

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

**O PAPEL DA MARINHA MERCANTE NO CENÁRIO  
ECONÔMICO BRASILEIRO**

**Por: Henrique Barbosa Bastos**

**Orientador  
CC Clovenildo  
Rio de Janeiro  
2011**

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

**O PAPEL 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 Nautica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: Henrique Barbosa Bastos

**CENTRO DE INSTRUÇÃO**  
**ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA**  
**ESCOLA 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 à Deus por me permitir ter sua presença em minha vida, aos meus pais que sempre me apoiaram durante todo o curso e a minha irmã que ilumina minha vida e me guia pelos meus caminhos.

## DEDICATÓRIA

A meus pais, Antônio e Lorna; e minha  
irmã, Lorraine.

## RESUMO

Esse estudo procura ressaltar o papel da Marinha Mercante e sua necessidade de sempre permanecer forte e estruturada, explicitando sua recente expansão nos últimos anos e o aumento da demanda de mão-de-obra qualificada e apta a tripular a nova geração de navios com um alto nível de automação e tripulações reduzidas. Será feito um histórico, explicando a indiscutível relevância que a Marinha Mercante possui para o transporte de mercadorias, usando como exemplos a Fronape e o extinto Lloyd Brasileiro.

Será feita também uma avaliação do provável cenário futuro da Marinha Mercante, expondo suas necessidades, deficiências e o que já foi realizado até o momento. Uma análise da atual e futura situação do pré-sal irá explicitar a sua importância para o país.

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

## ABSTRACT

This study aims to highlight the paper of the Merchant Navy and its need to remain strong and well-built, explicating its recent expansion in the last years and the increase in the search for working personnel, qualified and apt to crew the most recent generation of ships with an elevated level of automation and smaller crews. It will be made a history, explaining the unquestionable relevance that the Merchant Navy has to the transport of merchandise, using to exemplify the companies Fronape and the extinct Lloyd Brasileiro.

It will also be made an evaluation of the likely future scenario of the Merchant Navy, exposing its needs, deficiencies and what has already been made until now. An analysis of the current and future condition of the pre-salt will expose its importance to the country.

*Keys-words: Merchant Marine; Balance of Payments, Shipping Industry.*

## SUMÁRIO

<b>SUMÁRIO</b> .....	Erro! Indicador não definido.
<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO I</b> .....	<b>2</b>
<b>1.1- Evolução Historica</b> .....	Erro! Indicador não definido.
<b>1.1.1- Marinha Mercante e Sua Função</b> .....	<b>3</b>
<b>1.1.2- Marinha Mercante Brasileira</b> .....	<b>6</b>
<b>Visão Histórica</b> .....	<b>6</b>
<b>Lloyd Brasileiro e Crise do Setor MarítimoContexto Atual</b> .....	<b>6</b>
<b>Panorama Atual</b> .....	<b>7</b>
<b>CAPÍTULO II</b> .....	<b>12</b>
<b>2.1- Balanço de Pagamentos</b> .....	<b>13</b>
<b>2.2- O Transporte Marítimo</b> .....	<b>15</b>
<b>2.3- A Marinha Mercante Brasileira Atual</b> .....	<b>16</b>
<b>CAPÍTULO III</b> .....	<b>22</b>
<b>3.1- A Indústria Naval Brasileira</b> .....	<b>23</b>
<b>3.2- Empregabilidade</b> .....	<b>26</b>
<b>3.3- Fundo de Marinha Mercante (FMM)</b> .....	<b>28</b>
<b>3.4- Capacitação de Oficiais</b> .....	<b>28</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>30</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>32</b>

## INTRODUÇÃO

Este trabalho monográfico tem como objetivo principal analisar a participação da Marinha Mercante no fortalecimento econômico nacional diante da realidade de que é necessário uma Marinha Mercante bem desenvolvida e atuante para atender às necessidades e interesses de uma economia forte e independente.

A retomada da indústria naval está ligada, principalmente, a encomenda de navios liderada pela TRANSPETRO, que assegura a mão-de-obra nos estaleiros, a demanda por novas tripulações e a renovação da frota, e pelo Fundo de Marinha Mercante (FMM), que financia o setor. Tanto a Marinha Mercante quanto a construção naval são vetores estratégicos de desenvolvimento e elementos de defesa nacional na garantia de fluxos de mercadorias essenciais.

Assim, com uma frota de navios próprios modernos e competitivos, o país tem um forte instrumento de aumento e poupança de divisas, bem como de redução nas despesas com afretamentos de navios estrangeiros, contribuindo positivamente para os saldos da economia nacional obtendo, sem dúvida, um impacto positivo no balanço de pagamentos.

Portanto, uma frota robusta de navios de bandeira nacional é uma variável estratégica na sustentação de uma política de captação de divisas para o país na exportação.

# CAPÍTULO I

## A MARINHA MERCANTE

### 1.1- Evolução Histórica

Embora o comércio de mercadorias por via marítima tenha sido praticado por quase todas as civilizações da antiguidade, a Marinha Mercante como entidade autônoma começou a ser criada na Idade Média, com a constituição das irmandades de frotas, como a da Liga Hanseática, formada no século XIII por várias cidades bálticas, como Lübeck, Hamburgo e Rostock.

O domínio árabe medieval do meio marítimo deu lugar ao auge do comércio nas chamadas repúblicas marítimas italianas: Veneza, Gênova, Pisa e Amalfi. O florescimento dessas cidades-estados decorreu da manutenção de uma espécie de monopólio sobre o comércio das mercadorias orientais -- corantes, tecidos de damasco, especiarias, plantas medicinais etc..., que constituíram uma das mais apreciadas fontes de riqueza da época.

No século XVI, o descobrimento do litoral africano, da América e do Brasil, e a criação de muitas outras rotas comerciais, deslocaram o predomínio marítimo para as frotas britânica, portuguesa, holandesa e espanhola. Aos poucos, as pequenas caravelas cederam seu posto a grandes navios de três a quatro mastros, que permitiram notável aumento do volume de mercadorias transportado.

Em tal contexto nasceram, mais tarde, as primeiras grandes entidades comerciais marítimas, tais como as companhias britânica e holandesa das Índias Orientais. Fundadas respectivamente em 1600 e 1602, chegaram a alcançar uma importância decisiva nos planos político, militar e financeiro. O progresso da construção naval impôs inovações ao velame e à mastreação, até que, no século XIX, a introdução do metal na indústria naval e a invenção da máquina a vapor revolucionou o transporte marítimo de viajantes e mercadorias. Desde que o Clermont, de Robert Fulton realizou, em 1808, a primeira travessia a vapor, sucederam-se avanços decisivos, como a

propulsão mediante pás laterais, o uso da hélice em lugar destas e a substituição do ferro pelo aço como material de construção dos cascos. Já no século XX a diversificação de modelos e aplicações generalizou-se e gerou a distinção de múltiplos tipos de barco.

Diferenciaram-se, assim, barcas, navios de carga, petroleiros, navios frigoríficos, quebra-gelos e transatlânticos. Entre estes últimos, alguns chegaram a ser legendários por suas dimensões e outros motivos. Tal foi o caso do Great Eastern, grande vapor britânico com rodas e hélices lançado ao mar em 1858; o France, que alcançava 3.200 toneladas; o Lusitânia, que, já na década de 1900, praticamente triplicava a tonelagem do anterior e foi torpedeado e afundado em 7 de maio de 1915, na primeira guerra mundial; e o Titanic, grande vapor de sessenta mil toneladas que afundou na noite de 14 para 15 de abril de 1912, ao se chocar com um iceberg, em catástrofe que comoveu o mundo.

Episódios como este fizeram melhorar a segurança de outras grandes embarcações construídas posteriormente, como o transatlântico francês Normandie, de 79.000 toneladas, lançado ao mar em 1935, ou o Queen Elizabeth, três anos depois.

Na segunda metade do século XX, o transporte de passageiros sofreu uma relativa regressão, provocada especialmente pelo maior desenvolvimento da aviação comercial. Por isso, a marinha mercante orientou suas perspectivas para o transporte de mercadorias e especialmente para o do petróleo e seus derivados, uma vez que constitui o meio mais adequado e menos dispendioso para carregar tais substâncias. Também a energia nuclear, amplamente usada em submarinos, porta-aviões e outros navios de guerra, alcançou o transporte marítimo em embarcações como o cargueiro norte-americano Savannah ou os quebra-gelos russos Lenin e Sibir.

### **1.1.1- A Marinha Mercante e Sua Função**

Certamente, o mar sempre foi, ao longo da história da humanidade, a via primordial dos contatos internacionais: facilitador de migrações e descobrimentos, veículo das revoluções econômicas, fonte de riqueza e desafio para a defesa dos Estados. Países desenvolvidos sempre tiveram a visão de ter uma Marinha Mercante forte e sempre a desenvolveram, o que os impulsionou até a posição que se encontram agora dentro da economia mundial. Essa visão, já havia sido adotada pelo Brasil, que

possuía uma das maiores frotas mercantes do mundo, embora nas décadas recentes a tenha abandonado.

O advento de Marinhas Mercantes crescentes e a navegação em águas fora da jurisdição de seu país de origem tornou necessário a criação de um órgão de fiscalização e criação de regras de poder global para tornar o transporte marítimo mais ágil, seguro e com o menor impacto possível ao meio ambiente, essa responsabilidade fica a cargo da Organização Marítima Internacional (IMO), órgão da Organização das Nações Unidas (ONU), que é composto de 169 Estados Membros e 3 Estados Associados, número que representa quase a tonelagem bruta mundial.

Assuntos relacionados aos diversos aspectos do transporte marítimo internacional são tratados no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO), desde a segurança da navegação e da vida humana, até aspectos ambientais. O Brasil é representado dentro dessa organização pela Marinha do Brasil e é de extrema importância para a política externa do país. Recentemente, temas de defesa (*security*) vêm sendo introduzidos no âmbito de certas Convenções da IMO, muito embora a função precípua dessa organização seja a de regulamentar, dentre outros aspectos, a segurança da navegação marítima (*safety*) e poluição sobre o meio ambiente marinho.

O Brasil sempre foi um País que dependeu do mar, afortunado com sua imensa costa, a riqueza da Amazônia Azul ou o enorme potencial hidroelétrico fornecido por seus rios e é pelo mar que o País exporta, importa, realiza a exploração petrolífera, tal fato garante ao Brasil uma posição privilegiada e de extrema importância estratégica nacional.

Essas características são fortes indícios de uma indústria marítima sólida, de uma vigorosa Marinha Mercante, formada por companhias de navegação com frota diversificada de navios e por empresas de construção naval e reparos bem estruturadas e competitivas. Esse era o cenário brasileiro nas décadas de 1970 e 1980, quando o País era o segundo maior construtor naval do mundo e os navios de bandeira brasileira respondiam por até 90% do nosso comércio exterior.

Atualmente, recuperar a capacidade estratégica do setor naval tem sido uma das maiores preocupações do governo brasileiro, o que resultou na implementação de uma série de medidas para garantir a recuperação do fôlego a essa vocação marítima que

outrora pertenceu ao país. A Marinha Mercante tem um importante papel a cumprir no resgate da posição de destaque que o País ocupou por quase duas décadas. No cenário econômico atual, os navios de bandeira brasileira respondem por menos de 4% de nosso comércio exterior. Ou seja: o Brasil paga fretes ao exterior por 96% do total das mercadorias transportadas por via marítima, lucro para companhias estrangeiras e perda de postos de trabalho para os brasileiros.

Esse é o cenário onde estão sendo desenvolvidos projetos e são planejadas mudanças, uma vez que tais gastos aumentam o déficit na conta corrente do balanço de pagamentos do Brasil com o exterior. E o valor do frete tem impacto direto sobre a competitividade das nossas mercadorias para exportações. Apesar da redução da frota brasileira, o setor de transporte marítimo gera quase dez mil empregos diretos, contando-se apenas os empregados das empresas de navegação brasileiras (em terra e na tripulação dos navios de registro).

A expansão da infraestrutura logística e de transportes, para manter o incremento das exportações, é um dos grandes desafios do País. A recuperação do setor naval se insere nesse debate, já que a conquista de novos mercados e o aumento crescente nas nossas vendas externas, condição essencial para o crescimento socioeconômico brasileiro, indica que é necessário construir e lançar ao mar mais navios de registros brasileiros, tentando manter a competitividade com o registro em bandeiras de conveniência.

A retomada da construção naval já esta em curso, alimentada por um poderoso combustível: o petróleo, mais especificamente o pré-sal. O Brasil iniciou o novo milênio com gás e óleo suficientes para impulsionar o aquecimento da indústria, com a reativação de vários estaleiros, construção de novos e a encomenda de novas embarcações.

Essa crescente exploração de petróleo está forçando a construção de novas e mais modernas embarcações dos mais diversos tipos e propósitos, além da crescente necessidade da renovação da frota da antiga FRONAPE, agora TRANSPETRO (maior armador nacional), para atender à demanda e também às novas especificações internacionais que seus antigos navios deixarão de atender em curto espaço de tempo.

## **1.1.2- Marinha Mercante Brasileira**

### ***Visão Histórica***

O transporte marítimo ocupa posição estratégica nos projetos de desenvolvimento e nas relações comerciais entre as nações uma vez que as trocas através dos oceanos representam 80% das transações realizadas no mundo. No caso do Brasil, esse percentual é ainda maior, com o transporte marítimo respondendo por mais de 95% do nosso comércio internacional.

Atualmente a nossa Marinha Mercante vem sofrendo grandes mudanças deixando as lembranças de um fracasso recente para trás. Na última década, uma das maiores metas do governo brasileiro tem sido a recuperação do setor naval visando à expansão e renovação da frota nacional, reinserção do país ao mercado internacional e geração de empregos para resgatar a posição de destaque que o país ocupou nos tempos de auge.

O principal estímulo para esses investimentos deu-se através do petróleo e são devido a esses investimentos nos seus setores que a Marinha Mercante Brasileira tem grandes chances de retornar ao seu auge refletindo em significativa melhora para sua economia.

### ***Lloyd Brasileiro e crise do setor marítimo***

A maior e mais tradicional Companhia de Navegação, o Lloyd Brasileiro, extinta pelo ex-presidente da República Fernando Henrique Cardoso foi uma perda tanto para a Marinha Mercante brasileira tanto para a economia. Sua extinção visava por um fim a crescente dívida da empresa, que havia atingido patamares dramáticos no final da década de 80 e início dos anos 90 com o arresto de navios.

Fundada em 19 de fevereiro de 1890 no governo do marechal Hermes da Fonseca. Na segunda metade do século XX, ela já era a maior companhia do País. Em 1939 possuía uma frota de 122 navios, o que assegurava ao Brasil a liderança no setor marítimo na América do Sul. Antes da Primeira Guerra Mundial, o Lloyd possuía excelentes navios de passageiros e de cargas, atuando em linhas para o Prata, para a América do Norte e Europa. Após a Segunda Guerra Mundial, a companhia comprou os

cargueiros da serie nações, que operaram por mais de 20 anos. Ainda durante a Segunda Guerra, a empresa perdeu alguns navios da frota torpedeados por submarinos alemães em 1942.

Na década de 70, vieram os famosos “Itas”, navios liners (de linha fixa) que de 14 navios, 12 foram construídos no Brasil, os Itas foram construídos entre 1970 e 1972. A armadora também aderiu a Jumborização de sua frota (técnica que aumenta o comprimento do navio, geralmente utilizada para a adaptação de petroleiros em FPSO), visto que custava menos que a construção de um navio novo. Com isso, a companhia acompanhou a evolução do transporte marítimo, no que tange a intensificação do uso de contêineres.

O Lloyd Brasileiro foi a maior companhia de navegação de sua época, realizando transporte de cargas e passageiros. Desde sua fundação, o Lloyd sempre enfrentou dificuldades, mas foi no final dos anos 80 e início dos 90 em que a companhia foi navegando rumo à extinção. Um dos golpes que levaram o Lloyd ao naufrágio foi a decisão do governo de abrir a navegação brasileira a companhias estrangeiras com o intuito de baratear os fretes, reduzindo os custos das importações e exportações. Como resultado, o preço dos fretes despencou com reflexos trágicos para o Lloyd. Este quadro, aliado ao excesso de pessoal, a má gestão e a custos trabalhistas elevados, levaram a empresa ao seu fim.

Com a falência do Lloyd Brasileiro e abandono por parte do governo no setor marítimo, facilitando empresas estrangeiras, os armadores nacionais se viram obrigados a fretar suas embarcações, ou vende-las para o pagamento de dívidas. Essa foi a pior época para a Marinha Mercante, marcada por pouca formação de profissionais na área, participação brasileira mínima no transporte marítimo e estaleiros que abandonaram suas atividades.

### ***Panorama Atual***

Para que o Brasil se torne e se consolide como uma potência exportadora independente, é de vital importância que possua uma Marinha Mercante atuante e valorizada. Mas o quadro atual é exatamente o inverso: pressionados pela competição desigual e vantagens oferecidas por navios com bandeiras de conveniência, os armadores brasileiros se retraíram e acabaram perdendo mercado.

A solução desse desequilíbrio passa pelo fortalecimento da competitividade do setor, por meio da utilização de forma inteligente de recursos já existentes, depositados no Fundo de Marinha Mercante (FMM). De fato, a situação da Marinha Mercante brasileira é realmente preocupante. Nos anos 70, navios de registro brasileiro respondiam por 22% dos fretes gerados no comércio exterior do Brasil. Hoje, esse número é da ordem de 2%, considerando apenas as empresas de navegação privadas, e na melhor das análises de 4%, se incluirmos a Transpetro.

Em 1997, época do pior momento da Marinha Mercante, a soma das importações e exportações brasileiras girava em torno dos 120 bilhões de dólares e as Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante formavam aproximadamente 30 novos oficiais, o que corresponde a armação de um navio apenas. Esse não é o cenário atual, a soma das importações e exportações brasileiras ultrapassou a casa dos 370 bilhões de dólares, 90% dessa quantia é transportada via marítima, o que reafirma o potencial e a urgência de expansão da atual frota mercante. Se considerarmos somente a navegação de longo curso, de 2003 a 2008, o custo com afretamento de navios estrangeiros passou dos 7 bilhões de dólares, o que poderia ser traduzido em empregos e autossuficiência logística.

Situação parecida ocorre em relação à cabotagem. As empresas brasileiras de navegação respondem hoje por menos de 14% da movimentação de cargas internas do País, apesar das condições geográficas favoráveis, principalmente se considerarmos que a maior parte do parque industrial e dos centros urbanos brasileiros se encontra numa faixa de 500 quilômetros de distância da costa.

Mesmo com o renascimento do transporte marítimo brasileiro, ainda é evidente o legado deixado por governos despreocupados com a Marinha Mercante: portos incapazes de operar com a nova geração de navios de maior porte, devido a restrições de calado e equipamentos subdimensionados, e uma frota brasileira correspondente a um percentual pequeno, levando a gastos das empresas de navegação nacionais com afretamento de embarcações estrangeiras, mesmo na navegação de cabotagem. Para que a cabotagem venha a ter êxito, devem existir portos eficientes, segurança no manuseio da carga, custos competitivos, tempos de espera menores nos portos e rotas adequadas.

Além disso, é de suma importância a revitalização das rodovias brasileiras, de forma a facilitar e agilizar o transporte das cargas dos portos para seus consignatários. Dessa forma, torna-se mais rápido as operações nos portos aumentando a rotatividade dos navios, reduzindo custos adicionais com a manutenção dos modais terrestres devido às condições críticas das rodovias. O modal terrestre é o principal responsável pelo escoamento das cargas que chegam ao país, sua revitalização traria benefícios como a redução do frete terrestre e custo final da mercadoria ao consignatário.

Aproximadamente, 60% da frota mundial de navios mercantes está registrada em bandeira de conveniência ou registro aberto e esses navios servem inclusive de parâmetro de custos para o mercado internacional e brasileiro de fretes. O registro da propriedade das embarcações determina sua nacionalidade, efetuando o registro a embarcação estará habilitada para arvorar o pavilhão do Estado de Registro, além de ter a proteção em alto-mar e quaisquer vantagens inerentes a nacionalidade. A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM III), artigo 91, exige que haja um forte elo entre o estado do pavilhão e o navio, preconizando que estados signatários deverão estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios no seu território e para o direito de arvorar sua bandeira. Os Registros Abertos de Bandeiras de Conveniência (BDC) se caracterizam por oferecerem total facilidade para registro, incentivos de ordem fiscal, não imposição de vínculo entre o Estado de Registro e o navio, além de tais Estados não exigirem ou fiscalizar a adoção e o cumprimento das normas e regulamentos nacionais e internacionais.

Tal fato obriga os armadores brasileiros a competir com embarcações que não pagam encargos sociais a seus tripulantes e nenhum tipo de imposto ou taxa, além de insignificantes tarifas anuais de menos de US\$ 1.000 por navio por ano. Esses enfrentam ainda concorrência desleal de verdadeiras empresas de papel, que não possuem navios próprios, não contratam tripulantes brasileiros, não oferecem garantias a quem as contrata, e muito menos constroem embarcações no Brasil, ou seja, não trazem benefícios ao País.

Uma medida estratégica para amparar as empresas brasileiras a enfrentar essa competição desigual é compensá-las do custo com os encargos sociais dos tripulantes, utilizando para isso recursos já existentes no FMM, composto por contribuições das

próprias companhias de navegação. Essa compensação teria um impacto positivo extremamente relevante para as empresas: segundo um estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV), o setor de navegação é um dos mais gravados no item de encargos sociais, que chegam a alcançar mais de 100% da folha de pagamento.

Ainda assim, outras medidas precisam ser analisadas, principalmente no que se refere à utilização de recursos do FMM. Trata-se de um fundo que não pode estar sujeito ao contingenciamento do orçamento federal, pelos enormes benefícios que traz ao País, desde a economia de divisas até a geração de milhares de postos de trabalho em áreas estratégicas da indústria e do setor de serviços.

O fortalecimento do setor de navegação marítima é essencial para qualquer projeto de desenvolvimento nacional, ao representar uma série de vantagens para nossa economia, como o estímulo à indústria de construção naval, uma promessa de inúmeras campanhas políticas recentes; a redução do consumo de combustíveis derivados de petróleo e a vigilância de águas jurisdicionais.

Em 1995, haviam 34 empresas autorizadas a operar na navegação de longo curso, das quais apenas 14 possuíam frota com três ou mais embarcações e respondiam por 96% da frota brasileira de longo curso, ficando as demais nove com apenas 4%. As duas empresas estatais – Petrobras e Docenave eram responsáveis por 87% da frota brasileira de longo curso.

Atualmente, o serviço marítimo de longo curso tem sido responsável pelo transporte de cerca de 98% do valor e 99% das toneladas do comércio externo brasileiro. Este dado não pode ser ignorado, principalmente para um país que deseja rever seu setor marítimo reestruturado.

O mercado internacional divide-se em países especializados na produção em larga escala dos tipos de navios mais demandados (graneleiros e petroleiros, entre os principais) e nos que buscam nichos específicos, como o de navios de alto conteúdo tecnológico e maior valor, como os de passageiros.

O primeiro grupo é representada por Japão e Coreia do Sul, que tendem a ser acompanhados pela China. A segunda é constituída por alguns fabricantes europeus, que, embora ocupem fatias menores do mercado global, mantêm-se entre os principais

concorrentes. Vale lembrar que o Brasil, durante seu auge na construção marítima ocupava a segunda colocação no número de navios construídos, perdendo apenas para o Japão.

A frota mercante de empresas brasileiras registradas em países que oferecem bandeira de conveniência é de 1,4 milhão de tpb, equivalentes a 31% da frota de longo curso sob bandeira brasileira. Neste ambiente econômico, as empresas privadas, desestimuladas pela ausência de uma política setorial, não promoveram investimentos significativos sequer na renovação de suas frotas, quanto mais na sua ampliação. Com as alterações ocorridas nos últimos anos do século XX – containerização e globalização da economia –, essas empresas ficaram completamente desatualizadas no que diz respeito ao tamanho da frota, ao tipo e ao porte dos navios (navios cargueiros e multipurposes de pequeno porte não são mais viáveis economicamente na operação no longo curso).

## CAPÍTULO II

### **Economia Brasileira**

O Brasil tem um mercado exportador e livre. Seu PIB (produto interno bruto) é de aproximadamente 2,5 trilhões de dólares, tornando o Brasil a nona economia do mundo segundo o FMI (Fundo Monetário Internacional) e a segunda maior das Américas, atrás apenas dos Estados Unidos. Membro de diversas organizações econômicas, o Brasil possui Centenas de parceiros comerciais, com 60% das exportações de produtos manufaturados e semimanufaturados.

Proprietário de um sofisticado setor tecnológico, o Brasil desenvolve projetos que vão desde submarinos até aeronaves e se envolve também em pesquisas espaciais, possuindo um centro de lançamentos de satélites e sendo o único país do hemisfério a integrar a equipe responsável pela construção da Estação Espacial Internacional, além de ser pioneiro em outros campos econômicos como o de produção de etanol. Fatos que provam a capacidade e competência de atuação em campos diversos da economia.

A perspectiva de investimentos bilionários nos próximos anos no país na construção e expansão de estaleiros e em encomendas de novos navios parece estar se confirmando. Só o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), principal agente financeiro do setor, tem em carteira R\$ 18,2 bilhões entre projetos aprovados, em análise e em perspectiva na área naval ligada à indústria de petróleo e gás. Uma das apostas para 2010 é financiar a instalação de novos estaleiros, disse Lucia Weaver, chefe do departamento de gás, petróleo e cadeia produtiva do BNDES. O dinheiro financiado pelo BNDES e outros agentes financeiros estatais, como o Banco do Brasil, para a área naval vem do Fundo da Marinha Mercante (FMM), fonte de financiamento de longo prazo para o setor.

## 2.1- Balanço de Pagamentos

O Balanço de Pagamentos é um instrumento que descreve as relações comerciais de um país com o resto do mundo, ele registra todo o dinheiro que entra e sai de um país na forma de importações e exportações de produtos, serviços, capital financeiro, bem como transferências comerciais. No Brasil, o Balanço de Pagamentos é elaborado pelo Banco Central – BACEN, baseado pela metodologia definida no Manual do Balanço de Pagamentos do Fundo Monetário Internacional (FMI) e as transações efetuadas entre residentes e não-residentes no país. Assim, no balanço de pagamentos estão registradas todas as importações e exportações brasileiras, os fretes pagos a navios estrangeiros, os empréstimos que o Brasil recebe em moeda estrangeira, o capital de firmas estrangeiras que abrem filial no Brasil, o capital de firmas estrangeiras que saem do Brasil entre outros.

As transações econômicas internacionais consideradas para o levantamento do balanço de pagamentos abrangem quatro categorias:

1. Os fluxos comerciais de mercadorias e os de prestação de serviços, com as correspondentes contrapartidas financeiras.
2. Os movimentos puramente financeiros, resultantes de empréstimos internacionais de curto e longo prazos e de fluxos de entrada e de saída de capitais para investimentos de risco.
3. As transferências unilaterais, a título de ajuda externa (auxílios e donativos) ou de remessas pessoais realizadas independentemente de qualquer contraprestação.
4. As alterações nos estoques de ativos e de passivos internacionais do país, que se originam das transações consideradas.

O balanço de pagamentos pode apresentar situações de superávit ou déficit. Quando, durante um determinado período, há entrada de capital superior a saída, obtém-se um acúmulo de ouro e divisas estrangeiras, dizendo-se que a balança de pagamentos registrou um superávit. Caso contrário, verifica-se uma saída de capital e divisas estrangeiras, dizendo-se que a balança de pagamentos déficit durante aquele período. O resultado final do balanço de pagamentos revela a posição do país em suas transações exteriores como um todo.

A estrutura do balanço de pagamentos é definida a partir da origem das transações, agrupadas em duas grandes categorias: as transações correntes e os movimentos de capital. A soma dessas duas contas fornece a balança comercial global de pagamentos resumindo as transações econômicas de um país. As categorias de transações são dadas conforme a estrutura abaixo:

1- Transações correntes

1.1- Balança comercial (FOB)

1.1.1- Exportação

1.1.2- Importação

1.2- Balança de serviços

1.2.1- Viagens internacionais

1.2.2- Transportes

1.2.3- Seguros

1.2.4- Renda de capitais

1.2.5- Serviços governamentais

1.2.6- Outros serviços

1.3- Transferências unilaterais

2- Movimentações de capital

2.1- Investimentos e reinvestimentos

2.2- Empréstimos e financiamentos de longo prazo

2.3- Empréstimos e financiamentos de curto prazo

2.4- Outros movimentos de capital

2.5 Amortizações

Um balanço de pagamentos é um espelho das decisões políticas das autoridades sobre a economia de um país em dado período, sendo assim exibe quaisquer dificuldades passageiras da economia, 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 comércio marítimo tem influencia na maior parte dos fatores, por exemplo, as importações e exportações e frete, expondo assim sua vital participação e importância na economia brasileira.

## **2.2- O Transporte Marítimo**

Tem-se a ideia de transporte marítimo como sendo somente a atividade limitada de movimentação entre cargas entre portos de diferentes regiões de um país ou para outras regiões do mundo. Por essa percepção simplificada, seria possível depreender que somente a utilização de navios, de vários tipos e dimensões, justificaria o conceito de transporte marítimo, porém essa visão não corresponde à realidade.

A procura de serviços de transporte marítimo, na verdade, é decorrente do incessante comércio de vários tipos de mercadorias entre diversos países. Esse comércio teve sua demanda intensificada ainda mais nesses últimos anos e países como o Brasil não estavam prontos para acompanhar essa evolução, fazendo com que perdessem mercado para companhias estrangeiras.

O transporte marítimo é realizado por meio de vários tipos de navegação. A classificação por meio das rotas comerciais é a forma mais comum e simples de se compreender como se realiza a navegação hoje em dia. De acordo com essa classificação, temos as seguintes modalidades:

- 1- Navegação de Longo Curso – e realizada entre um porto de um país com destino a um porto de outro país, com propósitos comerciais;

- 2- Navegação de Cabotagem – realizada entre portos de um mesmo país, também com propósitos comerciais;
- 3- Navegação Interior – feita ao longo dos canais, rios, lagos e lagoas. Também é a que se realiza ao longo de baías, enseadas, angras e regiões portuárias;
- 4- Apoio Marítimo – aquele que é feito entre os terminais marítimos e portos as plataformas de prospecção e exploração de petróleo, com diversos serviços que são prestados as plataformas desde transporte de suprimentos até manuseio de ancoras;
- 5- Apoio Portuário – executado por embarcações que prestam ajuda aos navios na área portuária, como os rebocadores de porto, que auxiliam na atracação e desatracação de navios, e pelas embarcações de serviço.

Vale a pena lembrar a importância do transporte marítimo como vetor de segurança nacional, em tempos de crise e conflitos o mar é o grande palco, onde muitas ações se desenvolvem. Tais ações afetam todos os setores nacionais, sejam políticos, estratégicos ou econômicos, uma vez que a circulação de bens é feita, majoritariamente, por via marítima. O comprometimento do modal marítimo causa grandes impactos econômicos e sociais.

Atualmente, é pago em moeda estrangeira 96% em frete a armadores estrangeiros. Ao ano, aproximadamente US\$ 6 bilhões são remetidos para o exterior para pagamento de fretes, com uma tendência de aumento em função do incremento do comércio exterior. Na cabotagem, a situação não é muito diferente, mesmo possuindo 12 mil km navegáveis. Navios de bandeira brasileira respondem por apenas 14% da cabotagem, contrariando a legislação brasileira.

Hoje, o que se verifica após a abertura unilateral do mercado brasileiro de transporte marítimo internacional é a existência de uma diminuta frota de navios próprios em relação ao tamanho do comércio exterior brasileiro. Isso aponta para uma fragilidade muito grande do país, ao risco de permanecer o seu tráfego marítimo dominado por monopólios de empresas estrangeiras se não for dada ao setor a prioridade que merece.

### **2.3- A Marinha Mercante Brasileira Atual**

A revolução industrial do século XIX causou uma enorme velocidade no avanço mundial e superou em muito a capacidade de acompanhamento de um Brasil que ainda era agrícola. As duas guerras mundiais complicaram muito as atividades marítimas, fazendo com que embarcações tivessem que ser escoltadas para que cumprissem a expedição marítima e diminuiu os níveis de comércio com países que estavam envolvidos nos conflitos, além da ameaça constante de navios serem afundados por submarinos.

Não se pode dizer que o país ficou parado nesse período. Foi feito, na verdade, relevante esforço político e financeiro para promover a evolução necessária da frota mercante na construção e em reparos navais. A navegação de longo curso do Brasil aproveitou, ainda, as consequências positivas da participação igualitária nos fretes gerados com a quebra do monopólio do Lloyd Brasileiro e a concessão de privilégios aos navios de nossa bandeira nas cargas governamentais.

Em 1970, foi criado o Primeiro Programa Nacional de Construção Naval, o qual, sob o ponto de vista dos estaleiros, foi bem sucedido, expandindo a indústria naval nesse período. O Segundo Programa (1975-79) gerou, em sua fase inicial, grande impacto impulsionador nos estaleiros e armadores. Entretanto, a crise do petróleo ocorrida em 1973, não teve suas consequências devidamente levadas em consideração nesse programa. A mudança de panorama financeiro acarretou em atrasos na entrega de navios e excessiva demora na liberação de recursos do programa pelo governo, causando paralisações de grande prejuízo para as partes envolvidas. Diversos estaleiros entraram em concordata e um grande número de empresas de navegação ficou inadimplente com o Fundo da Marinha Mercante.

Devido a diversos fatores, somados com a incompetência das administrações portuárias e das empresas de navegação do governo, sofremos, na deterioração da atividade marítima, as consequências de nossa inabilidade. Por muitos anos, os portos foram inviabilizados por relaxamento e política trabalhista irreal. Deixamos um importante parque de construção naval e cedemos a cota brasileira de transporte marítimo do nosso próprio comércio.

As empresas de navegação atuantes no Brasil estão preocupadas com a possibilidade de uma escassez de mão-de-obra devido aos novos recursos exploratórios provenientes da Amazônia Azul, mais especificamente o pré-sal. Como medida de emergência, exigem que navios e plataformas de bandeira estrangeira possam operar no país, de forma provisória, sem a necessidade de ter parte da tripulação brasileira, como determina resolução do Ministério do Trabalho.

O tema é de grande polêmica e enfrenta resistência dos trabalhadores, reunidos no Sindicato Nacional dos Oficiais de Marinha Mercante (Sindmar). Em 2008, o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) publicou estudo que apontou risco de déficit no número de oficiais para atender a expansão da frota até 2013. Em contrapartida, o Sindmar encomendou outro trabalho que indicou que iriam sobrar oficiais de marinha mercante, profissionais de nível superior formados nas duas escolas de Marinha Mercante.

O estudo do Syndarma prevê a entrada em operação de 488 novas embarcações até 2020, incluindo navios-tanques, graneleiros, porta-contêineres, barcos de apoio às atividades de petróleo e plataformas. Para atender essa frota, serão necessários, no período, 5.437 oficiais, uma média de cerca de 10 profissionais por navio.

Infelizmente, a grande maioria dos bens que importamos e exportamos, 97%, é transportada por navios de outras bandeiras, tal a situação a que foi conduzida a Marinha Mercante Brasileira. Isso, evidentemente, é prejudicial ao país sob vários aspectos, pois acarreta perda de divisas na "Conta Frete", cerca de U\$ 7 bilhões; tira emprego de brasileiros; e torna aparente a quase inviabilidade da realização de uma mobilização no setor marítimo, caso necessário. Dos modais mais importantes para a indústria e a logística no Brasil, o transporte marítimo ainda não tem todo o seu potencial devidamente utilizado. Sua importância está diretamente ligada a intermodalidade, à geração de novos empregos, ao aumento na movimentação de cargas no país e ao fortalecimento do setor de logística no mercado nacional. Apesar de todas as dificuldades que enfrenta - com portos ainda inadequados, burocracia e altas tarifas, para citar apenas algumas - o setor movimenta mais de 350 milhões de toneladas ao ano.

Fica fácil imaginar o quanto este número pode melhorar se houver uma preocupação e um trabalho efetivos para alterar este quadro.

É triste explicar como um país cujo litoral é de 9.198 km e que possui uma rede hidroviária enorme, ainda não explore adequadamente o transporte marítimo. É óbvio que o investimento necessário para otimizar e modernizar este sistema é grande e que a movimentação de cargas por ele não tem a mesma velocidade do transporte aéreo ou ferroviário. Mas são 16 portos com boa capacidade, com destaque para os de Santos (SP), Itajaí (SC), Rio de Janeiro (RJ), Porto Alegre (RS), Paranaguá (PR) e Vitória (ES). Existem ainda duas hidrovias para o transporte fluvial no interior do Brasil e com os países vizinhos do sul e sudeste (as hidrovias Paraná-Paraguai e Tietê-Paraná). Então, fazer o setor, responsável por 11,72% do movimento de carga registrado no país, crescer é difícil, mas não impossível. O número de empregos gerados seria fator determinante para a diminuição da pobreza no país.

Quantos postos de trabalho seriam criados com a ampliação da indústria naval, com o aumento nas empresas de transporte, com os novos postos de fiscalização e controle, com a indústria de peças, com novos fornecedores, com a ampliação de mão-de-obra nos portos? É uma verdadeira bola de neve, que não iria parar de crescer. Dados do Governo Federal mostram que em 1999, o país tinha 44 portos, operados por cerca de 62 mil trabalhadores. Com um investimento sério no transporte marítimo, estes números poderiam alcançar patamares excelentes. Uma análise superficial pode apontar para, pelo menos, a duplicação destas vagas.

O modal aquaviário é fundamental para promover e integrar o país interna e externamente. Afinal, são oito bacias com 48 mil km de rios navegáveis, reunindo, pelo menos, 16 hidrovias e 20 portos fluviais. Entre 1998 e 2000, 69 milhões de toneladas foram movimentadas. Modernizado e adequado às exigências de um mundo globalizado, o transporte marítimo pode diminuir distâncias internas e ser decisivo na consolidação do Mercosul, além de aumentar o comércio com os demais continentes.

Outro grave problema em relação aos portos é o custo de embarque por contêiner. Apesar de ter diminuído em quase US\$ 300, o valor ainda é muito alto comparando-se aos portos estrangeiros. Há muita burocracia e os portos nacionais ainda não têm o mesmo preparo que os europeus ou asiáticos. Falta preparo e maiores investimentos para suportar um aumento significativo nas exportações.

O Governo demonstra preocupação com o setor de transportes, tendo iniciado uma reestruturação, quando foram criados o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (Conit), o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Mas ainda é pouco, já que o país permanece atado à malha viária como principal meio de escoamento da produção. Muito mais precisa ser feito, já que as possibilidades de crescimento, em todos os sentidos, são imensas e o transporte multimodal segue em ritmos muito lento. Somente usando várias formas de transporte, com custos reduzidos, menor tempo para deslocar as cargas poderão diminuir preços, fortalecendo o consumo interno e fomentando mais exportações.

Possuir uma frota mercante de real poder é questão não só de desenvolvimento social e comercial mas, também, de segurança e estratégia. Se não há como fazer girar o seu comércio por falta de navios, o Brasil fica à deriva, guiado por empresas estrangeiras. Em termos de segurança, a frota se torna um apoio fundamental para a Marinha de Guerra em caso de necessidade. Inúmeros exemplos, como a Guerra do Golfo, onde a navegação civil ajudou no conflito, ilustram isso.

Para o setor da logística, o transporte marítimo também significa crescimento. É um mercado muito grande e praticamente virgem, se considerarmos a magnitude do potencial brasileiro. Há muito o que se fazer nos portos e nos elos de ligação com o transporte rodoviário e ferroviário. Pode-se imaginar uma variada gama de opções para os profissionais da logística atuarem. Quer seja diretamente nos portos, nas empresas marítimas, de armazenamento ou junto às transportadoras dos outros modais.

Os números mostram que o transporte marítimo é o famoso gigante adormecido. Em 2000, portos fluviais, lacustres e marítimos foram responsáveis pela movimentação de 460 milhões de toneladas de carga. Um ano antes, o setor hidroviário teve 13,8% de participação no transporte nacional, ficando atrás das ferrovias (19,5%) e das estradas (61,8%). Em 1985, as hidrovias movimentaram 18,3%, contra 23,6% do setor ferroviário e 53,6% do rodoviário. Nota-se aí que a utilização do setor marítimo está diminuindo. Ou seja, postos de trabalho estão sendo fechados e o prejuízo ganha escala global dentro da economia brasileira. Como se não bastasse o problema social, há ainda a sobrecarga na malha viária, cujas condições são cada vez piores graças ao aumento no

tráfego de caminhões, algo que amplia os índices de acidentes e mortes em nossas estradas.

O petróleo e o gás natural são outras grandes riquezas da Amazônia Azul. Com a autossuficiência, o Brasil prospecta, no mar, mais de 85% do seu petróleo. Em números, são 1,8 milhão de barris por dia que, ao ano, somam cerca de US\$ 65,7 bilhões. Quanto ao gás natural, os grandes depósitos descobertos na bacia de Santos e no litoral do Espírito Santo viabilizam a consolidação do produto no mercado brasileiro como "combustível do século XXI". Atualmente, a produção de gás natural, no mar, é da ordem de 36 milhões de m<sup>3</sup> /dia. Esses dados apresentados são referentes a 2010.

A proteção da Amazônia Azul é uma tarefa complexa. São 4,5 milhões de quilômetros quadrados de área a ser vigiada. Se a ação for tímida, ilícitos como pirataria, contrabando, despejos ilegais de material poluente, exploração da fauna, entre outros, encontram terreno fértil de propagação. Um navio estrangeiro já foi surpreendido sugando furtivamente água doce na foz do rio Amazonas. Petroleiros usam a costa brasileira para desovar lastro poluído. Ações de patrulha marítima, realizadas pela Marinha do Brasil, visam a evitar os ilícitos e combater infratores nas águas jurisdicionais brasileiras.

O Brasil tem interesses a defender, responsabilidades a assumir no tocante à segurança e a defesa da Amazônia Azul. Ameaças essas, estrangeiras ou nacionais, não podem ameaçar a soberania nacional e isso só pode ser garantido com a valorização do Poder Naval.

Estrategicamente, o mar é vital para o Brasil. Há grande valor financeiro associado ao transporte marítimo e, por conta disso, o mar tem importância vital para o Brasil. Levando isso em consideração, um colapso no tráfego marítimo ocasionaria danos de grandes proporções à economia brasileira. Caso idêntico é o do petróleo extraído na plataforma continental. Sem o petróleo, uma crise energética e de insumos pode paralisar o País, semeando dúvida sobre a competência brasileira para manter a autossuficiência energética.

## CAPÍTULO III

### Esperanças para o Futuro

Um dos principais efeitos do processo de globalização que vem afetando a grande maioria das nações é o aumento do comércio internacional, que nos últimos vinte anos vêm crescendo a uma taxa superior ao do PIB mundial. Este fenômeno parece estar se acelerando. Entre 1995 e 2003, ou seja, no período mais recente de oito anos, a taxa média de crescimento do comércio internacional foi o dobro da taxa de crescimento do PIB mundial. Ou seja, enquanto o PIB cresceu a uma taxa de 2,7% ao ano, o comércio cresceu a uma taxa de 5,4%.

Como seria de se esperar, o Brasil não ficou imune a este processo de crescimento do comércio internacional. No mesmo intervalo de oito anos, o volume de transações comerciais do país (importações mais exportações) saltou de um patamar de cerca de US\$ 80 bilhões, para um novo patamar de cerca de US\$ 120 bilhões, ou seja, um crescimento de 50% em oito anos. Neste período o país saiu de uma posição de déficit para uma situação de superávit na balança comercial. Esta inversão de posições está diretamente relacionada com a mudança da política cambial. Entre 1995 e 1999, quando a moeda nacional esteve valorizada, o país passou por uma fase de déficits sucessivos. A partir de 1999, com a forte desvalorização cambial, teve início uma fase de superávits contínuos, em função do crescimento explosivo das exportações. Apenas para ilustrar o impacto causado pela desvalorização cambial, basta lembrar que entre 1995 e 1999, quando o real esteve valorizado, as exportações cresceram apenas 3%, enquanto no período entre 1999 e 2003, com o real desvalorizado, o crescimento foi de 52%.

Mesmo com um quadro atual desfavorável para a Marinha Mercante, com pouca participação brasileira no transporte marítimo, a perspectiva a curto prazo e de recuperação do setor marítimo. O Brasil ainda possui uma infraestrutura marítima antiga e sobrecarregada, as novas gerações de navios possuem dimensões incompatíveis com a maior parte de nossos portos e terminais. Todavia, esses obstáculos não estão sendo desconsiderados, investimentos estão sendo feitos para a ampliação de nossos portos, essa ampliação vem em um momento crucial no qual empresas de navegação, como a DOCENAVE que andou desativada, encomendou novos graneleiros com 400000 tpb.

Segundo estudo da Pontifícia Universidade Católica (PUC), encomendado pela Agência Nacional do Petróleo (ANP), a indústria nacional pode atender, de forma competitiva, até 60% da demanda que se anuncia, e, em alguns casos, até 100%. O que comprova o potencial brasileiro para o desenvolvimento de nossas indústrias para acompanhar o aumento do comércio.

### **5.1- A Indústria Naval Brasileira**

Após 20 anos de crescimento insignificante, a indústria naval brasileira vem passando por um processo de renascimento, com a reabertura de vários estaleiros nacionais, impulsionada pelo processo da demanda mundial, o que garante o desenvolvimento tecnológico da indústria naval além da geração de empregos.

O maior armador nacional e da América Latina, a Petrobras Transporte S.A – Transpetro lidera a retomada da indústria naval brasileira, sendo a responsável pela encomenda de 26 navios apenas na fase inicial.

Para a primeira fase, estão previstos 26 novos navios que irão assegurar uma maior autonomia, rapidez e manejo no escoamento da produção e auxiliarão na recuperação de nossa indústria naval. Desses 26 navios, serão dez navios suezmax, cinco aframax, quatro panamax, quatro de produtos claros e três gaseiros, totalizando uma capacidade de 2,7 milhões de tpb.

Até dezembro de 2010 foram lançados dois navios no Estaleiro Mauá e um no Estaleiro Atlântico, sendo que eram esperados 5 navios. Entretanto, esses dados não são negativos. O PROMEF (Programa de Modernização e Expansão da Frota) passou por

um extenso período de estagnação, readequação e novas titulações e mesmo assim, até o final de 2015, os estaleiros nacionais deverão entregar 49 navios para a TRANSPETRO. Também foi anunciada a necessidade de 146 embarcações de apoio, essa estimativa se elevou para 200 com o advento do pré-sal.

O BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social possui uma espécie de programa para estaleiros brasileiros de financiamento, esse programa financia a construção e reparos de navios. Também existe uma variável para as empresas de navegação nacionais para a encomenda de embarcações e equipamentos, reparos e jumborização com construtores navais brasileiros e a Marinha do Brasil.

Há décadas, a instituição, junto com repasses do Fundo de Marinha Mercante (FMM), aprova empréstimos a armadores e estaleiros. O banco também assinou com o Ministério dos Transportes um convenio no qual se compromete a completar a verba do FMM, que tenha sido destinada a financiar o setor, com caixa próprio. A expectativa é de que não falem recursos a partir de 2009 se continuarem os repasses.

Aumentando o entusiasmo, o Fundo de Marinha Mercante aprovou R\$9,8 bilhões, o montante será destinado prioritariamente para financiar 217 empreendimentos de construção naval e seis estaleiros, as encomendas somam 278 construções, num total de 6,2 milhões de TPB.

O BNDES aprovou neste ano de 2011 R\$ 4,5 bilhões em financiamentos para as encomendas dos navios da Transpetro, no âmbito da primeira fase do programa da estatal. Os recursos são liberados durante as obras, nos próximos três anos pelo menos. Os recursos da Marinha Mercante, repassados anualmente pelo banco, segundo técnicos do BNDES, variam de R\$ 500 milhões a R\$ 550 milhões - menos do necessário para os navios da Transpetro. Calcula-se que, neste ano, ainda haja uma sobra de R\$ 300 milhões do FMM, que se juntarão ao estoque de R\$ 3 bilhões incluídos na conta do Tesouro.

O primeiro empréstimo aprovado pelo BNDES foi para a construção de navio-tanque pelo estaleiro Atlântico Sul, no Complexo Industrial e Portuário de Suape, no município de Ipojuca (PE). São R\$ 2,47 bilhões, já em fase de contratação. Em seguida,

o banco anunciou que financiaria as obras do consórcio Rio Naval com R\$ 1,7 bilhão, para a construção de nove navios.

A carteira do BNDES com recursos do Fundo de Marinha Mercante totaliza atualmente 56 projetos, que representam R\$ 13,4 bilhões em financiamentos e R\$ 16,8 bilhões em investimentos totais. Ainda no ano de 2008 a instituição deverá liberar R\$ 751 milhões com recursos do FMM.

Com a ampliação da produção nos campos de óleo e gás brasileiros, o BNDES estima que os investimentos no setor naval alcancem em torno de R\$ 5 bilhões anuais nos próximos anos, envolvendo a renovação da frota de petroleiros da Petrobrás, o aumento da frota de embarcações de apoio às plataformas de exploração e produção de petróleo e a compra de novas plataformas.

O financiamento do BNDES é essencial nesse período em que o setor marítimo está se reerguendo e ainda não consegue caminhar sozinho, ainda que o custo de construção de uma embarcação seja elevado. Esse suporte garante o desempenho inicial necessário para que a construção naval comece a retomar suas atividades rumo a recuperar o prestígio dos anos 70 e 80.

Todo investimento possui uma causa, uma razão de ser, no caso dos investimentos no setor marítimo a razão é o pré-sal brasileiro. No ramo de exploração e perfuração em altas profundidades, o Brasil é pioneiro e detém todo o *know-how* para o sucesso deste empreendimento.

O pré-sal é uma nomenclatura usada no campo da geologia para se referir a estudos relacionados ao processo de perfuração de putrefação geo-cultural utilizado na produção de elementos geolíticos que ficam abaixo da camada de sal do planeta também divisão laminar do perfil das rochas que compõem a crosta terrestre. Essa camada, geralmente é encontrada entre continentes porque é formada pelo acúmulo de salitre sobre outras lamina de origem vulcânica localizadas no fundo do oceano. As formações da camada pré-sal são mais antigas e de acesso mais difícil que as reservas de petróleo acima da camada de sal, denominadas pós-sal. No Brasil, a área que tem recebido destaque pelas recentes descobertas da Petrobras encontra-se no subsolo do oceano Atlântico e se estende do norte da Bacia de Campos ao sul da Bacia de Santos.

A espessura da camada de sal na região centro-sul da Bacia de Campos chega aos 2000 metros, ao passo que na região norte da Bacia ronda em torno dos 200 metros. As reservas de pré-sal brasileiras estão na área marítima conhecida como Zona Econômica Exclusiva. É um petróleo considerado de média a alta qualidade segundo escala API. São essas reservas que impulsionam o renascimento da indústria naval.

O Governo do Estado do Rio de Janeiro também anunciou um pacote de incentivos para a indústria naval, tais incentivos incluem a concessão de terrenos, redução de tributos como IPI/PIS/Confins, financiamentos e capacitação de mão-de-obra. O Estado do Rio mantém a liderança no setor com 43,24% do mercado nacional. Além disso, ampliará a suspensão da cobrança de PIS/CONFINS na aquisição de combustíveis para a navegação de longo curso. Atualmente, só recebe esse benefício à navegação de cabotagem. Esses incentivos irão ajudar a reduzir custos de operação dos navios, encorajando o transporte marítimo por navios de bandeira nacional.

Diante dos fatos, é importante aproveitar o momento atual de crescimento econômico do país para desenvolver ações que fortaleçam a indústria marítima, pois os navios fabricados no Brasil vão permitir uma redução nos gastos do país com afretamento de embarcações de bandeira estrangeira.

## **5.2- Empregabilidade**

O PROMEF é um indutor de modernização e de desenvolvimento da indústria naval, recuperando o setor de construção de grandes embarcações e contribuindo para o surgimento de uma indústria naval moderna e competitiva, apta para atuar tanto no mercado interno como no exterior. Esse programa tem sido fundamental para o país, pois vem promovendo o desenvolvimento econômico e social com geração de empregos e renda. É esperada a criação de 20 mil empregos diretos nessa fase inicial, além de estimular outros setores como o de naviepeças, o siderúrgico e o metalúrgico, fornecedores dos insumos necessários para a construção das embarcações.

A indústria de construção naval de hoje, apesar do renascimento da mesma, trabalha com a infra-estrutura que restou dos anos de auge de sua capacidade, o que

implica em mão-de-obra insuficiente para atender a nova demanda. Essa demanda está em atraso devido a essa infra-estrutura, reduzindo a marcha do crescimento do seguimento. Entretanto, o setor busca recuperar uma maior participação no mercado internacional, sendo um setor com maior capacidade de geração de empregos atualmente no Brasil.

De cada dez empregados diretamente pelo setor, sete estão no Rio de Janeiro, fazendo do estado um centro de referência. Formando uma população de 28 mil funcionários, concentrados em Niterói, Angra dos Reis e no Rio.

Nos últimos dez anos, os empregos gerados na área saltaram de 1,9 mil em 2000 para 46,5 mil em 2009. Para 2014 a estimativa é de 60 mil empregos diretos. A continuidade desse crescimento deveria reposicionar o Brasil entre os países líderes na construção naval, graças a decisão do governo de privilegiar os investimentos em estaleiros nacionais, mesmo que seja mais economicamente viável construir esses navios na China ou na Coreia do Sul. Em seus estaleiros será fabricada a metade das 26 embarcações de grande porte que irão renovar a frota da Transpetro. Segundo o governo federal, o pedido garante quatro anos de plena atividade aos estaleiros nacionais.

Segundo o ministro dos portos, Pedro Britto, o Brasil estará em plena capacidade de competir com os gigantes asiáticos que dominam a construção naval hoje, mas para isso é preciso desenvolver nossas competências para disputarmos em igualdade de produtividade com mão-de-obra qualificada. O ministro também ressaltou a decisão de se investir em outra matriz de transporte, retomando a vocação do país para utilizar os mais de 8 mil quilômetros navegáveis de costa e extensa rede fluvial. “Precisamos investir na cabotagem, atualmente apenas 13% do transporte brasileiro é feito 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 Pedro Britto.

Para que não ocorram gargalos na área marítima, o ministro lembrou a necessidade de aumentar os investimentos nos portos, que precisam de modernização e principalmente nas vias de acesso, de acordo com o ministro: “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 detém 58% da movimentação de carga no país – para

hidrovias e navegação de cabotagem. Com isso, a cadeia logística se tornara mais competitiva e o país vai poder exportar com menor custo”

Um exemplo dessa iniciativa é a decisão da Petrobras de investir em transporte hidroviário. A empresa estará recebendo propostas de empresas interessadas para participar da licitação para a construção de 20 navios empurradores e 80 barcaças. Os comboios, que serão construídos atuarão no transporte de gasolina e álcool combustível na hidrovia Tiete-Paraná, com potencial para substituir 40 mil viagens de caminhões por ano. Com início das operações previstos para 2012, a construção dessas embarcações deve gerar 3 mil empregos.

### **5.3- Fundo de Marinha Mercante (FMM)**

Criado em 1958, o Fundo de Marinha Mercante, tem por responsabilidade o financiamento de quase toda a tonelagem construída no Brasil, excluindo projetos para o exterior e os navios da Marinha do Brasil. O fundo possui a função de arrecadar recursos financeiros para ampliar, renovar e recuperar a frota mercante e auxiliar no desenvolvimento da construção naval no país.

O setor naval ganhou novo fôlego nos últimos anos e retomou o papel de protagonista no desenvolvimento da indústria brasileira de mão-de-obra e capital intensivos, como demonstra o relatório do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e *Offshore*.

O Fundo da Marinha Mercante foi criado para fortalecer a Marinha Mercante e a construção naval. É formado pelos recursos recolhidos pelo governo por meio da taxa conhecida como Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), cobrada dos navios estrangeiros e nacionais que atracam nos portos do país. Hoje, é o principal instrumento do Programa de Expansão e Modernização da Marinha Mercante.

## 5.4- Capacitação de Oficiais

Desde o início do Promimp, a Marinha do Brasil participa do Comitê Setorial de Transporte Marítimo e ressalta uma questão crítica relacionada à formação de Oficiais da Marinha Mercante. Um estudo realizado no âmbito deste Comitê apontou uma necessidade de formação de 2000 oficiais para 2010, o que poderá sofrer alterações em função dos últimos investimentos realizados para o setor marítimo.

Os dois Centros de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, CIAGA e CIABA, não conseguem atender a demanda anual de oficiais. Mesmo com excelentes instalações e recursos instrucionais e simulacionais, ainda déficit de oficiais, uma vez que a evasão da profissão marítima chega a 60% em alguns casos. Para contornar esse quadro, algumas empresas oferecem regimes de embarque melhores e salários mais competitivos, entretanto, torna-se difícil para empresas de navegação (cabotagem e longo curso) para competirem com empresas *off-shore* que possuem os melhores salários e regimes de embarque.

Para compensar esse déficit, a Petrobrás em cooperação com a Marinha do Brasil, está injetando R\$ 78 milhões na ampliação e modernização de ambos os centros para, a partir de 2011, permitir um aumento de 91% na capacidade de admissão de alunos e alcançar um patamar de 810 Oficiais/ano. Espera-se que esse patamar possa amenizar a carência de oficiais na Marinha Mercante, fato que afeta inclusive a rendição das tripulações fazendo com que os períodos de embarque se estendam além do previsto.

Fora do âmbito de formação de Oficiais, os estaleiros também estão capacitando seus profissionais em parceria com o Governo do Estado do Rio de Janeiro para suprir suas necessidades, uma vez que o contingente atual é incapaz de atender as demandas da indústria naval dentro dos prazos esperados ocasionando atrasos nas entregas das embarcações. A expectativa é de que essa carência seja suprida aos poucos, mas a tempo de acompanhar a expansão da indústria naval, além de gerar empregos dentro do setor, reposicionando trabalhadores que estavam fora do mercado de trabalho.

O primeiro estaleiro a iniciar o processo de contratações e o Aliança, de Niterói, no Estado do Rio de Janeiro, que ira construir uma nova unidade em São Gonçalo, com previsões de geração de 1500 empregos. Existe também a previsão de outro estaleiro, o OSX, em São Joao da Barra de gerar 12 mil empregos. A empresa OSX instalar em breve o maior estaleiro das Américas, empreendimento orçado em mais de R\$ 3 Bilhões, tal acontecimento facilitara a reentrada do Brasil entre as potencias da construção naval, com capacitação e geração de empregos.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Durante as décadas de 70 e 80, o Brasil viveu seu auge no que diz respeito a Marinha Mercante e de 1995 em diante, passou pelo oposito: fechamento de estaleiros e pagamento de fretes a empresas estrangeiras, diminuindo a frota brasileira. Essa redução pode ser explicada pela falta de politicas setoriais, a abertura do mercado sem apoio as empresas brasileiras, entre outros fatores.

Com o advento do pré-sal e politicas que visam favorecer a construção naval nacional, o setor tenta recuperar sua participação na economia brasileira e no mercado mundial. Graças a Petrobrás, os estaleiros voltam a construir embarcações, empregando mão-de-obra brasileira, gerando renda aqui no país. Além disso, incentiva-se o registro dessas embarcações sob bandeira brasileira, tornando mais competitiva a disputa entre registro nacional e bandeira de conveniência.

Os investimentos do BNDES e o Fundo de Marinha Mercante asseguram às empresas o capital majoritário necessário para financiamento das embarcações, mas ainda é uma longa jornada rumo a recuperação do setor naval.

A atual situação das empresas brasileiras de navegação é, em geral, de baixa competitividade em relação aos armadores estrangeiros. As mesmas não têm conseguido uma atualização tecnológica satisfatória. A indústria naval brasileira passa atualmente por um período de muita recessão.

A Marinha Mercante é uma dos vetores com maior capacidade de expansão e geração de empregos hoje no Brasil, isso considerando apenas o setor de construção

naval e reparos. Se levarmos em consideração toda a logística envolvida no transporte de nossas importações e exportações, o potencial e investimentos necessários se elevam para outra ordem de grandeza, mesmo assim o país precisa desse empurrão inicial agora mais do que nunca se deseja acompanhar as grandes potências econômicas mundiais.

Outros setores como o de transporte marítimo de passageiros não podem passar despercebidos, o Brasil é um país com uma imensa rede hidroviária e o transporte marítimo é o economicamente mais viável, levantando a questão do incentivo a navegação em águas interiores, rios, lagos e lagoas. Esse setor pode atuar como um escador da produção nacional, reduzindo os gastos com o modal terrestre.

É importante para o país possuir uma Marinha Mercante de grandes proporções, que atue, mesmo que indiretamente, na vigilância constante de nossas águas jurisdicionais, tarefa incumbida basicamente à Marinha do Brasil. Isso facilitaria e aumentaria a presença brasileira em nossas águas, principalmente nas regiões do pré-sal, estratégico para o Brasil.

A falta de políticas protecionistas causou uma terceirização do setor marítimo, com perda de postos de trabalho e fretes pagos a companhias estrangeiras. A hora da mudança é agora, com todas as condições favoráveis ao desenvolvimento do setor naval e o país parece estar no rumo certo para reviver os tempos de auge da Marinha Mercante.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Robinson, Joan; Eatwell, Joan. O balanço internacional de pagamentos e os impactos das transações externas. In: ROSSETTI, JOSÉ PASCHOAL. Introdução à economia. São Paulo: Atlas, 2003. p. 882 – 904.
- O Brasil e o Mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País. – Rio de Janeiro: Comissão Nacional Independente sobre os Oceanos, 1998.
- BESSA, António Marques; RIBEIRO, António Silva, TILL, Geoffrey, “Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico”; Cadernos Navais, N.º 24, JAN-MAR, Lisboa, 2008, Gabinete de Estudos e Reflexão Estratégica, Marinha;
- FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. Política Governamental e Competitividade da Marinha Mercante Brasileira. Relatório Final. Rio de Janeiro: FGV, mai. 2003.
- GRASSI, R. A. A Indústria Naval Brasileira no Período 1958-94: uma análise histórica de sua crise atual e das perspectivas de mudança, a partir do conceito estrutural de competitividade, 1995, Dissertação de Mestrado, UFF, Niterói
- REVISTA PORTOS. Os desafios para o crescimento da Marinha Mercante Nacional. Disponível em <http://www.portossa.com/noticias/imprimirnoticia.asp>. Acesso em 21 nov 2007
- <http://www.portosenavios.com.br/>
- <http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/index.php?area=5>
- <http://www.transportes.gov.br/bit/estudos/MarinhaMercante/cap1.htm>
- <http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2008/04/28/materia.2008-04-28.7174772693/view>
- <http://www.bndes.gov.br/programas/outros/naval.asp>
- <http://www.revistafatorbrasil.com.br/canal.php?id=32>