INTRODUÇÃO

Terra. Planeta esse que, ironicamente talvez, tem a terra propriamente dita cobrindo apenas um terço de sua crosta. Todo o restante é mar: uma infinidade azul que desde os primórdios da humanidade é aproveitada para os mais diversos fins. “Terra, planeta água” é o que diz os versos de uma memorável canção brasileira, e obviamente não deixa de ser uma grande verdade.

O mar sempre foi utilizado para o transporte, pois liga todos os continentes existentes no globo e antes da existência do avião, era o único “caminho” entre os pontos mais distantes do mundo.

Porém ao longo do tempo, esse transporte não era unicamente de pessoas, mas também de objetos, mercadorias e outros itens que fizeram com que fosse desenvolvido o comércio marítimo; o que daria origem, posteriormente à Marinha Mercante.

E essa Marinha Mercante viria a desenvolver o principal tipo de comércio mundial, inclusive no Brasil. Tanto que mais de 90% da exportação da produção brasileira é realizada por meio dela.

Obviamente esse meio de comercialização passou por muitas fases em sua existência. No Brasil, viveu os “anos dourados” nas décadas de 1970 e 1980, sua “fase negra” na década de 1990 e na atualidade, para a felicidade de todos os que trabalham nessa área e também da economia nacional, esse setor passa por um período de constante aquecimento.

Isso se dá por diversas razões, principalmente por causa da expansão dos campos de exploração de petróleo brasileiro. E como consequência disso, foi forçada à construção de novas e mais modernas embarcações de apoio marítimo dos mais variados tipos, além da necessidade de renovação da frota da antiga Fronape (Frota Nacional de Petroleiros), atual Transpetro, para atender a essa demanda e de igual maneira também às novas especificações internacionais as quais seus antigos navios deixarão de atender também em breve.

O Governo Federal também está implementando um ótimo motivo de comemoração para a Marinha Mercante brasileira, que é o Programa de Modernização e Expansão da Frota (PROMEF). Outro fator que é impossível deixar de citar é o Pré-sal, um descobrimento que irá expandir as fontes e riquezas do país. Neste sentido, a MM pode retomar o seu papel de agente propulsor da economia, gerando inúmeros benefícios para o país.

Então, a partir desses fatores, este estudo tem como objetivo analisar o papel da MM

na economia brasileira e as perspectivas de seu crescimento no cenário atual da economia.

CAPÍTULO I

A MARINHA MERCANTE

1.1- Definição de Marinha Mercante

Marinha Mercante (MM) é o conjunto de navios, portos, estabelecimentos e tripulações que permitem o transporte marítimo de mercadorias e passageiros. Este conceito se distingue do de Marinha de Guerra, pois esta é o conjunto de recursos navais, materiais e humanos que têm por finalidade a defesa de um país e a manutenção da segurança do comércio marítimo.

O termo "Marinha Mercante" foi criado para descrever a frota comercial que pertencia ao Império Britânico, que na época abrangia grande parte dos países do mundo, incluindo a Austrália, Nova Zelândia, o subcontinente indiano, partes da África, a Ásia Oriental e o Pacífico.

1.2- A Marinha Mercante Mundial

A MM Mundial sofreu grandes mudanças após acontecimentos históricos que modificaram e influenciaram a MM que se dispõe atualmente. Tem-se como exemplo a consolidação da propulsão a vapor, que afastou definitivamente a navegação a vela do tráfego marítimo comercial, modificando o panorama do transporte marítimo e a Primeira Guerra Mundial, onde a reconstrução dos danos causados pelos conflitos modificou os padrões de transporte marítimo internacional.

Há ainda dois outros fatos que estimularam ainda mais o tráfego mercante internacional: 1) a abertura do Canal de Suez, que reduziu o tempo de viagem por mar entre o Oriente e o Ocidente, no Hemisfério Norte, resultando no desenvolvimento do comércio marítimo e; 2) a Segunda Guerra Mundial, que foi responsável pelo surto de atividades industriais e pela grande demanda de bens e matérias-primas, resultando numa produção intensa de navios para transportá-los.

1.3- A Marinha Mercante Brasileira

O Brasil é um país que literalmente nasceu do mar, pois seu descobrimento foi dado por via marítima pelos portugueses em 1500.

No início, todo o contato com o mar tinha como objetivo a proteção do território de invasões de outros povos exploradores e para contato direto com a metrópole, Portugal.

Com a descoberta de produtos economicamente valiosos, o transporte marítimo desenvolveu-se a fim de exportar inicialmente o pau-brasil encontrado no território brasileiro para os mercados europeus, onde sua procura era alta para fabricação de corante. Porém, inicialmente, esse comércio era totalmente dominado pela coroa portuguesa, não sendo aberto para o setor privado.

Mais tarde, a rota já estabelecida entre Brasil e Portugal também passou a ser utilizada para levar o ouro encontrado nas minas da colônia. Dessa forma, estabelecia-se a rota comercial Brasil-Portugal.

Com o passar dos tempos, com o desenvolvimento do país e com a abertura dos portos, o Brasil inicia sua marinha totalmente voltada para a exportação.

1.4- A Importância da Marinha Mercante

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.

Os espaços marítimos se intercomunicam e influenciam mutuamente. Por essa razão, a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM), assinada em Montego Bay, Jamaica, em 1982, estabelece, em seu Preâmbulo, que “a codificação e o desenvolvimento progressivo do direito do mar ali alcançado contribuirão para o fortalecimento da paz, da segurança, da cooperação e das relações de amizade entre todas as nações de acordo com os princípios da justiça e igualdade de direitos e promoverão o progresso econômico e social de todos os povos do mundo (...)”.

São várias as dimensões da política externa do Brasil no que se refere aos espaços marinhos, com destaque para os temas de transporte marítimo, fundos marinhos e limites da plataforma continental no âmbito do Direito do Mar.

Assuntos relacionados aos diversos aspectos do transporte marítimo internacional são

tratados no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO), que regulamenta os aspectos relativos ao transporte marítimo, desde a segurança da navegação e da vida humana, até aspectos ambientais, tais como o processamento e descarga de águas de lastro e o transporte de passageiros e bagagens. A representação do Brasil nesse organismo internacional – a cargo da Marinha do Brasil desde 2000 – 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 o de regulamentar, dentre outros aspectos, a segurança da navegação marítima (*safety*).

De fato, o Brasil é um país marítimo. Isso não é só pela vastidão da costa brasileira, com cerca de 8,5 mil quilômetros, onde se desenvolve intensa atividade pesqueira, como também pelo fato de se extrair mais de 80% da sua produção de óleo e gás do fundo do mar. E é uma vocação marítima para longos percursos, uma vez que cerca de 95% do volume total de exportações e importações brasileiras, superior a US$ 160 bilhões, são transportados em navios, pelos quatro oceanos do planeta.

Essas características são fortes indutores de uma indústria marítima sólida, de uma vigorosa MM, formada por companhias de navegação com frota diversificada de navios de cabotagem e de longo curso 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 foi o segundo maior construtor naval do mundo e os navios de bandeira brasileira respondiam por até 90% do nosso comércio exterior.

Entre o final dos anos 80 e o início da década de 90, a navegação brasileira passou por sério processo de esvaziamento, em razão da conjuntura econômica do País. O Brasil atravessava um período de baixo crescimento, recorrentes crises de balanço de pagamentos e de inflação galopante que obrigou a indústria a trabalhar com estoques baixos e giro rápido, em função dos custos financeiros. No âmbito da cabotagem, essa conjuntura direcionou a carga geral para o modo rodoviário, que atendia os usuários em menor prazo, com maior frequência e custo final mais competitivo. Em resumo, o pior momento da Marinha Mercante Brasileira foi assistido na década de 90.

Atualmente, o objetivo de esquecer o recente fracasso dos anos 90 e recuperar a capacidade estratégica do setor naval têm sido as maiores preocupações do governo brasileiro, o que resultou na implementação de uma série de ações para garantir novo fôlego a essa vocação marítima historicamente comprovada.

A MM 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% do comércio exterior brasileiro, ou seja, o Brasil paga fretes ao exterior por 96% do total das mercadorias transportadas por via marítima.

Esse é o cenário em que se desenvolvem projetos e se planejam mudanças, uma vez que tais gastos aumentam o déficit na conta corrente do balanço de pagamentos do Brasil com o exterior. Além disso, 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 das vendas externas brasileiras é condição essencial para o crescimento socioeconômico brasileiro. Isso indica a necessidade de construir e lançar ao mar mais navios de registros brasileiros.

A retomada da construção naval já vem acontecendo, empurrada por um poderoso combustível: o petróleo. O Brasil iniciou o novo milênio com gás e óleo suficientes para impulsionar o aquecimento da indústria, com a reativação de vários estaleiros.

Essa crescente exploração de petróleo está forçando a construção de novas e mais modernas embarcações de apoio marítimo dos mais variados tipos, além da crescente necessidade de renovação da frota da antiga Fronape, agora Transpetro, para atender à demanda e também às novas especificações internacionais que seus antigos navios deixarão de atender em breve.

Quanto às embarcações de apoio marítimo, desenvolvem-se linhas de crédito com o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para a construção, em estaleiros nacionais, de novas embarcações, o que irá gerar milhares de novos empregos na indústria naval. Além disso, há o Programa de Renovação da Frota de Navios de Apoio Marítimo, que recebeu encomendas de dezenas de outros tipos de embarcações para dar suporte a toda a cadeia *offshore*, como é chamada a atividade petrolífera realizada no mar.

CAPÍTULO II

FATORES ECONÔMICOS

Este capítulo tem por objetivo mostrar a ligação entre a Marinha Mercante e a economia brasileira, os aspectos econômicos que favorecem o comércio marítimo e também os que são diretamente influenciados por ele. Esse conhecimento é obtido através do estudo e da observação da balança comercial do País, principalmente no Balanço de Pagamentos em que o comércio exercido pela MM está mais discriminado. Essa balança abrange várias áreas, que devem ser entendidas para melhor compreensão de sua relação com a atividade comercial marítima. Além disso, suas definições serão expostas ao longo deste trabalho.

2.1-Balanço de Pagamentos

O Balanço de Pagamentos (BP) é o registro contábil de todas as transações de um país com outros países do mundo. Assim, no BP estão registradas todas as importações que o Brasil faz de outros países, todas as exportações brasileiras, os fretes pagos a navios estrangeiros, os empréstimos que o Brasil recebe em moeda estrangeira, o capital das firmas estrangeiras que abrem filial no Brasil, o capital das firmas estrangeiras que saem do Brasil, entre outros. O BP é elaborado pelo Banco Central – BACEN, tendo por base a metodologia definida no Manual do BP do Fundo Monetário Internacional (FMI) e as transações efetuadas entre residentes e não-residentes no País.

No BP, estão registradas todas as compras e vendas de moeda estrangeira. As compras são efetivadas ou para importar mercadorias de outros países ou para pagar serviços prestados por estrangeiros a brasileiros, ou para que firmas estrangeiras possam enviar seus lucros aos países de origem ou para pagamento de juros de empréstimos estrangeiros ou pagamentos de *royalties* e patentes a outras nações do mundo. As vendas de moedas estrangeiras são efetivadas pelos exportadores que receberam empréstimos de outros países e precisam convertê-los em reais para realizar seus pagamentos. As compras de moeda estrangeira são lançadas a débito, ficando registradas ao lado esquerdo do BP, enquanto as vendas de moeda estrangeira, por serem lançadas a crédito, são registradas ao lado direito do BP.

O BP 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 BP revela a posição do país em suas transações externas como um todo. Porém o total de compras de moedas estrangeiras deve ser igual ao total de vendas das mesmas, pois sempre que alguém está vendendo algo, outra pessoa está comprando-o. Em outras palavras, o BP, assim como qualquer registro contábil, precisa estar sempre em equilíbrio, ou seja, o montante de débitos deve sempre coincidir com o montante de créditos, da mesma forma que qualquer registro contábil de lançamentos por partidas dobradas.

Há de ser comentado também que o BP não fornece informações sobre o comércio internacional de uma nação, fazendo-se necessária sua divisão, caso seja interessantes obtê-las. Divisão esta, que comumente se faz em cinco categorias: Balança Comercial, Balança de Serviços, Balança das Rendas, Balança de Capitais e Balança de Transferências Unilaterais. Sendo que a Balança Comercial e a Balança de Serviço são as que mais têm relevância na área que está sendo estudada.

A classificação das contas, a metodologia do levantamento e o registro das transações agrupadas no BP seguem padrões recomendados pelo Fundo Monetário Internacional (FMI). A padronização atende a propósitos técnicos e de política externa, dado que as diferentes composições estruturais das contas e seus mecanismos de ajuste, em casos de desequilíbrios conjunturais ou crônicos, têm implicações internacionais que podem ir além do interesse restrito de determinado país.

Segundo a padronização, as transações econômicas internacionais consideradas para o levantamento do BP 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.

As dificuldades momentâneas vivenciadas pela economia de um país, as decisões tomadas pelas autoridades públicas desse país em um dado momento, entre outros fatores, refletem no BP.

O fato é que o incentivo à Marinha Mercante Nacional e a expansão das operações das empresas de capital nacional no exterior só têm a favorecer a receita e/ou reduzir dispêndios no balanço.

2.2- Balança Comercial

A Balança Comercial (BC) é o resultado líquido das transações com exportações e importações de mercadorias. É a partir dela que o Brasil contabiliza suas operações comerciais sendo possível verificar a evolução do Comércio Exterior Brasileiro, bem como a participação do Brasil no Comércio Mundial. É a única categoria do BC que implica movimentações visíveis entre os países. Para a maioria deles, é a conta internacional de maior expressão. Por seu peso no balanço como um todo, os resultados líquidos do fluxo de comércio acabam definindo as direções com que se movimentarão as demais contas.

Como no BP, a BC também apresenta situação de déficit ou superávit. Superávit é quando o saldo da BC apresenta maior volume de exportações do que de importações, representando maior entrada de divisas originárias de exportações realizadas. O déficit ocorre quando o saldo da BC apresenta maior volume de importações do que de exportações, representando maior saída de divisas originárias de importações realizadas.

Considerando-se EXP, sendo exportações e IMP, importações:

Se EXP>IMP, existe um superávit comercial. Inversamente, existirá um déficit comercial se EXP<IMP. Por exemplo, em 1994 Portugal importou 4.480.124 milhões de escudos (22.346.764.298 de euros) de mercadorias - valores CIF (Cost, Insurance and Freight – Frete Pago), tendo exportado 2.975.639 milhões de escudos (14.842.424.756,33 de euros) - valores FOB (Free on Board – Frete a Pagar), o que implica um déficit comercial de 1.504.485 milhões de escudos (7.504.339.541,70 de euros). Da relação entre o montante das importações e o das exportações de um país num dado ano, retira-se o importante conceito de *taxa de cobertura das importações pelas exportações*. Essa taxa não é mais do que a proporção em que as exportações *cobrem* as importações. No exemplo dado acima, a taxa de cobertura portuguesa em, 1994, foi de 66,4% (EXP/IMP).

Note-se que a BC pode ser referente às transações de um país com todos os restantes, como também se poderá referir (como é frequente) às trocas comerciais entre dois países ou

entre um país e um grupo de outras nações. Fala-se então do déficit comercial português em relação a Espanha, do superávit português em relação a Angola e da taxa de cobertura das exportações de Portugal em relação a um conjunto de países. Em 1993, Portugal exportou 79.280 milhões de escudos (395.446.972,79 de euros) para os países extracomunitários, tendo deles importado mercadorias no valor de 114.910 milhões de escudos (573.168.663,52 de euros). A taxa de cobertura desse ano em relação ao comércio com esses países foi, por isso, de 54,71%.

Já na Balança Comercial Brasileira é interessante notar que mesmo com a obtenção de superávits comerciais, o seu saldo vem sofrendo constantes reduções, quando comparado a períodos anteriores recentes. O superávit da balança é um importante indicador da economia e compõe as contas externas brasileiras. Os dólares que ingressam no Brasil por conta das transações comerciais ajudam a financiar as contas do país com o exterior. Se o superávit da balança cai, isso tende a representar uma situação menos confortável no futuro. Indica que o país pode perder autonomia e passar a depender mais de recursos externos - que podem ser reduzidos pelos investidores em caso de turbulências.

Com a finalidade de evitar essas reduções, ou pelo menos, mantê-las sob controle, o país terá que exportar mais, principalmente através do transporte marítimo, fazendo-se necessária uma frota mercante nacional, diante do fato do Brasil precisar elevar suas exportações como fator indutor de equilíbrio e de retomada da tendência de crescimento da economia.

Em 2011, o saldo da Balança Comercial Brasileira foi positivo (superávit) em US$ 29.790 bilhões. Com isso, no mesmo ano, o Brasil exportou US$ 256,041 bilhões e importou US$ 226.251 bilhões.

2.3- Balança de Serviços

A Balança de Serviços (BS) é por definição um registro de determinadas transações de um País com o exterior. Juntamente com a BC e com a balança de transferências unilaterais, constitui a balança de transações correntes, que é, por sua vez, uma das principais componentes da BP.

Ela é dividida em serviços de fatores e serviços de não fatores: 1) os serviços de fatores são transações referentes à utilização de fatores de produção, de forma especial, capital e trabalho, podendo ser citados como exemplo: aluguéis, royalties, salários, juros, lucros e dividendos e; 2) os serviços de não fatores, por sua vez são transações não relacionadas com

fatores de produção. Tendo fretes, seguros e viagens como exemplo.

A BS compreende as receitas e as despesas cambiais com seis categorias de transações: viagens internacionais, transporte, seguros, rendas e capital, serviços governamentais e outros serviços.

Na categoria transporte, registram-se os saldos líquidos dos gastos de não residentes com a utilização de equipamentos de bandeira nacional, para movimentação de pessoas e cargas, e os gastos de residentes com a utilização de bandeira estrangeira.

No que diz respeito especificamente aos serviços de transporte marítimo (fretes e afretamentos), verifica-se que, com relação aos recebimentos (receita/crédito), os fretes são obtidos com serviços de transporte realizados com navios próprios. Nesse caso, incluem-se ganhos com serviços de transportes da exportação brasileira pagos pelos compradores estrangeiros e com serviços de transportes da importação brasileira pagos pelos estrangeiros. Ainda do lado dos recebimentos, estão as taxas de afretamento de navios nacionais de armadores brasileiros pagos pelos armadores estrangeiros.

Quanto aos pagamentos (despesas/débitos), têm-se os fretes que são pagos pelos serviços de transportes realizados por navios estrangeiros, na importação brasileira, pelo consignatário da carga no Brasil e os fretes pagos pelos serviços de transportes realizados por armadores estrangeiros, na exportação brasileira, pelo consignador da carga no exterior (ou remetente no Brasil). Observam-se, ainda, com relação aos pagamentos, as taxas de afretamentos de navios estrangeiros pagas aos armadores estrangeiros pelas empresas brasileiras de navegação.

Para minimizar esses efeitos sobre a economia brasileira, a atividade mercante brasileira tem que cumprir um papel essencial, numa realidade atual em que os navios de bandeira nacional correspondem a aproximadamente 4% do comércio exterior tendo que pagar frete por 96% das embarcações que transportam sua carga. 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.

É uma contradição o Brasil ter cerca de 95% dos seus produtos transportados via marítima e não ter uma grande frota de navios de bandeira para que não haja evasão de divisas ainda maior como forma de pagamento de serviços de fretes e afretamentos a empresas estrangeiras de navegação.

Com todos esses fatos, o que se verifica hoje, 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.

CAPÍTULO III

AS PERSPECTIVAS PARA O FUTURO

Há o consenso de que um país do porte e da importância do Brasil precisa ter uma MM forte e atuante, principalmente se quiser se consolidar como potência exportadora no cenário mundial.

Nesse sentido, de acordo com a vontade política do atual governo brasileiro, a MM e a construção naval foram escolhidas como setores estratégicos de desenvolvimento e, portanto, considerados de interesse nacional, pois através deles haverá ganhos de divisas, presença da bandeira brasileira de navios próprios no comércio marítimo internacional, geração de empregos e ampliação do Poder Marítimo.

O fortalecimento do setor de navegação marítima é chave para qualquer projeto de desenvolvimento nacional, ao representar uma série de vantagens para a economia brasileira. Entre elas, destacam-se o estímulo à indústria de construção naval; a redução do consumo de combustíveis derivados de petróleo; e o aumento da eficiência de nossa matriz de transportes.

O Governo brasileiro já começou a se empenhar para mudar a trajetória do comércio exterior, o que está beneficiando a MM, que também pode contar com diversas alianças com empresas públicas e privadas no sentido de se estabelecer parcerias vantajosas. E isso será visto a seguir.

3.1- Renascimento da Indústria Naval Brasileira

Durante 20 anos a indústria naval brasileira se encontrou estagnada, sem novidades, sem um real incentivo ao fortalecimento desse setor no país. A falta de navios de bandeira nacional, o descuido com os estaleiros, entre outros fatores, funcionaram por todo esse tempo como barreiras a uma tentativa de crescimento naval.

Porém, com o processo da demanda mundial e com a reabertura de vários estaleiros nacionais, a indústria naval brasileira vem passando por um período de reativação, o que garante o seu desenvolvimento tecnológico, além da geração de empregos.

Nos últimos anos, o mercado naval tem ficado cada vez mais aquecido e quem está

levando os principais créditos por toda essa "atenção" que vem acontecendo é a área petrolífera, com suas constantes descobertas, que estão motivando a introdução de capital na indústria naval, por parte do governo, a preocupação com a formação de mais oficiais de MM, por parte da Marinha do Brasil e a expansão da frota brasileira, por parte da subsidiária da Petrobras, Transpetro.

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.

3.2- Fundo de Marinha Mercante

O Fundo de Marinha Mercante (FMM), criado em 24 de abril de 1958 pela lei nº 3.381, é responsável pelo financiamento da quase totalidade da tonelagem construída no Brasil, excetuando-se os navios para exportação e os da Marinha do Brasil. O FMM foi criado com o objetivo de arrecadar recursos voltados à renovação, ampliação e recuperação da frota mercante nacional, assim como para o desenvolvimento de construção naval no Brasil.

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. O FMM é o principal instrumento do Programa de Expansão e Modernização da Marinha Mercante.

3.3- O Programa de Aceleração do Crescimento

O Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) foi lançado em 28 de janeiro de 2007; e é um programa do Governo Federal brasileiro que engloba um conjunto de políticas econômicas, que tem como objetivo acelerar o crescimento econômico do Brasil.

O PAC se compõe de cinco blocos. O principal bloco engloba as medidas de infraestrutura, incluindo a infraestrutura social, como por exemplo a habitação, o saneamento e os transportes de massa. Os demais blocos incluem: medidas para estimular crédito e financiamento, melhoria do marco regulatório na área ambiental, desoneração tributária e medidas fiscais de longo prazo.

Em novembro de 2007, foi lançado pela Petrobras, dentro do PAC, o Programa de Renovação da Frota da Transpetro, que previa a contratação de 146 novas embarcações, além

de continuar com as encomendas das plataformas marítimas de petróleo. Essa nova política do governo federal está incentivando a construção naval por meio da Petrobrás e 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.

O BNDES é o responsável pelos financiamentos previstos pelo PAC; e os projetos da indústria naval financiados pelo banco são com recursos oriundos do FMM, conforme foi anunciado ,em julho de 2010, pelo presidente do BNDES.

A previsão de investimentos do BNDES gira em torno de R$ 5 bilhões por ano no que tange à renovação de frota da Transpetro, construção de embarcações de apoio marítimo, produção de petróleo, compra de plataformas e reativação de estaleiros. Em 2009, a partir do FMM, eram previstos 56 projetos que receberiam incentivos financeiros do BNDES, num total de R$ 16,8 bilhões.

A tendência é de a procura por financiamentos crescer cada vez mais, tendo em vista principalmente o desenvolvimento que vem acontecendo na área *offshore.*

Os pedidos de financiamento não partem apenas das empresas de embarcações, mas também das de estaleiros em construção e expansão. O Conselho Gestor do FMM definiu que a prioridade é a construção de barcos de apoio, navios de grande porte e estaleiros, o que reforça o reaquecimento crescente da indústria naval brasileira.

3.4 – Programa de Modernização e Expansão da Frota

O Programa de Modernização e Expansão da Frota da TRANSPETRO (PROMEF) foi criado em 2004 com o objetivo de revitalizar e renovar a frota da Transpetro, tendo como encomenda inicial 49 petroleiros. O Programa foi dividido em três fases, sendo as duas primeiras concebidas antes das descobertas de camada de pré-sal. Há três objetivos previstos nos planos dos dirigentes: que os navios sejam construídos no Brasil (índice mínimo de nacionalização de 65% na primeira fase e 70% na segunda) e que se viabilize aos estaleiros nacionais a oportunidade de conquistar a competitividade mundial. A intenção da estatal é atingir a meta de 100% na cabotagem e 50% no longo curso.

Somente na primeira fase, o Programa de Navios existe a intenção de gerar mais de 20 mil empregos diretos. Além disso, a indústria naval brasileira, estagnada desde a década de 80, está sendo reativada. Aproveitando o momento desta revitalização naval, outros setores da

indústria foram impulsionados, entre eles o de navipeças, o siderúrgico e o metalúrgico, que fornecerão insumos para a construção dos navios encomendados. Os 26 navios previstos na primeira fase terão capacidade de transportar cerca de 2,7 milhões de toneladas de porte bruto (TPB).

Em 26 de maio de 2008, foi lançada a segunda fase do PROMEF. Os 23 navios previstos nela terão capacidade de transportar 1,3 milhão de toneladas de porte bruto (TPB).

O PROMEF é um dos mais importantes projetos do PAC, e tinha a previsão de gerar aproximadamente 40 mil empregos no País até 2015. Foi concebido com o objetivo principal de diminuir os custos com fretes e outros impostos que são gastos no transporte por meio de empresas estrangeiras, problema este, que já foi citado neste estudo.

O Brasil já tem a quarta maior carteira de encomendas de navios do mundo. O setor, que chegou a ter menos de dois mil trabalhadores na virada do século, emprega hoje quase 60 mil pessoas.

A Transpetro recebeu no dia 09 de julho de 2012, o navio de produtos Sérgio Buarque de Holanda, terceira embarcação do PROMEF a iniciar as operações. Com 183 metros de comprimento e capacidade para transportar 56 milhões de litros de combustíveis, o navio é o 200º construído pelo Estaleiro Mauá, em Niterói (RJ), berço da indústria naval brasileira.

Com o Sérgio Buarque de Holanda, já são três os navios do PROMEF entregues em um período inferior a oito meses, já que em 25 de novembro de 2011, a Transpetro recebeu, também do Estaleiro Mauá, o navio de produtos Celso Furtado e em 25 de maio de 2012, entrou em operação o petroleiro João Cândido, construído pelo Estaleiro Atlântico Sul (EAS), em Pernambuco.

3.5- Marinha Mercante: Fonte Geradora de Empregos

A indústria naval voltou a ser um dos maiores balcões de emprego no Estado. Os estaleiros, aquecidos pelos sucessivos pedidos de embarcações e plataformas da Transpetro, estão de portas abertas para os trabalhadores, especialmente jovens recém-saídos de cursos profissionalizantes. A demanda é tanta que algumas profissões já estão em falta. Além disso, as perspectivas para os próximos anos são igualmente positivas, acarretando ótima influência na nossa economia.

O Rio de Janeiro é o principal polo da indústria naval brasileira. De cada dez empregados diretamente pelo setor, sete estão em solo fluminense, formando uma população de 28 mil funcionários, concentrados em Niterói, Angra dos Reis e no Rio.

No caso do Estaleiro Atlântico Sul, há expectativa de geração de 15 mil empregos indiretos. O Brasil realizou uma inovação no uso dos arranjos produtivos locais com o uso dinâmico da capacidade produtiva dos estaleiros de uma mesma região.

De fato, o Rio de Janeiro é um dos principais beneficiados pela retomada desta indústria. 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.

3.6 - O Pré-sal

O termo pré-sal refere-se a um conjunto de rochas localizadas nas porções marinhas de grande parte do litoral brasileiro, com potencial para a geração e acúmulo de petróleo. Foi chamado de pré-sal porque forma um intervalo de rochas que se estende por baixo de uma extensa camada de sal, que em certas áreas da costa atinge espessuras de até 2.000m. O termo "pré" é utilizado porque, ao longo do tempo, essas rochas foram sendo depositadas antes da camada de sal. A profundidade total dessas rochas, que é a distância entre a superfície do mar e os reservatórios de petróleo abaixo da camada de sal, pode chegar a mais de 7 mil metros.

As maiores descobertas de petróleo, no Brasil, foram feitas recentemente pela Petrobras na camada pré-sal localizada entre os estados de Santa Catarina e Espírito Santo, onde se encontrou grandes volumes de óleo leve. Na Bacia de Santos, por exemplo, o óleo já identificado no pré-sal tem uma densidade de 28,5º API (escala hidrométrica criada pelo American Petroleum Institute, utilizada para medir a densidade de óleos e derivados), baixa acidez e baixo teor de enxofre. São características de um petróleo de alta qualidade e maior valor de mercado.

Os volumes são muito expressivos. Só a acumulação de Tupi, na Bacia de Santos, tem volumes recuperáveis estimados entre 5 e 8 bilhões de barris de óleo equivalente (óleo mais gás). Já o poço de Guará, também na Bacia de Santos, tem volumes de 1,1 a 2 bilhões de barris de petróleo leve e gás natural, com densidade em torno de 30º API.

Em 2004, a Petrobras estava perfurando poços na procura de óleo na Bacia de Santos, pois haviam sido identificados rochas arenosas em águas profundas, acima da camada de sal. Se fosse encontrado óleo, pretendia-se continuar a perfuração até antes do sal, local em que se acreditava situar grandes reservatórios de petróleo.

Em 2006, a perfuração já atingia 7600 metros, quando encontrou-se componentes

leves do petróleo. Em outro empreendimento, também na Bacia de Santos, foram encontrados indícios de óleo abaixo da camada de sal, o que mudou definitivamente o rumo da exploração. Além disso, foram perfurados mais sete poços, sendo encontrado em todos eles, o petróleo.

Estimando-se uma reserva petrolífera de 100 bilhões de barris e o preço cotado entre e US$ 50 e US$ 100, a camada mineral proporcionará uma renda enorme, de US$ 5 trilhões a US$ 10 trilhões apenas na extração de óleo cru. Refinando o produto, esta quantia pode ser multiplicada várias vezes. Os produtos derivados do petróleo que possuem maior valor agregado, ao contrário do que se imagina, não são necessariamente os combustíveis, e sim outros produtos duráveis e semiduráveis.

Não existem dúvidas quanto à viabilidade, tanto técnica quanto econômica da exploração das reservas.

Com as descobertas, a Petrobras entra em um novo nível, estando em destaque frente às grandes operadoras. Tecnologia e sistema de logística estão em adaptações para atender às necessidades específicas da exploração. A empresa contará com novas plataformas de produção, mais de 100 embarcações de apoio e o maior conjunto de sondas de perfuração que entrará em atividade nos próximos anos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo apresentado, conforme objetivado, mostrou o tamanho e a importância que a MM possui no país. Ao longo do exposto, foi mostrada a sua origem, brevemente dissertado sobre sua presença no Brasil e no mundo, os aspectos econômicos que a influenciam e são influenciados por ela. Com esses fatores, ficou concluído que a MM, de forma especial neste excelente período pelo qual a área naval passa, está impulsionando de forma grandiosa a economia nacional, tendo o setor petrolífero como principal causa de tamanho crescimento.

Os descobrimentos que estão acontecendo na área petrolífera são extremamente expressivos, o que faz com que investimentos na indústria naval estejam ocorrendo com cada vez mais frequência no país, sejam incentivados pelo governo ou por meio privado. E o aumento desses investimentos é devido a sua rentabilidade praticamente garantida pelo momento da economia mundial atual.

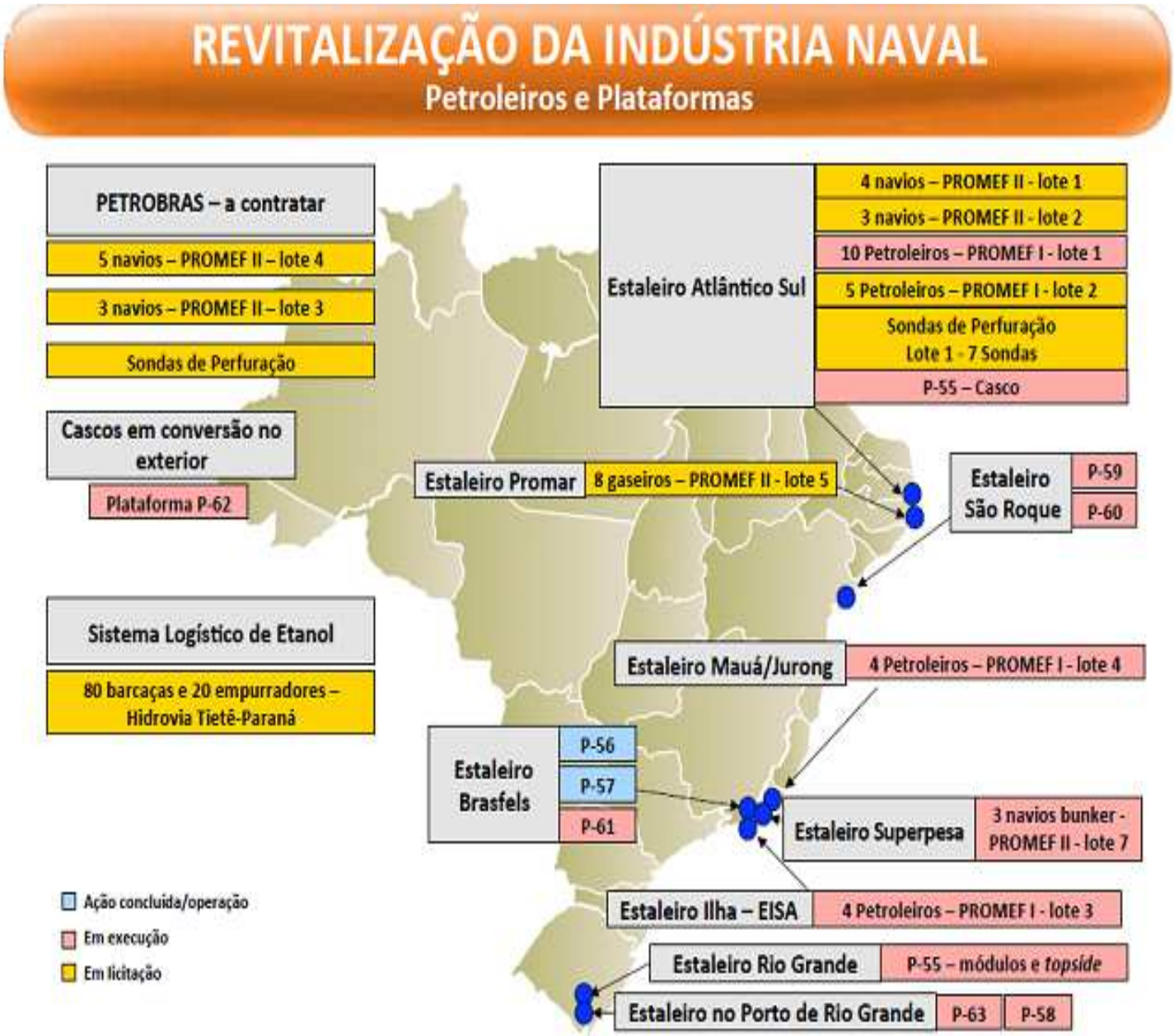
Foi visto que, com a intenção de tornar a MM cada vez mais nacional, principalmente por meio do PROMEF, um dos maiores problemas a um desenvolvimento cada vez maior do setor naval do país será consideravelmente amenizado: o alto valor gasto com afretamentos por meio de embarcações estrangeiras.

O crescimento constante da MM interfere nos setores de importações, exportações, fretes e outros. E com todo esse aquecimento, obviamente mais possibilidades de emprego estão sendo criadas, porém essa mão de obra exigida é qualificada, fazendo com que o número de oficiais mercantes formados no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) e no Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar (CIABA) fique cada vez maior.

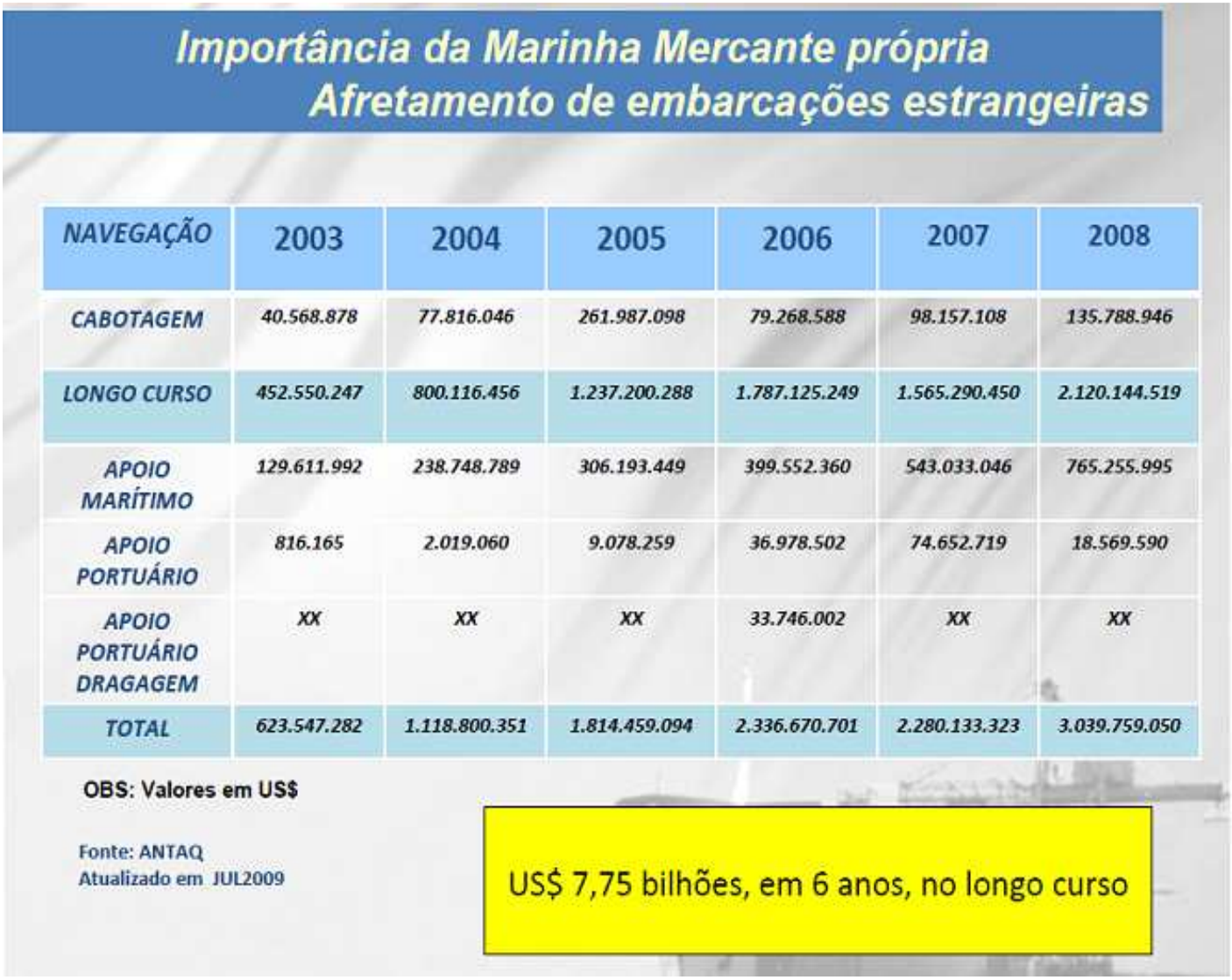
Em suma, diante das perspectivas de desenvolvimento econômico sustentável, o Brasil não pode prescindir de uma Marinha Mercante Nacional composta principalmente de navios próprios, modernos e competitivos, cuja contribuição para o Balanço de Pagamentos se fará cada vez mais notável.

ANEXOS

Anexo A



Anexo B



Importância da Marinha Mercante própria
Afretamento de embarcações estrangeiras

NAVEGAÇÃO	2003	2004	2005	2006	2007	2008
CABOTAGEM	40.568.878	77.816.046	261.987.098	79.268.588	98.157.108	135.788.946
LONGO CURSO	452.550.247	800.116.456	1.237.200.288	1.787.125.249	1.565.290.450	2.120.144.519
APOIO MARÍTIMO	129.611.992	238.748.789	306.193.449	399.552.360	543.033.046	765.255.995
APOIO PORTUÁRIO	816.165	2.019.060	9.078.259	36.978.502	74.652.719	18.569.590
APOIO PORTUÁRIO DRAGAGEM	XX	XX	XX	33.746.002	XX	XX
TOTAL	623.547.282	1.118.800.351	1.814.459.094	2.336.670.701	2.280.133.323	3.039.759.050

OBS: Valores em US$

Fonte: ANTAQ
Atualizado em JUL2009

US$ 7,75 bilhões, em 6 anos, no longo curso

Nota:

É mais do que provada a necessidade de se ter uma maior frota de embarcações de bandeira nacional, pois o alto valor que é gasto com afretamento pode ser revertido para o desenvolvimento do setor naval brasileiro e isso influenciará direta e positivamente na economia do país.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. 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.

2. 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.

3. http://www.portosenavios.com.br. Acesso em 12/07/2012.

4. http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/index.php?area=5. Acesso em 12/07/2012.

5. http://fatosedados.blogspetrobras.com.br. Acesso em 15/07/2012.

6. http://www.transportes.gov.br/bit/estudos/MarinhaMercante/cap1.htm. Acesso em 20/07/2012.

7. http://www.petrobras.com.br. Acesso em 20/07/2012.

8. http://www.bndes.gov.br/programas/outros/naval.asp. Acesso em 22/07/2012.

9. http://pt.wikipedia.org/wiki/Marinha_mercante. Acesso em 22/07/2012.