

Abac defende frota própria como garantia de estabilidade para a cabotagem

Da Redação 11 Janeiro 2022



A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) considera positiva a redação final da Lei 14.301, que institui o Programa BR do Mar. Mas vê como ponto preocupante a falta de um lastro de navios brasileiros em garantia ao afretamento. "Quantos navios pode-se realmente afretar por tempo em relação aos navios próprios? Eu ainda tenho dúvidas quanto à efetividade de lei que permite afretamento de navios a casco nu sem exigir investimento em navios próprios", diz o presidente da Abac, Mark Juzwiak.

Ele destaca que antes exigia-se navio próprio para que se obtivesse o status de armador brasileiro. "Defendemos [a Abac] isso o tempo todo e não saiu do jeito que a gente queria. Ter navio próprio dá mais estabilidade. Você sabe quanto você pagou no navio, você sabe a longo prazo qual é o seu custo. A única variável seria o custo do combustível."

Para Juzwiak, quando se abre o afretamento para os navios a casco nu, há riscos relacionados ao preço no exterior, que pode estar em baixa ou em alta, o que afeta os custos. O executivo destaca que a situação não é boa para a regularidade que a cabotagem requer. "Se passarmos a conviver com navios substandards de bandeira brasileira, a imagem da cabotagem fica prejudicada", diz ele.

De um modo geral, a Abac exalta o resultado final e não bate o martelo em afirmar que a lei ficou ruim. "Foi uma solução negociada, tem o respaldo do Congresso, é uma política de longo prazo. Não é um decreto, é uma lei. Embora tenha de ser regulada", ressalta o presidente da entidade.

Juzwiak reitera como ponto importante, a definir, o detalhamento da quantidade de navios que se vai poder afretar baseado no lastro, o que pode dar mais peso ou menos peso ao investimento de armadores no Brasil. O executivo afirma que investir em navios próprios dá estabilidade. "Do jeito que está complicada a situação da logística mundial, contar com navios afretados no Brasil é difícil. Os navios estão sendo usados todos no exterior. Na cabotagem, você precisa ter um custo mais baixo e um custo mais constante. Durante todo o desenvolvimento da Br do Mar a gente defendeu essa posição de que o custo da cabotagem tem de ser constante. Não se pode subir de um dia para o outro 100% do frete porque o mercado não absorve e a prateleira no supermercado reflete isso na hora", diz Juzwiak.

O mercado hoje está atraente para a retirada de navios da cabotagem com o objetivo de fretá-los no exterior. Os operadores internacionais estão com taxas muito mais altas do que os armadores ganham com a cabotagem. "Mas os armadores que hoje estão presentes e operando no Brasil têm compromisso com o país", afirma o presidente da Abac.

Houve caso de armador que retirou navio da cabotagem para fretamento no exterior. Para isso, teve de encontrar solução de maneira a racionalizar a programação para não afetar o serviço. "De um modo geral, os armadores que operam no Brasil na cabotagem mantêm a frota no país. A Aliança Navegação recebeu ofertas de fretar os navios, mas como está comprometida com o tráfego da cabotagem não abriu mão", diz Juzwiak.

Navios de 4,8 mil TEUs hoje estão cotados a US\$ 70 mil a US\$ 80 mil dólares a diária no mercado internacional. Antes da pandemia, a cotação era de US\$ 20 mil a US\$ 25 mil dólares por dia.