

**CENTRO DE INSTRUÇÃO**  
**ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA**  
**ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA**  
**MARINHA MERCANTE – EFOMM**

**A IMPORTÂNCIA DA MARINHA MERCANTE NO CENÁRIO**  
**ECONÔMICO BRASILEIRO**

**Por: Dayane de Souza Cruz Araújo**

**Orientador**

**CC Clovenildo**

**Rio de Janeiro**

**2011**

**CENTRO DE INSTRUÇÃO**  
**ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA**  
**ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA**  
**MARINHA MERCANTE – EFOMM**

**A IMPORTÂNCIA DA MARINHA MERCANTE NO CENÁRIO**  
**ECONÔMICO BRASILEIRO**

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: Dayane de Souza Cruz Araújo

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA**  
**CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE –**  
**EFOMM**

**AVALIAÇÃO**

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): \_\_\_\_\_

NOTA - \_\_\_\_\_

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

\_\_\_\_\_

Prof. (nome e titulação)

\_\_\_\_\_

Prof. (nome e titulação)

\_\_\_\_\_

Prof. (nome e titulação)

\_\_\_\_\_

NOTA: \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_\_\_

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço, primeiramente, a Deus, que no momentos de dificuldade me deu forças e iluminou meu caminho. Aos meus pais, pelo amor, dedicação e apoio. Ao meu namorado Diogo, sempre me deu forças nos momentos difíceis. Aos meus amigos, que durante esse período de internato tornaram-se minha segunda família e principalmente a todas as situações adversas que me tornaram mais forte.

## **DEDICATÓRIA**

Dedico esta monografia à minha família, que juntamente comigo vivenciam este momento importante.

## **RESUMO**

O presente estudo se trata da importância da Marinha Mercante no cenário econômico brasileiro, ressaltando os aspectos históricos e sua atuação na economia.

Além disso relata os investimentos e incentivos que giram em torno da nossa marinha mercante e como tem afetado a economia nacional, e também a política adotada pelo governo para incentivar e revitalizar o setor naval brasileiro.

Por fim, é feita uma análise do futuro provável da Marinha Mercante tendo em vista os investimentos, perspectivas futuras e as mudanças que estão sendo feitas na área marítima para melhorar a economia e também gerar empregos no intuito de minimizar o problema que até hoje é bastante grave no Brasil, isso porque a estrutura dos portos e da indústria naval é consideravelmente grande e com a necessidade de modernização e reestruturação o que leva o governo a prover muitos empregos em diversas áreas.

Palavras-chaves: Marinha Mercante, Balança de pagamentos e Balança Comercial.

## **ABSTRACT**

This current study talks about the importance of the Merchant Marine in the Brazilian economic scenario, emphasizing the historical aspects and its action on the economy.

Furthermore it reports the investments and incentives that revolve around our Merchant Marine and how it has been affecting the national economy, and also the policy adopted by the government to encourage and revitalize the Brazilian naval sector.

Finally, is done an analysis of the probable future of the Merchant Marine in order to the investments, future perspectives and changes that are been made on the maritime area to improve the economy and also provide jobs in order to minimize the problem which is, until the recent days, very serious in Brazil, this because the structure of the ports and Naval industry is considerably large and with the need of modernization and restructuring, which leads the government to provide many jobs in several areas.

Keywords: Merchant Navy, Scale payments and trade balance.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
CAPÍTULO I-Marinha Mercante	10
1.1 Início da Marinha Mercante	10
1.2 Marinha Mercante brasileira	11
1.3 A importância da Marinha Mercante	15
CAPÍTULO II- Fatores Econômicos	17
2.1 Contabilidade Nacional	17
2.2 Produto nacional e Renda nacional	18
2.3 Produto Interno Bruto	18
2.4 Balanço de pagamentos	19
2.5 Balança Comercial	21
Capítulo III- Marinha Mercante no contexto econômico	24
3.1 Marinha Mercante e economia	24
3.2 Investimentos para revitalização da Marinha Mercante	26
3.3 Participação dos portos	27
3.4 Situação econômica atual	32
3.5 O desenvolvimento refletido na economia	34
Capítulo IV- As perspectivas para o futuro	35
4.1 Pré-sal	35
4.2 Incentivos a Indústria Naval	37
Anexos	39
CONSIDERAÇÕES FINAIS	47
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	48

## INTRODUÇÃO

É datado da pré-história momento este em que o homem começara a observar fatos que ocorriam a todo o momento ao seu redor, mas que até então, passavam despercebidos na natureza. Dentre muitos fatos ocorridos, podemos citar o deslizar de um tronco de árvore sobre a massa d'água e que mais tarde levaria o homem a unir alguns pedaços de árvores para formar jangadas ou até mesmo cavando o tronco para formarem as chamadas canoas. O que seria muito útil para fazer o transporte de objetos. Nascia assim a navegação. Diante da necessidade de trocas de mercadorias surgiu também a navegação para comercialização que posteriormente viria a ser chamada de marinha mercante.

Segundo o engenheiro de transportes Sr. Ricardo Ferreira Neto “O transporte marítimo é a atividade que se limita ao transporte de cargas e de passageiros entre diferentes portos e regiões do mundo, utilizando navios de diferentes tipos e dimensões. O transporte de carga é cada vez mais utilizado como um dos elos-de-ligação das cadeias multimodais de transporte porta-a-porta, sendo fundamentalmente, um serviço que permite integrar com as outras modalidades, otimizar o transporte global e o funcionamento de complexas cadeias logísticas.

No Brasil, o governo tem mudado drasticamente sua política no setor, deixando de ser uma política protecionista e passando para uma política desregulamentada e de maior liberalização em comparação aos anos 80. Mudanças essas, que ocorreram diante da formulação de medidas para aumentar a eficiência do sistema de transporte voltado para o

transporte exterior e com o cuidado de manter incentivos para a construção e registro de embarcações.

Um análise dessas duas políticas e suas consequências para o setor naval brasileiro será aborda neste projeto, com intuito de entendemos o declínio do passado e soerguimento atual, diante de forte investimentos e grande atuação na economia brasileira como fator positivo.

# CAPITULO I

## MARINHA MERCANTE

### 1.1 Início da Marinha Mercante

Muitos povos antigos se destacaram na antiguidade como bons navegantes. E como exemplo prático, temos o povo egípcio, os quais se desenvolveram as margens do rio Nilo, rio este que tinha como característica marcante sua navegabilidade em qualquer época do ano. E no governo de Alexandre o Grande, estes se consolidaram como uma potência marítima e comercial, garantido um grande fluxo de mercadoria, mostrando assim, a importância de se ter uma boa via de circulação marítima.

Na Idade Média, devido às más estradas existentes, o comércio fazia-se pelos rios e pelo mar. No Norte da Europa, os países em volta do Báltico, eram produtores de cereais, madeiras, peixes e peles. Muitos destes produtos eram levados para os grandes mercados de Bruges e Antuérpia, nos Países Baixos. Encontravam-se aí, com as galés de Veneza, que transportavam vinho, azeitonas, frutas e sal, produzidos pelos países quentes do Mediterrâneo. Também levavam artigos de luxo do Oriente, incluindo seda, jóias e especiarias que eram utilizadas para a conservação de alimentos. Observamos assim, a necessidade da troca de mercadorias vista pelo homem mesmo na idade média e que assim nos indica o surgimento da marinha mercante no mundo.

A navegação marítima desde o início , foi vista pelo homem como um meio mais eficaz para o transporte de mercadorias , pois era através do mar que eles conseguiam chegar a outros continentes e transportar suas cargas em maior volume e peso. Sendo assim, o homem observou, analogamente a necessidade de transporta, a importância de aprimorar as embarcações, que começou com canoas feita com troncos escavados com propulsão humana e em seguida aprendeu a utilizar a natureza a seu favor com a criação dos barcos a vela, e por fim para consolidar essa navegação veio o desenvolvimento da propulsão a vapor. A primeira travessia de uma embarcação com propulsão a vapor foi realizada em 1808, e desde então outros avanços foram ocorrendo , como por exemplo a substituição do ferro pelo aço na construção dos cascos.

No século XX a diversificação de modelos e aplicações generalizou-se o que gerou a distinção de múltiplos tipos de barcos, tais como : barcas, cargueiro, petroleiro, navios frigoríficos, quebra-gelo, transatlânticos, etc. Fatos como esses dinamizaram ainda mais o transporte marítimo, gerando também maior segurança para as cargas e também para as embarcações.

## **1.2 Marinha Mercante Brasileira**

Durante o Segundo Reinado, foram criadas várias companhias nacionais de navegação marítimas a vapor, que navegavam pelo litoral brasileiro e pelas principais bacias hidrográficas. Além das grandes companhias, havia também empresas de navegação regional e local, distribuídas pelas províncias litorâneas. Na época, a única política existente voltada para o setor eram as subvenções concedidas às companhias que seguiam as determinações definidas pela Capitania dos Portos, órgão Estatal , que fazia os registros das embarcações e tripulação, assim como definia as políticas voltadas para o setor.

Com a chegada da República em 1889, podemos destacar três grandes ações que fortaleceram a marinha mercante brasileira. A primeira foi o surgimento da empresa de navegação Lloyd Brasileiro (1890), uma empresa estatal que foi a principal empresa Brasileira por muitos anos. A segunda ação foi o fortalecimento da Companhia Nacional de Navegação Costeira fundada em 1891, e da Companhia de Comércio e Navegação, fundada em 1905. Elas se tornaram as três grandes companhias brasileiras que praticamente dominaram a navegação de cabotagem no Brasil até os anos de 1940. Como última ação temos a criação da Inspeção Federal de Navegação (IFN), que passou a definir e coordenar as políticas voltadas à marinha mercante, assumindo assim as funções da Capitania dos Portos.

Com as mudanças econômicas que o país vinha passando por volta de 1920, novos setores industriais mais complexos e dinâmicos foram surgindo, como por exemplo: cimento, aço, papel e celulose, produtos de borracha, químicos e frigoríficos. Essas movimentações refletiam diretamente nos portos e na navegação pois, representava mais carga para o transporte e exigia maior atuação das companhias de navegação.

Em 1941 foi criada a Comissão da Marinha Mercante, que garantia ao Estado o direito de explorar, conceder e autorizar os serviços das navegações tanto marítimas quanto lacustres e fluviais, solidificando assim a presença da União no setor, que desde a criação do Lloyd vinha seguindo uma trajetória ascendente. Em 1958, com o intuito de prover um fortalecimento administrativo e financeiro à CMM, tivemos a aprovação do Fundo da Marinha Mercante, posteriormente transformada em SUNAMAM (Superintendência Nacional da Marinha Mercante).

Diante de uma consciência que o Estado passou a obter, visando possuir uma marinha mercante forte e competitiva, fez com que às autoridades adotassem uma política firme de intervenção, como exemplo a SUNAMAM que não significou apenas uma mudança de

nomenclatura, mas a centralização e o fortalecimento das políticas voltadas para marinha mercante e construção naval. Posteriormente a SUNAMAM passou a ter o controle quase que absoluto sobre a navegação marítima e fluvial, envolvendo os fretes, as empresas de navegação, a elaboração de planos para construção naval e a liberação de recursos, esta última atribuição se devia ao fato da mesma gerenciar os recursos do Fundo da Marinha Mercante. Com o fortalecimento da SUNAMAM três grandes atitudes passaram a ser adotadas, que foram : proteção à navegação nacional, apoio aos armadores nacionais e estímulo à indústria da construção naval, medidas estas com o claro objetivo de fortalecer a economia nacional.

Com intuito de prover a proteção para navegação nacional, foram estabelecidos acordos bilaterais e controle das conferências, além da reserva de carga e vigilância sobre as operações das empresas, todas as medidas visavam ampliar a participação da bandeira nacional no tráfico de longo curso, que diretamente beneficiava a indústria da construção naval. Estas medidas garantiram, nos anos de 1970 e 1980, que quase toda importação de granéis ficasse reservada às companhias nacionais. No entanto o maior resultado foi visto na participação da bandeira nacional ( navios próprios ou afretados) que passou de 3,9% em toneladas (1958), para 34,6% em 1970e 49.6% em 1980. Este aumento da representatividade da bandeira brasileira teve uma repercussão positiva na economia brasileira, ao que se referia a balança de pagamentos. Além dos acontecimentos anteriormente referidos. Toda política de incentivo a navegação de longo curso, assim como a formulação dos planos de construção naval foram baseadas no Fundo da marinha Mercante, formado a partir da arrecadação de impostos sobre o valor dos fretes marítimos praticados na importação e utilizado para aquisição de navios, no entanto os subsídios só poderiam ser utilizados para encomendas feitas em estaleiros nacionais.

Na navegaçãoas regulamentações permitiam ao governo controlar etapas da operação assim comorotas , cotas de participação das empresas e fretes, o que facilitou a entrada de

empresas brasileiras no longo curso, passando a ter uma representatividade de 18% da frota de longo curso brasileira, o que representava 1,4 milhão de TPB. Na construção naval, o governo passou a intervir nas decisões, coordenando a compra de navios. Diante de uma política intervencionista, os preços dos estaleiros eram tão elevados, que a diferença entre os preços nacionais e internacionais chegaram a 53,3% do total do financiamento, e com isso o armador recorria ao Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Diante de tal cenário, problemas como fretes elevados e programas de construção naval equivocados geraram embarcações consideradas operacionalmente ineficientes, pois afinal, as encomendas eram definidas pelo governo e não pelas empresas. Com isso, no fim da década de 80 grandes modificações nas regulamentações acabaram ocorrendo entre as mais importantes temos o fim das conferências de fretes controladas pelo governo, com abertura completa e rápida do mercado; retração dos investimentos de ampliação e renovação da frota, gerando uma redução no número de embarcações com bandeira brasileira; e por fim a paralização do parque industrial de construção naval, por falta de encomendas de empresas nacionais e perda de credibilidade no mercado internacional por descumprimento de contrato.

A desregulamentação da marinha mercante com políticas de abertura indiscriminada de seus mercados à concorrência internacional teve início na década de 90. Desarticulou as empresas brasileiras de navegação, pondo-as em situação desfavorável e que acabavam sucumbindo frente aos armadores estrangeiros, possuidores de frotas mais competitivas. Causou, também, efeitos negativos sobre as indústrias de construção naval no País. Essa desregulamentação, no entanto, não garantiu grandes reduções nos níveis de fretes em geral.

Tendo que atuar num mercado competitivo, a marinha mercante e a construção naval não puderam conviver mais com custos elevados. Portanto, estaleiros e empresas de navegação de longo curso ou entraram em processo de liquidação, ou de venda a grupos

estrangeiros. Por outro lado, a entrada de *mega-carriers* nos tráfegos brasileiros e latino-americanos produziu uma verdadeira “revolução no mercado”, afetando negativamente diversas empresas locais ou externas à região com tradição nos tráfegos envolvendo a América Latina.

### **1.3 Importância da Marinha Mercante**

O transporte aquaviário é um importante modal logístico e de fundamental relevância para a economia brasileira, devido às relações de exportação e importação que ocorrem principalmente por este modo. Em um país de abrangência continental como o Brasil, o setor aquaviário se apresenta como um dos maiores impulsionadores do crescimento econômico e social, transportando interna e externamente mercadorias e passageiros.

Mesmo nos dias de hoje, onde a tecnologia está cada vez mais avançada, favorecendo assim uma produção mais rápida e eficiente, não se pode citar um país que seja auto-suficiente, ou seja, um país que produza 100% do que consome. Diante desse cenário começamos a ver a importância da comercialização de mercadorias, onde os países exportam e importam cada vez mais e em maior quantidade. Podemos citar como exemplo a China, que hoje é um dos maiores exportadores de eletrônicos, mas que no entanto, precisa transportar a matéria-prima desses produtos importando de outros países, dentre eles podemos exemplificar o Brasil. Diante da grande quantidade e diversidade de mercadorias que se tem para transportar mundo afora, não inventaram nada mais eficiente que os navios para poder levar tantas cargas. Visto isso, é fácil entender a necessidade que um Estado tem em possuir uma marinha mercante forte e preparada, capaz de atender suas necessidades tanto para levar quanto para trazer produtos necessários com o intuito de prover um maior desenvolvimento, uma melhor produção ou até mesmo uma melhor comercialização.

No Brasil, ao observar que cerca de 90% do comércio do comércio exterior brasileiro é realizado por vias marítimas, constatamos com isso sua forte dependência do mar, tornando o Brasil um país marítimo. Além da grande quantidade de mercadorias sendo trocada por vias marítimas, sua ótima localização é um dos fatores que favorecem a troca dessas mercadorias com vários países.

Além de sua principal função que é o comércio, uma marinha mercante forte implica também um ótimo auxílio a marinha de guerra transformada em componente militar em situações de conflitos e inspirar credibilidade quanto ao seu emprego em atos de presença.

## CAPITULO II

### FATORES ECONÔMICOS

Para melhor entender quais fatores favorecem ou desfavorecem a economia de um país, é importante primeiro compreender o que se deve ser analisado. Neste capítulo busca-se primeiramente explicar alguns termos econômicos para posteriormente fazer uma análise da atuação de marinha mercante nos respectivos setores econômicos brasileiros.

#### 2.1 Contabilidade Nacional

A contabilidade nacional consiste no registro de todos os gastos que contribuem para a produção e riqueza de um país, o produto nacional (PNB) e a renda nacional (RN). A contabilidade nacional é um instrumento estatístico que permite uma representação da realidade econômica de um país, sendo de extrema importância para as decisões econômicas a serem tomadas. Os principais objetivos da contabilidade nacional são:

- medir a atividade econômica de uma país, na maior parte das vezes durante um ano;
- fornecer valores para o cálculo de indicadores como consumo, produção, rendimentos, investimentos, etc;
- Permitir a realização de previsões de caráter econômicos principalmente ao tomadores de decisões com o intuito de evitar ou até mesmo minimizar uma crise econômica;
- Facilitar a alocação correta dos recurso do Estado (ex: aumento de impostos, direto ou indireto);

· Fornecer informações importantes para análise das transações com o estrangeiro e as variações do produto nacional.

## **2.2 Produto Nacional e Renda Nacional**

O PNB (Produto Nacional Bruto) consiste no valor de todos os bens e serviços vendidos no mercado, pelos seus respectivos fatores de produção, em um determinado período. Pode ser dividido em quatro componentes: consumo (que representa o montante consumido pelos residentes), investimento (total de gastos feitos pelas empresas para adquirir seus fatores de produção), governo (montante líquido das transações do governo) e transações corrente (resultado das transações dos bens e serviços com o exterior).

## **2.3 Produto Interno Bruto**

O Produto Interno Bruto é outra medida utilizada por muitos países para representar o resultado da atividade econômica. A diferença do PIB para o PNB é a renda líquida enviada ao exterior (RLEE), que diz respeito a entre os pagamentos pelo uso interno dos fatores de produção estrangeiro e o recebimento pelo uso no exterior dos fatores de produção nacionais. O primeiro fator que influencia diretamente a variação do PIB é o consumo da população. Quanto mais as pessoas gastam, mais o PIB cresce. Se o consumo é menor, o PIB cai. O consumo depende dos salários e dos juros. Se as pessoas ganham mais e pagam menos juros nas prestações, o consumo é maior e o PIB cresce. Com salário baixo e juro alto, o gasto pessoal cai e o PIB também. Por isso os juros atrapalham o crescimento do país. Os investimentos das empresas também influenciam no PIB. Se as empresas crescem, compram máquinas, expandem atividades, contratam trabalhadores, elas movimentam a economia. Os juros altos também atrapalham aqui: os empresários não gastam tanto se tiverem de pagar

muito pelos empréstimos para investir. Os gastos do governo são outro fator que impulsiona o PIB. Quando faz obras, como a construção de uma estrada, são contratados operários e é gasto material de construção, o que ele eleva a produção geral da economia. As exportações também fazem o PIB crescer, pois mais dinheiro entra no país e é gasto em investimentos e consumo.

Em uma economia aberta a cálculo do PIB funciona da seguinte maneira:

$RLEE = \text{Renda enviada ao exterior} - \text{Renda recebida do exterior}$

$PIB = \text{consumo} + \text{investimentos} + \text{governo (montante líquido da transações)} + (\text{importação} - \text{exportação})$

$PNB = \text{consumo} + \text{investimentos} + \text{governo (montante líquido da transações)} + (\text{importação} - \text{exportação}) - RLEE.$

## 2.4 O Balanço de Pagamentos

Outro importante registro estatístico relacionado à atividade econômica do um país, além das Contas Nacionais, é o Balanço de Pagamentos, que mostra as transações dos residentes de um país com o resto do mundo: exportações e importações de mercadorias e serviços, investimentos, empréstimos e financiamentos, etc. O Balanço de Pagamentos em geral refere-se às transações externas realizadas no período de um ano, e mostra o valor dessas transações em moeda de curso internacional (dólares norte-americanos). Adota-se a convenção de que as transações associadas a uma entrada de dólares no país, como as exportações, têm sinal positivo (+), enquanto as que resultam em saída de dólares, como as importações, têm sinal negativo (-).

O Balanço de Pagamentos inclui dois grandes grupos de contas: as Transações Correntes, que englobam a Balança Comercial (exportações e importações de mercadorias), a Balança de Serviços e Rendas (transações em serviços, como transportes e seguros, e

remessas de rendimentos, como juros e lucros) e as Transferências Unilaterais (transações sem contrapartida, como doações e remessas de emigrantes); e a Conta Capital e Financeira, que abrange principalmente as transações de natureza financeira, como investimentos diretos. De fato o registro de cada transação, como na generalidade dos sistemas contábeis, dá origem a dois lançamentos, um a débito outro a crédito. Aqui não é necessário levar isso em conta. Introdução à Economia investimentos em títulos e ações, empréstimo se suas amortizações, etc. Existe ainda uma conta que registra as discrepâncias estatísticas ocorridas nos lançamentos: Erros e Omissões.

A soma dos resultados das Transações Correntes e da Conta Capital e Financeira (levando em conta também os Erros e Omissões) fornece o Resultado do Balanço de Pagamentos. Se positivo, esse Resultado é igual ao aumento nas Reservas Internacionais do país (o estoque de moedas estrangeiras detido pelo Banco Central) resultante das transações externas no ano considerado. Se negativo, o Resultado do Balanço de Pagamentos define a redução ocorrida nessas Reservas.

Para melhor exemplificar a estrutura do balanço de pagamento será apresentado o seguinte esquema:

a) Balança Comercial

Exportações e Importações

b) Balança de Serviços e Renda

Viagens, Fretes, seguros e rendas (salários e investimentos)

c) Transferências Unilaterais

Donativos e remessas de residentes e não residentes

Transações Correntes = a + b + c

d) Conta Capital e Financeira

Investimentos diretos e reinvestimentos, Empréstimos e Amortizações (ato de pagar as prestações que foram geradas mediante tomada de empréstimos).

e) Erros e Omissões (valores não declarados)

$$\text{SALDO DO BALANÇO DE PAGAMENTO} = a + b + c + d + e$$

O balanço de pagamentos pode apresentar situações de déficit ou superávit. Quando as entradas de capitais são superiores as de saída, dá-se uma acumulação de ouro e divisas estrangeiras tendo a balança de pagamentos um saldo superavitário. Caso contrário, verifica-se uma saída de ouro e de divisas estrangeiras originando um saldo deficitário. O resultado final do balanço de pagamentos revela a posição do país em suas transações externas como um todo.

Um balanço de pagamentos reflete as decisões tomadas pelas autoridades públicas de um país em dado momento, as dificuldades momentâneas vivenciadas pela economia desse país e as mudanças ou a permanência nas condições estruturais da economia nacional, decorrendo então, a necessidade de se organizar de forma coerente.

Visando aumentar receitas e/ou reduzir dispêndios no balanço, é fundamental o fortalecimento da Marinha Mercante Nacional, o incentivo ao turismo estrangeiro e a expansão das operações das empresas de capital nacional no exterior.

## **2.5 Balança Comercial**

A balança comercial faz parte de um grupo chamado de transações correntes e subdivide-se em exportações e importações de mercadorias. Ela se trata do resultado líquido das transações com exportações e importações. É a única categoria do balanço internacional de pagamentos que implica em movimentações visíveis entre fronteiras nacionais na forma de

produtos primários, semi-processados ou de utilização final, destinado ao consumo e a formação de capital fixo. No caso de países que são fortemente deficitários em comércio exterior, buscarão compensar os saldos negativos via superávits em serviço (um padrão que é visto dificilmente) ou fará a abertura para investimentos estrangeiros no país, caso que aconteceu no Brasil e ainda hoje acontece. Outra forma de tentar compensar a balança comercial seria a tomada de empréstimos que pode causar o endividamento externo. A balança comercial é um item muito importante para a economia de todo país, pois ela mostra como foram às movimentações econômicas em um determinado ano. A exportação é o aspecto mais relevante para a balança comercial sendo o mais levado em consideração.

As transações econômicas do Brasil com o exterior, agrupadas segundo suas categorias (reais e financeiras) e segundo seus fatos gerados (comércio de mercadorias, prestação de serviços, transferências e movimentos de capital, nas formas de financiamentos e de investimentos diretos), resultam em saldos líquidos parciais, que produzem diferentes impactos sobre as condições internas de equilíbrio e de crescimento. Essas transações são totalizadas em um levantamento de natureza contábil, que registra uma diversidade de relações econômicas, dando origem a recebimentos, oriundos de agentes econômicos do país (unidades familiares, empresas e governo) por fornecimento de produtos e fatores de produção a agentes econômicos de outros países e a pagamentos, oriundos de suprimentos originários do exterior. A denominação usual desse levantamento totalizado é balanço de pagamentos. As duas principais formas de contabilização das transações são FOB (FreeonBoard), que não inclui as despesas com transportes e seguros, e a CIF (Cost, InsuranceandFreight), que inclui estas despesas. Em geral, utiliza-se o valor FOB, pois as despesas com fretes e seguros são contabilizadas na balança de serviços.

Na balança de serviços são contabilizadas as transações referentes a serviços, sendo que estes podem ser classificados em dois grupos:

- 1) Serviços fatores: Transações referentes à utilização de fatores de produção, principalmente capital e trabalho. Ex.: Aluguéis, Royalties, Salários, Juros, Lucros e Dividendos.
- 2) Serviços não fatores: Transações não relacionadas com fatores de produção: Ex.: fretes, seguros e viagens.

## **CAPÍTULO III**

### **MARINHA MERCANTE NO CONTEXTO ECONÔMICO**

Após entendermos o básico a respeito da economia de um país, podemos agora observar a influência da marinha mercante na economia da país e a importância em mantê-la forte e renovada.

#### **3.1 Marinha Mercante e Economia**

O transporte marítimo tem um papel preponderante na economia mundial. A crescente demanda de importação e exportação do comércio torna o transporte marítimo essencial para o escoamento de carga. Em um país de abrangência continental como o Brasil, o setor aquaviário se apresenta como um dos maiores impulsionadores do crescimento econômico e social, transportando interna e externamente mercadorias e passageiros. O Brasil possui mais de 7.500 Km de costa atlântica, o que revela enorme potencial para a expansão dos serviços portuários, do transporte marítimo e de cabotagem. Sendo assim, mais de 90% do comércio internacional – exportação e importação – é realizado por via marítima (CNT, 2006). Os atuais investimentos na exploração de petróleo no Brasil também impulsionaram um importante setor da economia: a indústria naval. A construção de embarcações e plataformas marítimas desempenha um papel estratégico no desenvolvimento do País. Ela possibilita o escoamento rentável da produção nacional e contribui para reduzir o déficit no balanço externo de serviços por meio da substituição do fretamento de navios estrangeiros por embarcações locais. Além disso, a indústria naval é uma importante fonte de geração de emprego e renda. Em 2008, o

setor já contabilizava cerca de 40 mil trabalhadores. Em 2003, esse número não chegava a dois mil.

Dados do Ministério da Fazenda em nota para a imprensa em 22 de abril de 2010 mostram que o balanço de pagamentos registrou superávit de US\$3,3 bilhões em março.

Os dados completos poderão ser observados nos anexos a esse trabalho.

A conta de serviços apresentou déficit de US\$3 bilhões no mês, 114,9% superior ao registrado em março de 2009. As despesas líquidas com transportes somaram US\$574 milhões, aumento de 89,1% na mesma base de comparação.

Dentre os demais itens da conta de serviços, no mesmo período comparativo, destacaram-se as elevações nas despesas líquidas de aluguel de equipamentos, 76,7%; serviços governamentais, 105,9%, computação e informações, 34,7%; e seguros, 79,6%. Os outros serviços registraram ingresso líquido de US\$591 milhões, 23,5% acima do ocorrido em março de 2009.

As remessas líquidas de renda para o exterior totalizaram US\$3 bilhões em março, elevação de 38,1% em relação ao mesmo mês do ano anterior. As saídas líquidas de renda de investimento direto somaram US\$2 bilhões, ante US\$1,7 bilhão no mesmo período comparativo. As remessas líquidas de renda de investimentos em carteira atingiram US\$697 milhões, ante US\$63 milhões em março de 2009. No mês, a despesa líquida de renda de outros investimentos somou US\$368 milhões, ante US\$549 milhões verificados no mesmo período do ano anterior. As despesas líquidas totais de lucros e dividendos atingiram US\$2,5 bilhões, com variação de 43% no período comparativo, enquanto aquelas relacionadas a juros, US\$582 milhões, cresceram 13,6%.

Os investimentos estrangeiros diretos somaram ingressos líquidos de US\$ 2 bilhões. Os ingressos líquidos em participação no capital de empresas no País, incluídas as conversões em investimentos, atingiram US\$1,7 bilhão, enquanto os ingressos líquidos de empréstimos intercompanhias totalizaram US\$ 355 milhões.

Os investimentos estrangeiros em carteira apresentaram entradas líquidas de US\$ 3,6 bilhões no mês. Os números mostram um crescimento expressivo do país que é reflexo da boa fase comercial brasileira. Tal fase é observada na Marinha Mercante com o grande número de empregos oferecidos, com a quantidade de navios em processo de produção nos estaleiros e o desejo das empresas estrangeiras de conseguir um espaço no mercado brasileiro participando de todas as licitações de empresas como a Transpetro.

Essa empresa, juntamente com o governo brasileiro, decidiu impulsionar a economia brasileira apostando no bom momento que ela está passando com o descobrimento das novas bacias petrolíferas.

### **3.2 Investimentos para revitalização da Marinha Mercante**

No Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em janeiro de 2007, estava previsto investir 10,5 bilhões de reais no Programa de Financiamento da Marinha Mercante, este valor representava 18,1% do total despendido para os investimentos em infraestrutura logística e 2,1% do total do PAC. Em novembro de 2007, foi lançado pela Petrobras, dentro do PAC, o Programa de Renovação da Frota da Transpetro, que prevê a contratação de 146 novas embarcações, além de continuar com as encomendas das plataformas marítimas de petróleo. Esta nova política do governo federal, incentivando a construção naval por meio da Petrobrás, vem promovendo uma rápida expansão no setor, cujo emprego saltou de 6.500 em 2000 para 40.000 em 2008, envolvendo todo o complexo da indústria da construção naval.

Porém, não significa a ampliação e o fortalecimento da frota mercante nacional, que ainda é responsável por apenas 5,0% do transporte do comércio externo brasileiro, fruto da desnacionalização dos armadores brasileiros nos anos de 1990. O fortalecimento da indústria da construção naval nos anos de 1970 estava associado à expansão dos armadores nacionais. Hoje, assistimos à simbiose entre a Petrobrás e a indústria da construção naval, demonstrando a necessidade da ação estatal na retomada do setor da navegação e da construção naval. Na verdade, a falta de planejamento generalizado na economia brasileira durante os anos de 1980 e 1990 fragilizaram a estrutura produtiva e logística.

Além do aumento de emprego no setor, ainda em 2008 mais investimentos foram vistos dentre eles podemos citar a aprovação de 7,8 bilhões de reais para investir em 144 embarcações e 2 estaleiros, 33 embarcações serem concluídas com o gasto de 469 milhões de reais, aprovada a contratação do afretamento de 12 unidades de perfuração em águas ultra-profundas para serem entregues até 2012.

### **3.3 Participação dos Portos**

A partir do momento em que um país passa a exportar ou importa mais, além de navios qualificados para o transporte, é de extrema importância que os portos estejam preparados para operar, tanto com aos equipamentos quanto com operadores capacitados

#### **3.3.1 Sistema Portuário Brasileiro**

O sistema portuário brasileiro é composto por 37 portos públicos, entre marítimos e fluviais. Desse total, 18 são delegados, concedidos ou tem sua operação autorizada à administração por parte dos governos estaduais e municipais. Existem ainda 42 terminais de uso privativo e três complexos portuários que operam sob concessão à iniciativa privada.

A Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) é responsável pela formulação de políticas e pela execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infra-estrutura dos portos marítimos. Compete ainda à SEP/PR a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorgas, tudo isso visando assegurar segurança e eficiência ao transporte marítimo de cargas e de passageiros. Dos 34 portos públicos marítimos sob gestão da SEP, 16 encontram-se delegados, concedidos ou tem sua operação autorizada aos governos estaduais e municipais. Os outros 18 marítimos são administrados diretamente pelas Companhias Docas, sociedades de economia mista, que tem como acionista majoritário o Governo Federal e, portanto, estão diretamente vinculadas à Secretaria de Portos.

O governo federal hoje está investindo mais de R\$ 270 milhões em portos, por meio de uma iniciativa denominada Agenda Portos, com objetivo de levantar aspectos legais, institucionais e operacionais que comprometem as atividades portuárias de 10 dos 54 portos brasileiros, além de apontar soluções a serem implementadas até 2006. A idéia é melhorar o escoamento da produção agrícola e industrial aprimorando a performance das exportações do País e das operações portuárias.

A Agenda Portos é um grupo interministerial da Casa Civil da Presidência da República, cuja coordenação geral é de sua responsabilidade, sendo composto por representantes dos Ministérios dos Transportes, Fazenda, Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Agricultura e Planejamento. Foram analisadas as situações das operações portuárias e detectados problemas operacionais nos portos de Rio Grande (RS), Paranaguá (PR), Vitória (ES), Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP), Itajaí (SC), São Francisco do Sul (SC), Sepetiba (RJ), Salvador (B), Aratu (BA) e Itaqui (MA), que juntos respondem por 89% das

exportações brasileiras. Desses portos, somente o de Itajaí não receberá recursos da União neste momento.

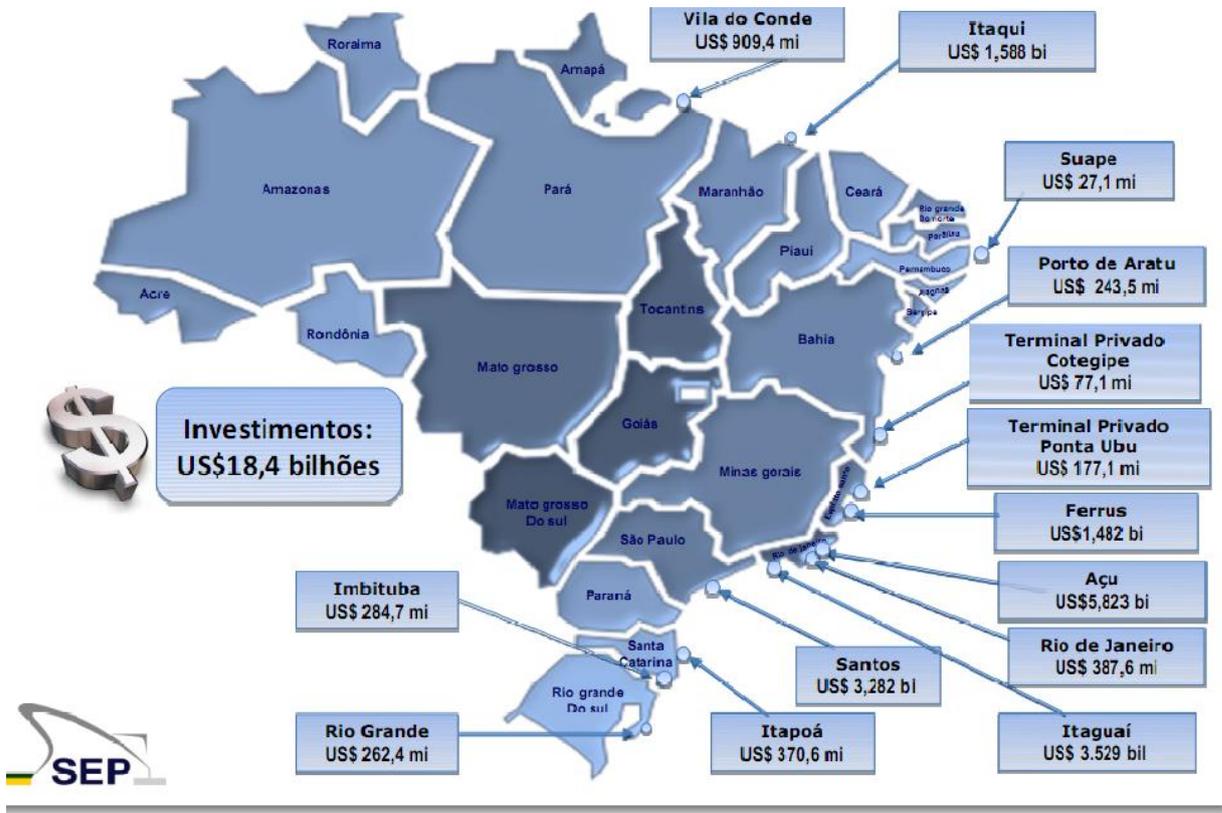
O Porto de Santos, localizado no município de Santos, no estado de São Paulo, é o principal porto brasileiro. Ele apresenta grande diversidade de terminais de movimentação de cargas – graneis sólidos e líquidos e carga geral. É o porto líder Brasileiro na movimentação de contêineres (Wikipédia, 2009). Hoje é o maior Porto da América Latina. Em 2006 a sua estrutura foi considerada a mais moderna do Brasil e a administração da CODESP, Companhia Docas do Estado de São Paulo – empresa do Governo Federal, vinculada ao Ministério dos Transportes – busca diálogo com os prefeitos das cidades diretamente ligadas às instalações portuárias, Santos, Guarujá e Cubatão.

### **3.3.2 Mudanças no Setor**

Em 23 de Maio de 2007, o diário oficial da união publicou o decreto que criou a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República. A iniciativa envolve 40 portos públicos, responsáveis pela movimentação de 700 milhões de toneladas, quantitativo este que representa 90% do comércio exterior brasileiro. A criação de uma secretária exclusivamente dedicada ao setor é vista como um aspecto muito positivo para operadores, armadores, exportadores, importadores e toda cadeia logística portuária, pois com isso o governo está contribuindo para a redução do Custo Brasil e projetando os portos para níveis de eficiência comparados aos padrões internacionais. Hoje já se pode visualizar ganhos em vários parâmetros como eficiência, produtividade, remuneração do capital investido e melhor equipamentos para as operações. Mesmo diante de progressos, muito ainda tem que ser feito, como por exemplo, melhoria na eficiência logística para atender a demanda do crescimento econômico e do comércio exterior brasileiro.

Dados da Secretária Especial de Portos, mostram que nos últimos seis anos, a taxa de crescimento da atividade portuária tem ficado em torno de 6% ao ano. O total movimentado (exportações e importações), passou de 503 milhões de toneladas em 2006 para 531 milhões no ano passado, representando um aumento de 5,5%. Apenas nas exportações o aumento foi de 4%, passando de 413 milhões para 430 milhões de toneladas. Já as importações atingiram 100 milhões de toneladas, quando o resultado anterior era de 90 milhões de toneladas, registrando um acréscimo de 11%. A produção nacional está crescendo em todos os setores: mineração, agricultura, siderúrgica. O volume importado e exportado pelo Brasil deve atingir 700 milhões de toneladas este ano. Em 2012, esse número deve atingir 1 bilhão de toneladas. Além da necessidade de investimentos em logística portuária, o crescimento da economia exigirá que a capacidade dos terminais seja expandida. A infra-estruturara precisa operar com certo nível de ociosidade próprio para atender determinado volume de carga, para que assim seja garantido que o porto conseguirá operar em situações extremas.

### 3.3.3 Investimentos no setor portuário



Mesmo diante dos investimentos que já ocorrerão como podemos observar na figura acima de 2011 a 2015 os portos brasileiros vão precisar de cerca de US\$ 30 bilhões para responder ao desafio de uma economia que cresce em ritmo acelerado. Há, entre investimentos públicos e privados agendados para o setor, US\$ 22 bilhões. Faltam US\$ 8 bilhões, que terão de vir de algum lugar. Há cerca de 260 pontos de gargalo nos portos nacionais, e falta dinheiro para saná-los. Os valores poderiam vir de fora – em 2010 o Brasil foi o 10º maior destino de entrada de capital no planeta – mas para isto o marco regulatório do setor precisa de ajustes. O Sr. Renato Barco, diretor de Planejamento Estratégico e Controle da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), que administra o Porto de Santos, lista avanços recentes: “Estão adiantadas as obras de aprofundamento do canal do porto, cujo calado vai passar de 12 para 15 metros, mediante um investimento de R\$ 200 milhões. Também vamos alargá-lo, dos

atuais 150 para 220 metros. Com tais medidas Santos passa a patamar superior de capacidade”. Ele explica que a Codesp trabalha com um planejamento de ampliação que vai de 2008 a 2024 – ano no qual projeta-se que Santos estará movimentando mais de 230 milhões de toneladas por ano. Até essa data, entre recursos públicos e privados, serão investidos ali US\$ 6 bilhões.

Porém ainda não é o suficiente. Há problemas de acesso aos portos brasileiros: atualmente, 85% da movimentação em Santos se dá por rodovia, o mais ineficiente e poluidor de todos os modais de transporte. Estudo publicado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) em 2010 sobre os portos nacionais afirmou que “a deficiência na infraestrutura portuária brasileira compromete o potencial do setor e representa um entrave ao crescimento do comércio internacional e de cabotagem no País”. O Ipea aponta os portos de Vitória (ES), Itaqui (MA), Pecém (CE), Rio Grande (RS) e Santos como alguns dos que mais apresentam problemas. Em um país onde multiplicam-se as áreas que demandam investimentos – sem falar das carências sociais que têm de ser atendidas -, de onde poderiam vir recursos que salvassem o Brasil de um “apagão portuário” nos próximos anos?

Talvez da China. É o que propõe o ex-ministro da Agricultura Roberto Rodrigues, ao afirmar que o País pode muito bem trocar uma garantia de exportação de commodities para o gigante asiático por recursos para expandir seu aparato logístico – portos inclusos. “Firmaríamos com os chineses um acordo de endividamento securitizado pelo qual eles financiariam as obras de que precisamos e nós pagaríamos com os itens agrícolas e minerais de que eles precisam. Com isto, ao mesmo tempo dominamos o mercado chinês destes produtos, montamos nossa infraestrutura e geramos empregos e renda no Brasil”, defende Rodrigues.

Vale observar que já no ano que passou a China liderou o investimento estrangeiro direto no País: os recursos chineses para atividades produtivas no Brasil atingiram US\$ 17 bilhões em 2010, de acordo com a Sociedade Brasileira de Estudos de Empresas Transnacionais e da Globalização (Sobeet).

### 3.4 Situação Econômica Atual

A balança comercial brasileira registrou na terceira semana de julho superávit de US\$ 880 milhões, com exportações de US\$ 5,395 bilhões e importações de US\$ 4,515 bilhões. Com o resultado, o saldo acumulado do mês subiu para US\$ 2,751 bilhões, com média diária de US\$ 250,1 milhões.

No ano, o saldo acumulado subiu para US\$ 15,717 bilhões e a média útil diária chegou a US\$ 116,4 milhões, um crescimento de 70,4% ante o mesmo período de 2010, informou no dia 18 de julho (segunda-feira), o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

No acumulado do ano, as exportações ficaram em US\$ 130,603 bilhões e as importações, em US\$ 114,886 bilhões. No primeiro semestre, o superávit primário alcançou R\$ 78,190 bilhões, contra R\$ 42,056 bilhões registrados em igual período de 2010. Em 12 meses encerrados em junho, o superávit primário ficou em R\$ 137,830 bilhões, o que corresponde a 3,54% de tudo o que o país produz – Produto Interno Bruto (PIB). A meta de superávit primário deste ano é R\$ 117,9 bilhões.

Segundo a Avaliação do chefe do Departamento econômico do Banco Central, Sr. Túlio Maciel, o país voltou a uma trajetória que se assemelha a anos anteriores à crise financeira internacional. “Voltamos a uma trajetória de normalidade em termos de cumprimento da meta”, disse. Maciel ressaltou que a continuidade do crescimento da economia, com formalização do mercado de trabalho, favorece os resultados fiscais, uma vez que aumenta a arrecadação de receitas pelo governo.

O mercado de trabalho para os marítimos no Brasil vive um cenário de pleno emprego, seja em nível básico, técnico ou superior. Quem afirma é a Transpetro, subsidiária da Petrobras da área logística, uma das principais empregadoras de aquaviários no País e que tem em seus planos contratar 1.700 marítimos até 2013 por meio de concursos públicos. De acordo com a companhia, todas as pessoas que se formam como marinheiros ou oficiais de navios mercantes saem com emprego garantido numa das inúmeras operadoras de cargas atuantes no mercado.

### **3.5 O desenvolvimento refletido na economia**

A partir do momento que um setor passar a se desenvolver, surgem os investimentos que geram o crescimento, diante do crescimento vem a necessidade de mão de obra, que gera novos empregos, que aumentam as receitas das famílias e que as permite uma melhor condição de vida gerando até mesmo um maior consumo nas famílias, esse aumento no consumo é refletido na indústria que passa a produzir mais e se produz mais compra mais insumos, e assim vai decorrendo um ciclo muito favorável à economia de qualquer país. Como vimos os investimentos da marinha mercante gerou tanto melhor escoamento das mercadorias, que aumentaram as importações e exportações e também aqueceu o mercado de mão-de-obra no setor. Diante de disso, alcançamos um PIB nunca antes alcançado e com grande tendência de ser ainda maior este ano de 2011.

Além de tudo que já vem ocorrendo temos também a forte perspectiva em torno do nosso setor naval, que tem gerado nas empresas forte interesse de investir no Brasil por acreditarem que em um desenvolvimento ainda maior.

## **Capítulo IV**

### **PESPECTIVAS PARA O FUTURO**

Um expectativa de um futuro promissor tem forte tendência a aquecer ainda mais o mercado por atrair investimentos e assim garantir ainda mais o crescimento no setor.

#### **4.1 Pré-Sal**

Pré-Sal pode ser entendido como um gigantesco reservatório de petróleo e gás natural, localizado nas bacia de Santos, Campos e Espírito Santo. É composto de um material formado a partir da decomposição orgânica a aproximadamente 100 milhões de anos.

Apesar dos efeitos da crise econômica mundial, o Brasil vem atraindo um volume surpreendente de investimentos internacionais. A descoberta de grandes reservas de petróleo no pré-sal tem projetado extraordinariamente o mercado brasileiro a um status global privilegiado e poderá transformar o País em um dos maiores produtores de petróleo do mundo. Tais descobertas podem, portanto, tornar o mercado nacional um dos mais vantajosos locais para se investir.

Em decorrência da alta demanda de equipamento offshore e embarcações para exploração em águas ultraprofundas, o Governo vem estimulando estaleiros locais e fomentando a bandeira brasileira. No final de 2009, o Fundo da Marinha Mercante aprovou a alocação de recursos superiores a US\$8,5 bilhões para financiar 161 projetos na indústria naval, inclusive construção de novos estaleiros com capacidade de atender a novas encomendas de petroleiros, embarcações de abastecimento offshore e navios de perfuração.

Esses empréstimos são concedidos a custos atrativos e a maioria deles está vinculada a compromissos de longo prazo com a Petrobras e outras grandes empresas petrolíferas estabelecidas no Brasil. Tudo isto, aliado à estabilidade política e econômica do país nos últimos 15 anos, deverá incentivar ainda mais os investidores a navegar nas ondas das novas descobertas de petróleo. Será que vale a pena seguir esta tendência e também investir na indústria naval brasileira?

As descobertas na camada do pré-sal são bem recentes (2007) e já apresentam um grande potencial para a produção de petróleo e gás natural. As informações divulgadas pelo Ministério das Minas e Energia são impressionantes. Apenas quatro das reservas de campos do pré-sal dão conta de cerca de 10,6 a 16 bilhões de barris: Tupi (cinco a oito bilhões), Iara (3 a 4 bilhões), Guará (1,1 a 2 bilhões) e Parque das Baleias (1,5 a 2 bilhões). Se provadas, as reservas brasileiras atuais poderão duplicar.

As previsões são ainda mais otimistas, estimando-se que o Brasil possa alcançar a sexta colocação entre os maiores produtores de petróleo do mundo. Espera-se que só as áreas descobertas venham a produzir uma média de aproximadamente 3,4 a 3,6 milhões de barris por dia de petróleo até 2017, de acordo com o Plano Decenal de Expansão de Energia (PDE 2008-2017). Ainda de acordo com pesquisa divulgada pelo Ministério das Minas e Energia, o

consumo doméstico poderá chegar a cerca de 2,6 milhões de barris diários até 2017, permitindo que o Brasil torne-se exportador de aproximadamente um milhão de barris diários.

Estudos sísmicos e geológicos continuam a ser desenvolvidos para apurar a real extensão das reservas do pré-sal, mas até agora a área identificada representa aproximadamente 149.000 km<sup>2</sup>. Deste total, 72% ou 107.000 Km<sup>2</sup> são detidos pela União enquanto que 28% - 42.000 Km<sup>2</sup> - foram concedidos para exploração e produção, sendo que nesta parcela a Petrobras detém 36.000 Km<sup>2</sup> (24% do total).

Algumas áreas do pré-sal já foram concedidas através de licitações, mas após novas descobertas, as licitações de áreas de águas profundas foram suspensas até que seja definida a estrutura legal a ser aplicada. Isto, contudo, não diminuiu o interesse de investidores nacionais e estrangeiros que, atraídos pelo potencial de enriquecimento, estão se preparando para ingressar nesta tendência promissora.

## **4.2 Incentivos a Indústria Naval**

Nos últimos 10 anos, o Governo Federal vem privilegiando a utilização do conteúdo local, o que começou através de licitações da Petrobras para embarcações de abastecimento offshore.

A obrigação de construir navios de apoio offshore em estaleiro brasileiro reaqueceu uma indústria que havia entrado em colapso com a crise financeira no Brasil na década de 80.

A exigência de conteúdo local foi estendida às sondas, plataformas e petroleiros, o que levou a um processo recente de importação de tecnologia de mercados tradicionais de estaleiros localizados na Coreia do Sul e Cingapura. Várias parcerias empresariais estão sendo

firmadas entre estaleiros brasileiros e sociedades que detém tecnologia estrangeira e know-how, com o objetivo de obter parte das vultosas encomendas que serão licitadas pela Petrobras.

A escassez de recursos para atender à crescente demanda por financiamentos, através do Fundo da Marinha Mercante, para a construção de estaleiros, embarcações e unidades offshore, levou o Tesouro Nacional a conceder recentemente um aporte financeiro ao fundo no valor de R\$ 15 bilhões (mais de US\$ 8,5 bilhões), o que resultou na aprovação de 161 dos 164 projetos prioritários.

Esta não foi a primeira manifestação do Governo brasileiro diante das novas descobertas e da demanda crescente. Em 2008, ainda em meio a um momento de crise mundial, foram liberados 10 bilhões (quase US\$ 6 bilhões) para capitalização da indústria naval brasileira.

Os financiamentos são concedidos pelos agentes do Fundo de Marinha Mercante (sendo o BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social o mais atuante deles) a estaleiros brasileiros para realização de projetos de implantação, expansão e modernização de instalações, e para a construção, conversão e reparos de navios/unidades, bem como a empresas nacionais de navegação, para encomenda de embarcações e equipamentos novos, bem como reparos e jumborização, junto a construtores navais brasileiros e à Marinha do Brasil.

Não é à toa que se estima que o Brasil já tenha a quinta maior carteira mundial de encomendas de petroleiros, havendo ainda projetos de instalação de novos estaleiros em vários pontos do país.

## **ANEXOS**

## ANEXO A

### Renascida, a indústria naval deve contratar gente suficiente para lotar três Maracanãs até 2014



Rio de Janeiro - A verdadeira revolução vivida pelo Brasil na indústria naval está multiplicando empregos em terra firme. O país, que já foi o terceiro maior construtor de navios na década de 1970, viu o setor praticamente falir nas duas décadas seguintes. Hoje, os estaleiros comemoram a retomada do crescimento. O sucesso é puxado principalmente pelo setor petrolífero, impulsionado pelas descobertas no pré-sal, e também pela decisão do governo de impulsionar o transporte marítimo e fluvial, que há muito estava esquecido, substituído pelo transporte rodoviário.

Nos últimos dez anos, os empregos diretos gerados na área pularam de 1,9 mil em 2000 para 46,5 mil em 2009. Em 2014, ano da Copa do Mundo no Brasil, os postos de trabalho diretos devem chegar a 60 mil e os indiretos, a 240 mil, gente suficiente para lotar três estádio como o Maracanã. Os dados são do relatório Cenário 2010 – 1º Trimestre, do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval). O relatório completo pode ser acessado na internet.

A continuidade deste crescimento deverá recolocar o Brasil entre os países líderes na construção naval mundial, graças à decisão do governo de privilegiar os investimentos em estaleiros nacionais, segundo informou o ministro dos Portos, Pedro Britto. Ele previu que, em pouco tempo, o Brasil deverá disputar mercados com potências asiáticas que hoje dominam a construção naval, tanto de navios quanto de plataformas. “Nós temos que estar preparados para competir com os gigantes da área naval que hoje dominam o mercado, como a Coreia do Sul, a China e o Japão. Para isso, é preciso desenvolver nossas competências para disputarmos em igualdade de produtividade, com mão de obra qualificada”, frisou.

Além da força impulsionada pelas descobertas de petróleo na plataforma continental brasileira, o ministro ressaltou a decisão de se investir em outra matriz de transporte, retomando a vocação natural do país para utilizar os mais de 8 mil quilômetros de costa e a extensa rede de rios. “O Brasil tem mais de 40 mil quilômetros de vias interiores navegáveis. Nós precisamos investir em cabotagem [navegação costeira]. Atualmente, só 13% do transporte brasileiro são feitos por hidrovias. Nos próximos 15 anos, precisamos mudar isso para 29%, o que vai reduzir o custo de transporte e os impactos no meio ambiente”, avaliou.

Para evitar gargalos justamente na área que administra, Pedro Britto lembrou da necessidade de mais investimentos nos portos, que precisam ser modernizados, e, principalmente nas vias de acesso. “Os investimentos que estão sendo feitos na dragagem dos 20 maiores portos brasileiros e no reequipamento dos portos menores vão reforçar a posição brasileira de transferir grande parte do transporte rodoviário - que hoje detém 58% da movimentação de cargas no país - para hidrovias e navegação de cabotagem. Com isso, a cadeia logística se tornará muito mais competitiva e o país vai poder exportar com menor custo”, disse o ministro.

Um exemplo desse tipo de iniciativa é a decisão da Petrobras de investir em transporte hidroviário, como informou na semana passada o presidente da Transpetro, Sérgio Machado. Segundo ele, a estatal estará recebendo até a próxima quarta-feira (30) propostas de empresas interessadas em participar da licitação para a construção de 20 navios empurradores e 80 barcaças. Os comboios, que serão construídos por um estaleiro da região, vão atuar na no transporte de gasolina e álcool combustível na Hidrovia Tietê-Paraná, com potencial para substituir 40 mil viagens de caminhões por ano. O início das operações está previsto para 2012. A construção das embarcações deve gerar três mil empregos.

## ANEXO B

# Pré-sal estimula criação de cinco novos estaleiros

Pelo menos cinco estaleiros estão prestes a nascer por causa das bilionárias encomendas do setor de petróleo e gás, principalmente das áreas do pré-sal. Os novos empreendimentos e alguns estaleiros já existentes apresentaram onze projetos à Marinha Mercante, com o objetivo de obter financiamento que pode chegar a cerca de R\$ 8 bilhões ao longo dos próximos anos. O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) estima que o setor fechará este ano com 46 mil empregos, aumento da ordem de 10% em relação a 2008.

“O pré-sal vai dar um trabalho enorme para a indústria brasileira”, diz Sérgio Leal, secretário-executivo do Sinaval. Os investimentos de R\$ 121 bilhões para explorar as reservas do país, entre as quais as localizadas nos blocos do pólo de Santos, preveem encomendas de sondas de perfuração, barcos de apoio e plataformas. O país possui hoje 28 estaleiros e serão necessários “30 e tantos para absorver tantas encomendas”, segundo Leal.

“O Brasil possui hoje a quinta maior carteira de petroleiros do mundo, sem contar o pré-sal”, acrescentou Leal, referindo-se a compra de 46 navios pela Transpetro, braço da Petrobras para a área de transportes.

Cerca de 60% de todo o investimento da indústria brasileira nos próximos três anos partirão do setor de petróleo e gás, de acordo com Alfredo Renault, superintendente da Organização Nacional da Indústria do Petróleo (Onip). O especialista alerta para a necessidade de investimentos maiores em pesquisa e desenvolvimento pelas empresas que fazem parte da cadeia produtiva. Renault também afirma que os fornecedores precisam de incentivos diferenciados como isenção de impostos para dar conta da demanda da Petrobras.

**FONTE:** Último Segundo – São Paulo,SP/Sabrina Lorenzi, iG Rio de Janeiro

## ANEXO C

# Mais 240 mil empregos com o pré-sal

## Presidente da Petrobras prevê a abertura dessas vagas em oito anos para suprir toda a cadeia produtiva da exploração de petróleo

A exploração de petróleo da camada pré-sal vai gerar mais de 240 mil empregos até 2016. A previsão é do presidente da Petrobras, José Sergio Gabrielli, que participou ontem, em Brasília, de um debate sobre a proposta do novo marco regulatório do petróleo e os desafios tecnológicos para a exploração do petróleo em águas ultraprofundas. “Essas pessoas serão treinadas não para a Petrobras, mas para a cadeia de suprimentos que irá nos atender”, explicou Gabrielli. Segundo o executivo, o treinamento desses profissionais envolve instituições de ensino brasileiras com 29 redes temáticas e mais de 500 pesquisadores. A iniciativa da Petrobras de capacitar mão de obra para o pré-sal está alinhada ao pacote de incentivos que governo está preparando para a indústria nacional.

“Isso cria, fora da Petrobras, laboratórios de alto nível, capacitação de análise e interpretação e capacitação das áreas de ciência básica e aplicada, tendo um impacto não somente sobre a Petrobras, mas também sobre a engenharia brasileira, sobre o desenvolvimento dos projetos e a pesquisa em geral do nosso país”, definiu Gabrielli.

**A previsão do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), encarregado de elaborar a política industrial para a cadeia produtiva do pré-sal, é de que dois terços dos equipamentos para extrair o pré-sal sejam produzidos no Brasil no período de três anos.** Para isso, será necessário oferecer condições de financiamento e tributação semelhantes aos principais concorrentes do Brasil nessa área, em especial, a Coreia do Sul, líder na indústria naval. **A estimativa é de investimento de US\$ 80 bilhões em 10 anos. Fora isso, a Petrobras tem um plano de investimentos de US\$ 174 bilhões para os próximos cinco anos.**

Para que o pacote de incentivos tenha os resultados esperados, Alberto Machado, diretor executivo da área de petróleo e gás da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), defende que as isenções tributárias e condições de financiamento especiais sejam estendidas para todos os elos da cadeia produtiva. **“As empresas brasileiras têm uma grande produtividade, mas, em alguns casos, acabam perdendo. Primeiro porque, quando tem uma concorrência em que participam empresas brasileiras e estrangeiras, as estrangeiras são exportadoras, e todo país quando exporta incentiva suas empresas com redução de impostos e taxas de juros às vezes até subsidiadas”**, justifica.

### Vantagens

Segundo Machado, além dos subsídios, as companhias internacionais têm ainda outra série de vantagens sobre as concorrentes nacionais exatamente porque as brasileiras operam no mercado interno. Segundo ele, mesmo quando há mais incentivos às empresas locais, eles não abrangem todo o setor produtivo no qual atua uma organização. “Esse setor não tem, em muitos casos, o incentivo permeando toda a cadeia. Às vezes, esse incentivo fica só no primeiro ou no segundo nível”, explica. E exemplifica: **“O fundo de marinha mercante empresta para o armador, o armador compra no estaleiro, mas nem sempre os benefícios do empréstimo do Fundo de Marinha**

**Mercante, que têm condições especiais e até compatíveis com as condições existentes no mundo, migram para a cadeia produtiva. Então, o fornecedor dos equipamentos, o fornecedor das partes e peças que vão para os equipamentos acabam não tendo competitividade para participar desse crescimento”.**

Questiona-se, obedecidas essas condições, a indústria nacional tem condições de atender à demanda do pré-sal, Machado é assertivo. “Sem dúvida alguma. Não é nenhum problema para a indústria atender à demanda. É claro que nenhum país do mundo é autossuficiente. Nenhum país do mundo quer vender 100%, mas ter uma participação representativa, significativa dos montantes que a Petrobras e as outras empresas de petróleo vão adquirir é muito importante”, ressaltou. Em 2008, as vendas dos associados da Abimaq para o setor de petróleo e gás somaram cerca de R\$ 9 bilhões, entre 10% e 15% de faturamento de R\$ 72 bilhões do segmento. Machado estima que esse percentual pode, no mínimo, dobrar.

## **Tecnologia**

Alguns setores já têm participação expressiva da indústria nacional, a exemplo da área de materiais submarinos (75%) e da fabricação de navios (65%). O executivo pondera que alguns equipamentos têm uma complexidade tecnológica restrita a poucos fornecedores e continuarão sendo importados. “Mas aquilo que puder ser feito no Brasil e tiver condições, vai ser feito. E o que o empresário precisa, de alguma forma, é ter uma noção de que forma esses investimentos vão ser distribuídos no tempo. Se tem uma possibilidade e uma probabilidade clara de o investimento existir, aí é risco do negócio investir ou não. E eu não tenho dúvida que o empresário vai investir.”

“Essas pessoas serão treinadas não para a Petrobras, mas para a cadeia de suprimentos que irá nos atender”

José Sergio Gabrielli, presidente da Petrobras

## **R\$ 80 bilhões...**

... é o valor necessário, segundo o BNDES, para desenvolver a cadeia produtiva do pré-sal em 10 anos.

**FONTE:** Correio Braziliense – 26/09/2009

## ANEXO D

### Com plano da Petrobras, Brasil passa China e EUA em reservas até 2020



Novo plano de investimentos da Petrobras amplia foco em exploração e produção de petróleo, para duplicar reservas comprovadas da estatal e elevar em 137% extração diária de barris até 2020. Se atingida, meta de aumento das reservas fará Brasil superar China e EUA no ranking da Opep. Petrobras também decide cortar quase 10% de gastos programados para este ano, o que ajuda Governo a controlar inflação. Plano de US\$ 224,7 bilhões até 2015 foi aprovado com atraso porque a Presidente Dilma Rousseff, que já dirigiu o Conselho, quis conhecer detalhes.

A Petrobras vai reforçar o peso e o volume de investimentos em exploração e produção de petróleo, com o objetivo dar um salto expressivo de produção na camada pré-sal e de dobrar as reservas comprovadas da estatal até 2020. Ao mesmo tempo, cortou parte dos gastos previstos para este ano, o que deve ajudar o governo a controlar a inflação com uma atividade econômica menos veloz.

Ao concentrar as atenções em exploração, a Petrobras espera chegar a 2020 com o dobro de reservas de petróleo comprovadas, segundo comunicado distribuído depois da reunião do Conselho.

A estatal diz ter atualmente 15 bilhões de barris, quando se adotam critérios de medição da Agência Nacional do Petróleo (ANP) e de uma entidade internacional chamada Sociedade de Engenheiros de Petróleo. Já pelos critérios de uma agência norte-americana que vigia o “mercado” acionário nos Estados Unidos, o estoque da Petrobras seria de 12 bilhões.

Em seu anuário estatístico, cuja última edição foi divulgada dia 18 de julho, a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), que reúne os principais produtores do mundo, reconhece 12 bilhões de barris como reservas brasileiras. E coloca o país na décima quarta posição, numa lista de 40, entre os maiores estoques internacionais. O campeão é a Venezuela, com 296 bilhões de barris, 20% das reservas mundiais.

Caso a Petrobras dobre mesmo seu estoque nos próximos nove anos, e nenhuma outra grande reserva fosse descoberta no mundo, o Brasil passaria China, Estados Unidos e Catar e se tornaria o décimo primeiro no ranking da Opep.

No caso dos gastos em produção, a meta da Petrobras é chegar a 2015 com alta de 43% no volume de barris diários e de 137% até 2020. Atualmente, a estatal extrai 2,7 milhões de barris por dia. A grande esperança para elevar este número é a extração efetiva de óleo da chamada camada pré-sal, que hoje representa apenas 2% da produção nacional. Até 2020, essa proporção avançaria para 40%.

**Com as informações – [André Barrocal / Carta Maior](#)**

**Por [Rodrigo Cintra](#)**

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O seguinte estudo proporcionou uma série de conhecimentos importantes sobre a marinha mercante na economia nacional, exigindo um estudo na história da marinha mercante brasileira para possibilitar o entendimento das diferentes políticas adotadas, no passado e atualmente. No que diz respeito ao cenário atual observamos muitos incentivos e investimentos no setor marítimo brasileiro só que agora, diferente do que ocorreu no passado, uma política que visa adequar a marinha mercante brasileira para a competitividade do mercado.

Para a realização da análise econômica foi necessário um estudo básico referente ao balanço de pagamentos de um país e fatores que o impulsionam. Diante disso vimos que os incentivos tem proporcionado um desenvolvimento, que como consequência, aumentaram favoravelmente os números na importação e exportações e também o número de trabalhadores no setor, visto que novos navios e estaleiros foram surgindo. Por tal motivo a economia brasileira apresentou um grande progresso chegando a valores nunca antes alcançados e com grande chance de melhorar ainda mais diante da perspectiva do pré-sal e dos investimentos que ainda irão surtir efeito.

Por fim diante do que foi pesquisado pudemos constatar a importância de uma marinha mercante sólida e renovada, e como sua presença em um país constatar os resultados positivos que afetam a economia. Pudemos também observar que as perspectivas no setor geram investimentos que aquecem ainda mais o mercado, levando resultados positivos a economia.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alcides Goularti Filho. **Marinha Mercante Brasileira.** Disponível em: <[http://www.pucsp.br/pos/ecopol/downloads/pesquisa\\_debate/38/04\\_38\\_2010.pdf](http://www.pucsp.br/pos/ecopol/downloads/pesquisa_debate/38/04_38_2010.pdf)>. Acesso em: 30 de jun. de 2011.

BNDS. **Perspectivas da marinha mercante.** Disponível em: <[http://www.bndespar.com.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/onhecimento/revista/rev807.pdf](http://www.bndespar.com.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/onhecimento/revista/rev807.pdf)> Acesso em: 29 jun. de 2011.

MENEZES, Renata. 50 anos do fundo da marinha mercante. **Revista Cais e Porto.** Edição 5. Rio de Janeiro, jul. de 2008,

Agencia Nacional de transporte Aquaviários. **Perspectivas da marinha mercante.** Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/palestras/Mai08EscolaGuerraNaval.pdf>>. Acesso em: 29 de jun. de 2011.

Blog Naval. **Marinha Mercante.** Disponível em: <<http://www.naval.com.br/blog/tag/marinha-mercante/>> . Acesso em: 07 de Ago. De 2011.

Blog Spot. **Renascida a Marinha mercante Brasileira.** Disponível em: <<http://inspecaoend.blogspot.com/2010/06/renascida-industria-naval-deve.html>>. Acesso em: 07 de ago. de 2011.

Portal Marítimo. **Empresas privadas aumentam produção de petróleo 9,5% em junho.** Disponível em: <<http://portalmaritimo.com/tag/economia/>>. Acesso: 07 de ago. de 2011.