente mais propício para o crescimento da cabotagem. A vantagem intrínseca da cabotagem em comparação com o transporte rodoviário, especialmente em termos de

eficiência logística, destaca-se como um incentivo adicional para a promoção de uma mudança de paradigma no cenário do transporte de cargas no Brasil.

É de se concluir que, de maneira geral, a pesquisa realizada viabilizou a consecução do objetivo geral proposto de verificar se os sistemas de fiscalização e os meios administrativos que o Estado brasileiro desenvolveu para transporte de carga por cabotagem, têm impacto significativamente negativo na performance deste modal. A pesquisa, aponta também a dependência que a cabotagem tem para com os sistemas de fiscalização dos outros modais.

É importante salientar, que a pesquisa que foi realizada tem como cunho evidenciar com base em estudo de fontes terceiras as barreiras burocráticas que incidem na cabotagem, impactando negativamente este modal. Por conseguinte, esta pesquisa tem em sua essência limitações que não transpassam para outras barreiras que também impactam negativamente ao desempenho da cabotagem no Brasil.

Para fins de futuras pesquisas, sugere-se que seja aferido a melhoria da permissão de trabalho em navegações, via conferências documentais. Observar o impacto da Lei BR do mar no transporte brasileiro, buscando saber essa lei alcançou os seus objetivos perante a cabotagem nacional. É importante também buscar meios de separar os sistemas aduaneiros, separando o que é cabotagem do transporte aquaviário de longo curso.

## REFERÊNCIA

ABAC. Associação Brasileira Dos Armadores De Cabotagem. **A cabotagem no Brasil**. Rio de Janeiro: ABAC, 2021. Disponível em: <https://abac-br.org.br/cabotagem/a-cabotagem-no-brasil/>. Acesso em: 10 out. 2023.

ALMEIDA FILHO, F. G. V. Aplicação da técnica PPP para a obtenção do posicionamento na cabotagem no Brasil: Estudo De Caso. **Boletim de Ciências Geodésicas**, v. 22, n. 3, p. 526–541, 2016.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Obstáculos regulatórios ao transporte multimodal**. Brasília: ANTAQ, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antag-1/RelatorioFinalMultimodalidade.pdf>. Acesso em: 21 nov. 2023.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1977. Disponível em [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/7684991/mod\\_resource/content/1/BARDIN\\_\\_L.\\_1977.\\_Analise\\_de\\_conteudo.\\_Lisboa\\_\\_edicoes\\_\\_70\\_\\_225.20191102-5693-11evk0e-with-cover-page-v2.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/7684991/mod_resource/content/1/BARDIN__L._1977._Analise_de_conteudo._Lisboa__edicoes__70__225.20191102-5693-11evk0e-with-cover-page-v2.pdf). Acesso em 25 fev. 2023.

BARRETO, L. **A Cabotagem no mundo**. São Paulo: Guia Marítimo, 2016. Disponível em: <https://www.guiamaritimo.com.br/especiais/cabotagem/a-cabotagem-no-mundo>. Acesso em: 21 nov. 2023.

BOCCATO, V. R. C. Metodologia da pesquisa bibliográfica na área odontológica e o artigo científico como forma de comunicação. **Rev. Odontol.** São Paulo, v. 18, n. 3, p. 265-274, 2006.

BONTEMPI JR., B.; TOLEDO, M. R. A. Historiografia da educação brasileira: no rastro das fontes secundárias. **Perspectiva**, v. 20, p. 9-30, 1993.

BRASIL. **Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004: Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências**. Brasília: Casa Civil, 2004.

BRASIL. **Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022: Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar)**. Brasília: Casa Civil, 2022.

BRASIL. **Lei nº 9432, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.** Brasília: Casa Civil, 1997.

BRASIL. **Programa do Governo de Estímulo à Cabotagem.** Brasília: Ministério das Comunicações, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2020/12/camara-aprova-o-br-do-mar-programa-do-governo-de-estimulo-a-cabotagem>. Acesso em: 25 out. 2023.

CAMPOS NETO, C. A. S.; SANTOS, M. B. Perspectivas do crescimento do transporte por cabotagem no Brasil. **Seminário Nacional de Transportes Aquaviários**, Brasília, v. 1, n. 1129, p. 1-39, 2005.

CAMPOS, M. M. **Cabotagem no Brasil: Entendendo os contornos legais até a criação do BR do Mar.** Brasília: Brasil, 2022 Disponível em: <<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/conjur/cabotagem-no-brasil-entendendo-os-contorno-legais-ate-a-criacao-do-br-do-mar>>. Acesso em: 8 dez. 2023.

COMI, A.; POLIMENI, A. Assessing the Potential of Short Sea Shipping and the Benefits in Terms of External Costs: Application to the Mediterranean Basin. **Sustainability**, Basel, Switzerland, v. 12, n. 5383, p. 1-17, 2020.

CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Anuário CNT do Transporte 2021.** 2021. Disponível em: <https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2021/Inicial>. Acesso em: 19 dez. 2023.

FACHINELLO, A. L.; NASCIMENTO, S. P. Cabotagem como alternativa para o transporte de carnes da região Sul para o Norte/Nordeste brasileiro. **Revista de Economia e Sociologia Rural**, Brasília, v. 47, n. 4, p. 969-988, 2009.

FONSECA, R. A Navegação de Cabotagem de Carga no Brasil. **Mercator**, Fortaleza, v. 14, n. 1, p. 21-46, 2015.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** São Paulo: Atlas, 4 ed., 2008.

MINAYO, M. C. S. O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde. **Ciência & Saúde Coletiva**, São Paulo, v. 12, n. 4, p. 1087–1088, jul. 2007.

MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 975–995, 2006.

NASCIMENTO, M. Proteção e liberalização no transporte marítimo de cabotagem: o uso da regulação nos mercados canadense e brasileiro. **Journal of Transport Literature**, Salvador, v. 6, n. 1, p. 228-234, 2012.

RFB. Receita Federal. **Instrução normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências**. Brasília: Casa Civil, 2007.

ROBERTO, E. Comércio Marítimo Brasileiro: Busca de Países Referência para Desenvolver a Navegação de Cabotagem. **Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios**, Florianópolis, v. 13, n. 2, p. 239-267, 2020.

SCHONER, K. **Cabotagem: caminho sustentável para o crescimento do transporte de cargas no Brasil**. Rio de Janeiro: Portos e Navios, 2023. Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/artigos/artigos-de-opiniao/artigo-cabotagem-caminho-sustentavel-para-o-crescimento-do-transporte-de-cargas-no-brasil>. Acesso em: 21 jun. 2023

SEP/IDOM. Secretaria de Portos da Presidência da República. Estudo para o Desenvolvimento do Setor de Cabotagem no Brasil. **IDOM consulting**, Brasília, v. 1, n. 1, p. 1-411, 2015.

SILVEIRA JR., A. **Cabotagem Brasileira: Uma Abordagem Multicritério**. Curitiba/PR: Editora e Livraria Appris Ltda., 1 ed., 2018

SORIANO NETO, M. O descobrimento do Brasil: Acaso ou intencionalidade? **A Defesa Nacional**, Rio de Janeiro, v. 86, n. 786, p. 1-16, 2020.

SOUZA, G. M. A importância do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar para a logística do Brasil. **Revista Ibero-Americana de Humanidades**, Ciências e Educação, Brasília, v. 8, n. 4, p. 1132–1150, 2022.

SOUZA, T. O. M. O descobrimento do Brasil. **Revista de História**, São Paulo, v. 21, n. 43, p. 187-197, 1960.

TEIXEIRA, C. A. N. Navegação de cabotagem brasileira. **Produção BNDES - Artigos**, Rio de Janeiro, v. 25, n. 52, p. 432-435, 2018.

TEIXEIRA, C. **Crescimento da cabotagem: O mar como rodovia**. Brasília: CNT – confederação Nacional do transporte, 2023. Disponível em: <https://cnt.org.br/agencia-cnt/crescimento-cabotagem-mar-rodovia>. Acesso em: 22 nov. 2023.

VERGARA, S. C. **Métodos de Pesquisa em Administração**. 6.ed. São Paulo: Atlas, 2015.

WICKER, R. **Introduces the ‘Energizing American Shipbuilding Act: Miss. Senator Proposes Legislation to Support Shipbuilding Industrial Base and American Energy Exports**. Roger Wicker – U.S. Senator for mississippi, EUA, Mississippi, 2018. Disponível em: <https://www.wicker.senate.gov/2018/5/wicker-introduces-the-energizing-american-shipbuilding-act>. Acesso em: 21 jun. 2023.