



Associada da
International
Chamber of Shipping
Shaping the Future of Shipping



GT SubGT 04 - Aquaviários

2025

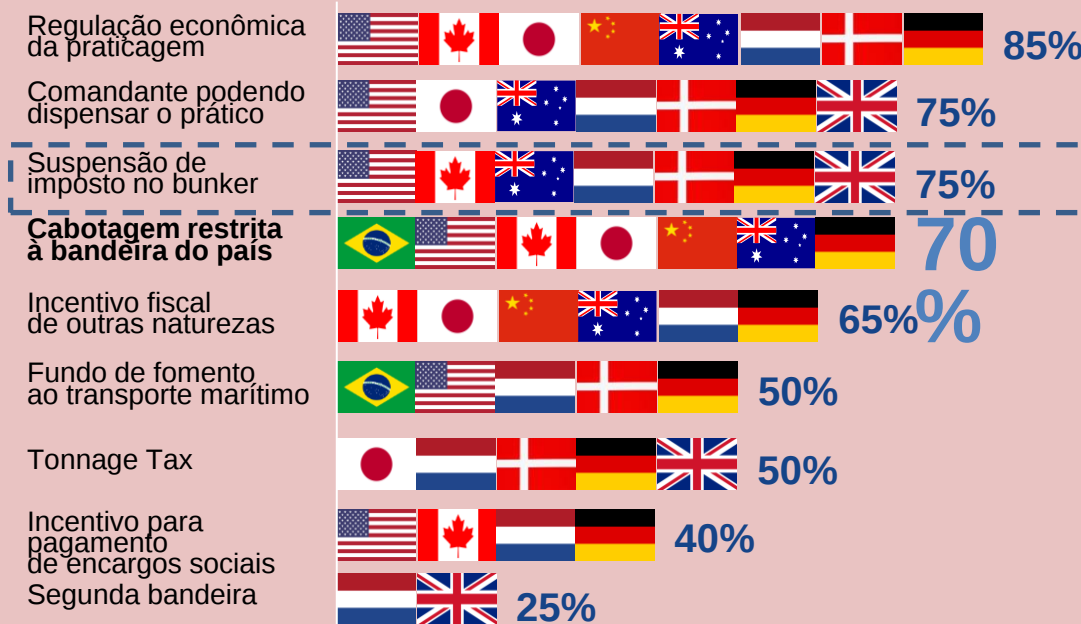
Histórico

- Fundada em 12 de março de 1973, congrega as empresas brasileira de navegação devidamente autorizadas a operar na navegação de cabotagem e **longo curso**.
- Atua de forma a conscientizar os diversos segmentos da sociedade sobre a importância da utilização dos navios de registro brasileiro.
- Também alerta sobre a necessidade de expansão da frota mercante brasileira, a recuperação de sua posição no comércio exterior do País.

Cabotagem no mundo

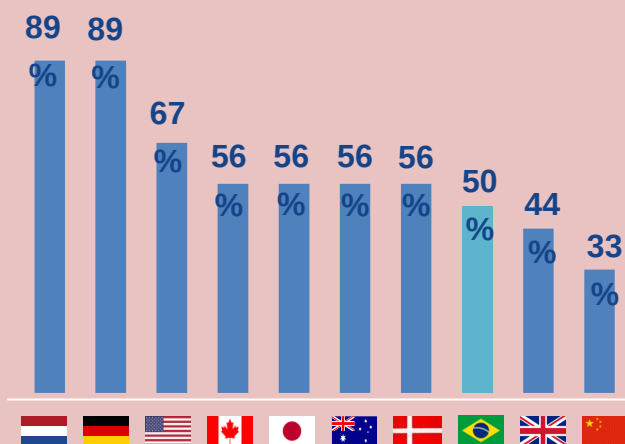
AÇÕES APLICADAS NA CABOTAGEM

PERCENTUAL DE PAÍSES POR AÇÃO

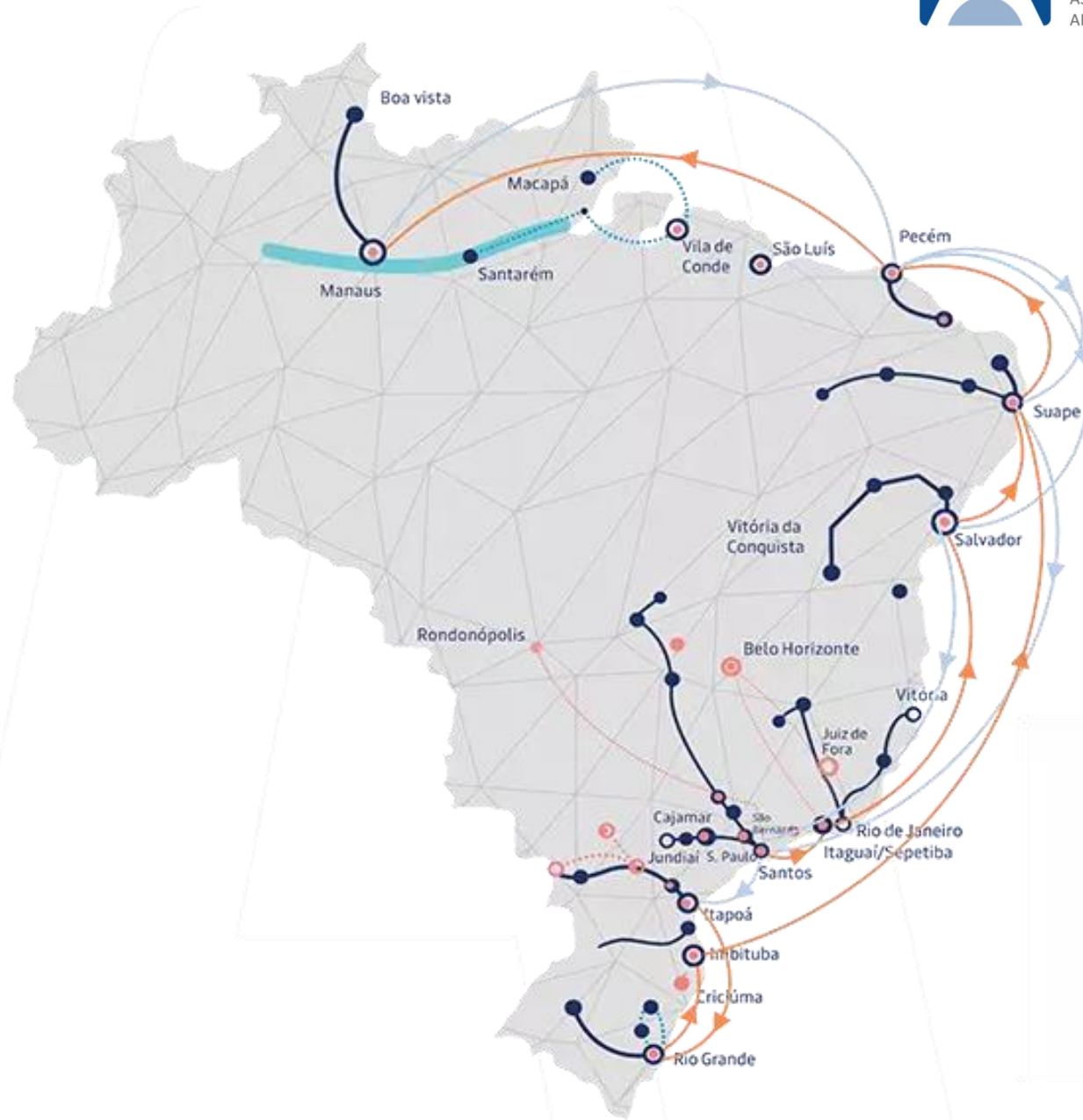


Fonte: Pesquisa ILOS

PERCENTUAL DE AÇÕES POR PAÍSES

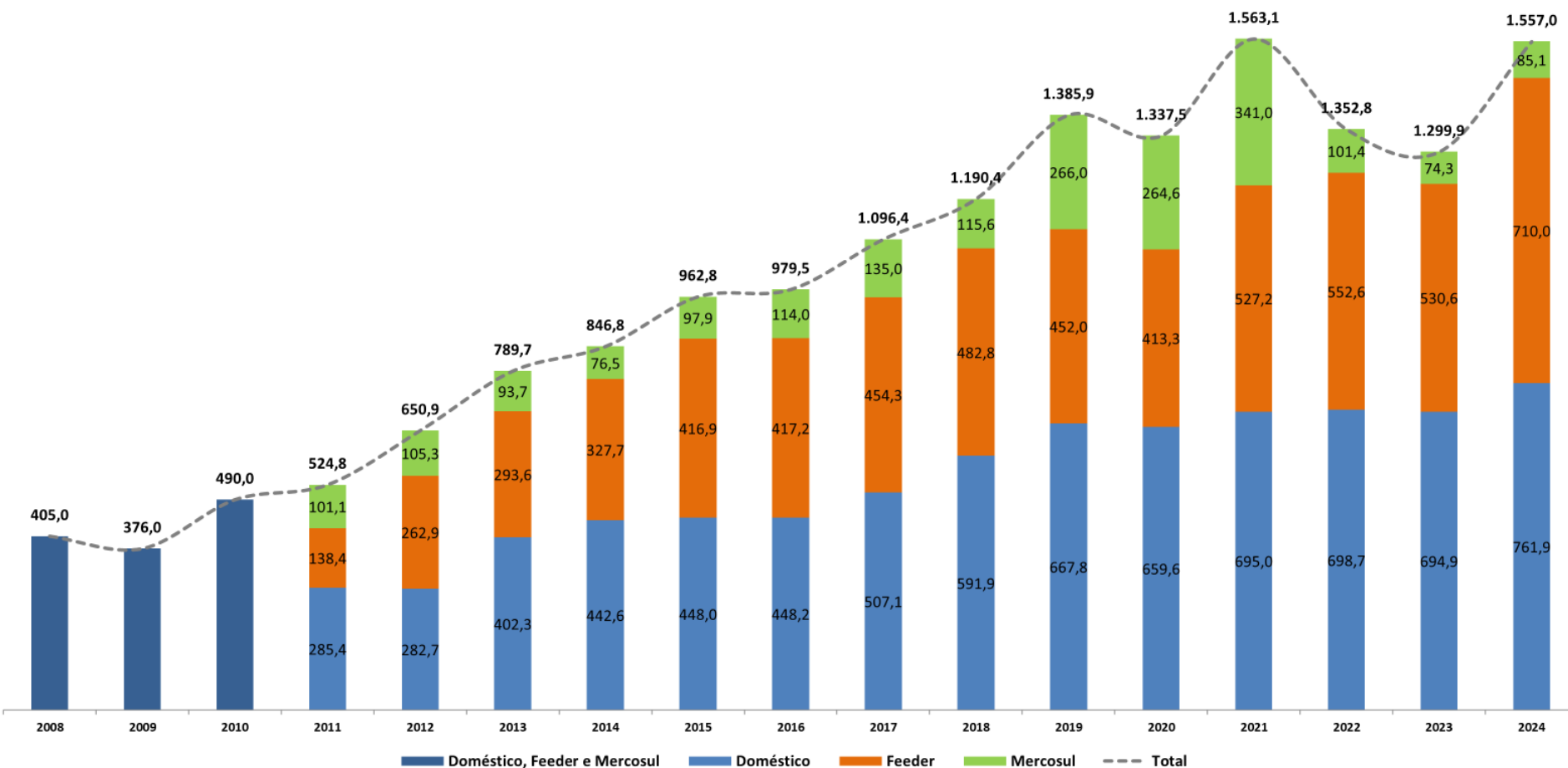


O que é a cabotagem



Volumes (TEUS mil)

Transporte Marítimo - Comparativo de Volumes por Segmento
2008 a 2024



Formação de preço do combustível no Brasil e outros países (incluindo tributação)

A Petrobras costumava publicar as cotações de preço em relatórios diários, que foram descontinuados, o preço é informado a cada solicitação enviada.

Os preços são informados sem a tributação, a qual é informada após o fechamento da compra para fornecimento.

O combustível é taxado para navegação entre portos Brasileiros e isento de taxas para navegação ao exterior.

[Daly Report descontinuado](#)

No mercado internacional há publicações como Platts ou Zero North

Lei 9.432/97

Art. 12. São extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem e nas navegações de apoio portuário e marítimo os **preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso.**

Incidência do ICMS – Reforma Tributária?

[Dados 2018](#)

Motivos para desonerar o ICMS no bunker

Redução de custos logísticos pode beneficiar empresas de diversas cadeias produtivas

...tornando seus negócios mais atrativos a investimentos e aumentando o alcance a mercados mais distantes

País precisa equilibrar matriz de transportes para crescer

O uso inadequado de modais, com alta dependência do rodoviário, gera **improdutividade, aumento de riscos e do custo Brasil**

Cabotagem tem alto potencial de crescimento e é benéfica para o país

País tem longa costa e alta concentração populacional em um raio próximo da orla.

A cabotagem reduz acidentes e o desgaste nas rodovias, e seu custo de manutenção da infraestrutura viária é

7x menor que o rodoviário e **15x menor** que o ferroviário.

É preciso dar condições de competitividade para aproveitar o potencial existente

Estímulo à Competitividade

Baixo Impacto Financeiro

Consistência na legislação

Navios de longo curso pagam menos impostos sobre o bunker. É preciso corrigir essa distorção e dar mais competitividade à cabotagem

Um ínfimo aumento na cabotagem compensa a desoneração do ICMS no bunker no país

+1,7% no volume de cabotagem (1,2 MM ton/ano) seriam suficientes para compensar a perda de ICMS no país (mesmo com 75% das novas cargas containerizadas sendo originadas em outros Estados, com impacto positivo ou muito baixo neste cenário).

Os débitos são compensados com o ICMS da mercadoria, do serviço de frete e do diesel consumido na perna rodoviária

Zerar ICMS no bunker causa baixíssimo impacto na arrecadação

O impacto na arrecadação de ICMS do país (R\$ 131 MM/ano), **0,03%** que poderia ser compensado com o aumento da cabotagem

Lei 11.774/2008

Art. 2º Fica suspensa a exigência da Contribuição para o PIS/Pasep, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação, da Cofins e da Cofins-Importação, no caso de venda ou de importação, quando destinados à navegação de cabotagem e de apoio portuário e marítimo, **para a pessoa jurídica previamente habilitada, nos termos e condições a serem fixados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil**, de:

- I - óleo combustível, tipo bunker, MF - Marine Fuel, classificado no código 2710.19.22;
- II - óleo combustível, tipo bunker, MGO - Marine Gás Oil, classificado no código 2710.19.21; e
- III - óleo combustível, tipo bunker, ODM - Óleo Diesel Marítimo, classificado no código 2710.19.21.

IN 1.911/2019

Art. 321. Habilitação ao regime de suspensão só pode ser requerida por pessoa jurídica que exerça atividades de navegação de cabotagem, apoio portuário ou marítimo

IN 2.109/2022

IN 2.121/2022

Art. 354. Para a fruição da suspensão do PIS/COFINS, a pessoa jurídica autorizada a revenda de combustíveis, ao adquirir os produtos no mercado interno, deverá apresentar à pessoa jurídica vendedora, previamente à operação, declaração de destinação conforme modelo constante do Anexo IX ([Lei nº 11.774, de 2008](#), art. 2º, caput).

Novos players na venda de combustível no Brasil (quem são e onde atendem)

- *Em Suape o Grupo Dislub Equador fornece VLSFO & LGO e o grupo Setta Marine fornece somente LGO.*
- *Em Rio Grande Ipiranga fornece VLSFO & LGO.*
- *O grupo ATEM fornece VLSFO & LGO em Belém e Vila do Conde.*
- *Bunker One & Acelen fornecem VLSFO & LGO na área de São Luis, atendendo Alumar, Itaqui e Ponta da Madeira.*
- *Bunker One também atua com fornecimento em Sepetiba.*
- *Acelen tem fornecimento de VLSFO & LGO em Madre de Deus para navios que estejam operando em seu terminal, fornecimento via pipeline.*
- *Vibra fornecendo VLSFO & LGO em Belém e Vila do Conde.*
- *Raizen fornecendo VLSFO & LGO em Salvador, Itaqui, Belém e Vila do Conde, mas estão deixando o mercado de bunker em Abril 2025.*

A Infraestrutura para o fornecimento de combustível é suficiente? Onde há deficiência?

- *Há problemas de suprimento em Santos, onde é comum o atraso devido à programação das barcaças do fornecedor, prioridade de fornecimento para navios de passageiros e em Rio Grande, que depende do recebimento de produto por navios e posterior distribuição em barcaças, o que causa alocações de entregas e também ocupação do píer Petroleiro Sul, o que gera atrasos nas operações de outras cargas.*
- *Sugerimos que houvesse uma oferta maior de fornecimento via “pipeline” em mais portos do Brasil, mas principalmente no porto de Santos.*
- *Temos portos com fornecimento com navios somente fundeados e portos que permitem o abastecimento de navios atracados, uma padronização nos portos Brasileiros, autorizando o fornecimento de bunker com navios atracados poderia otimizar a logística, evitando atrasos em programações dos navios, assim como evitando os atrasos causados por mau tempo.*

- Quais combustíveis teremos disponíveis no Brasil?
- Temos solução drop-in pronta com o biodiesel, mas teremos produção para atender a cabotagem? Qual será o preço – migração de cargas para o rodoviário?
- Haverá infraestrutura para abastecimento dos navios?
- Energia no cais será solução? Obrigatório ou facultativo?

ALIANÇA

A Maersk Company

Braskem



NORSUL



Hidrovias do Brasil

login. logística integrada


MERCOSUL LINE

Norcoast


LYRA
NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

TS
TRANSHIP

