



MARINHA DO BRASIL



CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA

CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE

**LUCIANO GONÇALVES MOTTA**



# O PAPEL DA MARINHA MERCANTE NO CENÁRIO ECONÔMICO BRASILEIRO

RIO DE JANEIRO

2013

**LUCIANO GONÇALVES MOTTA**

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

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Nautica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientadora: PRIMEIRO-TENENTE (RM2-T)  
CASSIA CRISTINA PEREIRA DE BRITO

Rio de Janeiro

2013

**LUCIANO GONÇALVES MOTTA**

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

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Orientadora: PRIMEIRO-TENENTE (RM2-T) CASSIA CRISTINA PEREIRA DE BRITO

---

Assinatura do Orientador

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

Dedico este trabalho aos meus pais, irmãos e amigos, peças fundamentais na minha formação.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço à minha orientadora, que direcionou as minhas pesquisas e guiou meu trabalho, aos amigos que me incentivaram diariamente, aos meus familiares que não deixaram a distância entre nós diminuir sua participação em minha vida, a todos aqueles que de alguma forma contribuíram para que eu concluísse este trabalho e este curso.

## RESUMO

Este estudo tem como objetivo elucidar a importância da Marinha Mercante para o desenvolvimento econômico do Brasil, mostrando como o setor regrediu a partir da década de 90 e como a indústria de petróleo e gás está sendo a alavanca para reerguer o setor naval da nossa indústria. A descoberta das reservas do Pré-Sal no litoral brasileiro, o Programa de Modernização e Expansão da Frota, o desenvolvimento da indústria “Offshore” e da navegação de Cabotagem são de grande importância para que o Brasil possa assumir uma posição de maior destaque na economia mundial.

Palavras-chave: Marinha Mercante, Brasil, economia, Pré-Sal, Indústria Naval, Offshore, PROMEF.

## **ABSTRACT**

This study has the objective of elucidate how important is the Merchant Navy to the economic development of Brazil, showing how this sector has devolved from the decade of 1990 and how the gas and oil industry is being the main responsible for rebuilding our naval industry. The discovery of the Pre-Salt reservations in the Brazilian coast, the Program of Modernization and Expansion of the Fleet, the development of the offshore industry and the interior navigation are greatly important so as Brazil can assume a good position in the global economy.

Key-words: Merchant Navy, Brazil, economy, Pre-Salt, Naval Industry, Offshore, PROMEF.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	8
<b>1 HISTÓRICO</b> .....	9
<b>2 ECONOMIA BRASILEIRA</b> .....	13
2.1 Conceitos.....	13
2.1.1 Balança de Pagamento .....	13
2.1.2 Balança de Serviços .....	14
2.1.3 Produto Interno Bruto (PIB) .....	16
2.2 Informações, dados e índices atualizados .....	17
<b>3 PERSPECTIVAS PARA O FUTURO</b> .....	19
3.1 Camada Pré-Sal.....	19
3.1.1 Formação.....	19
3.1.2 Reservas Brasileiras .....	20
3.2 Indústria Naval.....	21
3.2.1 Desenvolvimento .....	21
3.2.2 Programa de Modernização e Expansão da Frota (PROMEF).....	22
3.3 Navegação de Cabotagem.....	24
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	27
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	28

## INTRODUÇÃO

A Marinha Mercante do Brasil já passou por diversas fases, atualmente está em pleno crescimento e apresenta um potencial enorme, podendo contribuir imensamente para o desenvolvimento econômico do país. A indústria naval brasileira está em plena expansão, com novos estaleiros sendo construídos, antigos sendo ampliados, além dos portos que estão em processo de modernização para receber a nova geração de navios e realizar suas operações com eficiência.

A exploração do pré-sal representa um avanço inestimável para o nosso país, refletindo em diversos setores como educação, ciência e tecnologia, além do ressurgimento de uma Marinha Mercante sólida, tendo como base desta vez o petróleo e sua rica indústria de exploração, produção, armazenagem e transporte.

Além da promissora indústria “off-shore”, a cabotagem (navegação marítima realizada entre portos interiores do país pelo litoral ou por vias fluviais, contrapondo-se à navegação de longo curso, ou seja, aquela entre portos de diferentes nações) no Brasil tem um potencial ainda pouco explorado, visto que temos milhares de quilômetros de hidrovias que poderiam substituir as rodovias, modal este que apesar de saturado e altamente custoso é o mais utilizado no transbordo da produção internamente.

Este trabalho visa apresentar a influência que a Marinha Mercante exerce na economia do Brasil atualmente, explicando, no primeiro capítulo, o desmonte parcial do nosso Poder Marítimo, no segundo capítulo, os fatores econômicos e a importância da Marinha Mercante na economia e, no terceiro capítulo, as perspectivas de crescimento para o futuro através da indústria do petróleo, indústria naval e navegação de cabotagem.

# CAPÍTULO 1

## HISTÓRICO

A Marinha Mercante brasileira teve seus tempos áureos das décadas de 60 a 80, quando a indústria naval brasileira estava a pleno vapor, tendo chegado a ser o segundo maior construtor de navios do mundo (perdendo apenas para o Japão).

Nessa época, o Brasil tinha grandes armadores, e detinha a sua soberania constitucional com a extinta armadoria-de-armadores do Lloyd Brasileiro, que transportavam a importação e a exportação de nossa produção nacional, para todas as partes do mundo.

Iniciamos a década de 1990 aprofundando o endividamento externo e a crise fiscal e financeira, acrescido da abertura comercial e financeira. O marco da década foi o ajuste fiscal com privatizações, desnacionalizações, fechamento de autarquias e cortes orçamentários nos investimentos. A dinâmica especulativa, com alta mobilidade de capitais e juros altos, ditava a agenda da economia nacional. As políticas de desenvolvimento industrial foram suplantadas pelos objetivos da macro-conjuntura econômica. A recessão, que já havia prejudicado a economia brasileira nos anos 80, seguiu sua trajetória, acrescida do aumento exponencial do desemprego.

Sem financiamento e novos investimentos, a infra-estrutura logística do país foi sendo rapidamente sucateada. Com a extinção da “Portobrás”, as operações portuárias foram privatizadas e ampliou o número de terminais privados. O Lloyd Brasileiro entrou no Plano Nacional de Desestatização, e seu material flutuante foi aos poucos sendo leiloado por preços abaixo do mercado.

A Lei 9.432 de 08 de janeiro de 1997 definiu um novo regime jurídico para a navegação nacional, em oposição ao aprovado em 1939. Foi criado o Registro Especial Brasileiro, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação, além de flexibilizar os contratos de trabalho. Foi aberta a navegação de cabotagem, interior e apoio portuário para embarcações estrangeiras afretadas por empresas brasileiras de navegação. Ficou permitido o afretamento a casco nu e as empresas passaram a poder afretar as embarcações no mercado internacional. Também ocorreram outras mudanças na regulamentação como o fim das conferências fechadas de fretes, a

isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para diversas cargas, a redução da prescrição das cargas e o fim dos subsídios à construção naval.

O processo de desnacionalizações também chegou à Marinha Mercante com a venda das empresas nacionais consolidadas para companhias estrangeiras. A Libra, a maior do setor fundada dentro da Comissão da Marinha Mercante (CMM), foi vendida em 1999 para a chilena “Compañia Sudamericana de Vapores” (CSAV). A Aliança, fundada em 1950, foi adquirida em 1998 pela alemã Hamburg Sud, uma das maiores companhias de navegação do mundo. No mesmo ano a Hamburg Sud também adquiriu as linhas para a Europa da Transroll, fundindo com a Aliança. A Flumar, fundada em 1970, também foi adquirida pelo capital externo no ano de 1996, pelo grupo francês LDA e o norueguês KGJS. A Mercosul Line, fundada em 1999, foi adquirida em 2006 pelo grupo dinamarquês Maersk. Entre as empresas que faliram podemos destacar a Mercantil, antiga Comércio e Navegação, em 1988, a Netumar em 1994, a Interunion em 1996, a Paulista e a Viamar, ambas em 1999. Com este desmonte, em 2000, a frota nacional passou para 6.087.000 TBP e a participação de navios com bandeira brasileira caiu para 21,0%. Contraditoriamente, este desmonte parcial vem justamente num momento em que o movimento portuário brasileiro vem se ampliando de forma exponencial, o que possibilitaria o fortalecimento da Marinha Mercante nacional.

Além deste desmonte parcial do setor de navegação nacional, a reforma do Estado resultou no esvaziamento das estatais, autarquias e órgãos reguladores. O BNDES, que outrora tinha sido a alavanca da industrialização, passou a coordenar o Programa Nacional de Desestatização. No início do governo Collor, com a incorporação do Ministério dos Transportes pelo Ministério da Infra-estrutura, a recém-criada Secretaria de Transportes Aquáticos (STA) foi extinta, juntamente com o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), cujas atribuições foram transferidas para o Departamento Nacional de Transportes Aquaviários (DNTA), que reforçou o caráter apenas fiscalizador e normativo (Decreto 99.180/1990). Esta mudança institucional, associada à recessão do início da década e a crise na construção naval, levaram a uma queda considerável na arrecadação do AFRMM entre 1989 e 1994, passando de 428.033 mil dólares para 243.652, respectivamente. No final do governo Collor, o Ministério do Transporte e das Comunicações foi recriado e o DNTA assumiu as funções do antigo (Decreto 502/1992).

No início do governo Itamar Franco, foi feita uma nova reforma no Ministério dos Transportes, criando o Departamento da Marinha Mercante (DMM), que assumiu as funções

do DNTA e recriou o CDFMM. E por último, no governo Fernando Henrique Cardoso foi criada, pela Lei 10.233 de 05 de junho de 2001, a Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ), que assumiu as atribuições do antigo DMM. A ANTAQ é apenas uma agência reguladora, tal como foi a antiga Inspeção Federal de Navegação (IFN), criada em 1907. Dentro dos objetivos das reformas neoliberais, o mercado promoveria os ajustamentos e daria o estímulo necessário à Marinha Mercante Brasileira seguir uma trajetória de crescimento virtuoso mas, infelizmente, o que vimos foi um desmonte parcial do setor nacional de navegação com a privatização do Lloyd Brasileiro e da Docenave, a desnacionalização e a quebra de armadores nacionais. Para termos uma idéia do desmonte, em 1980, o Brasil chegou a ser a segunda maior potência no mundo na indústria da construção naval, empregando 33.792 trabalhadores, em 2000 passou para a 15ª posição, empregando apenas 1.900 trabalhadores. O setor também passou por uma profunda reestruturação com a compra da Ishibras pela Verolme, que se associou à Keppes Fels, que se especializou mais em “off-shore”. O Estaleiro Mauá foi adquirido pelo grupo Jurong Shipyard, o Estaleiro Caneco foi arrendado pela Rio Nave Reparos Navais e o Estaleiro Emaq pela Estaleiro Ilha, enquanto o Estaleiro “Só” faliu.

Somente no final do segundo mandato do Presidente Fernando Henrique Cardoso que foi elaborada uma política destinada à Marinha Mercante e à construção naval, tratava-se do Programa Navega Brasil, lançado em dezembro de 2000. Neste programa estava previsto a compra de três novos navios para a Petrobrás, na ordem de 160 milhões de reais, distribuídos para três estaleiros cariocas. Por outro lado, a Petrobrás continuava a fazer novas encomendas de plataformas no exterior, desperdiçando uma grande oportunidade de alavancar a indústria “off-shore” brasileira. Esta foi uma tentativa quase vã de reerguer o setor, pois a capacidade ociosa era elevadíssima e não havia regras especificando o grau de nacionalização das embarcações, deixando de fora a indústria de peças para navios, que envolve o complexo eletro-metal-mecânico.

As reformas neoliberais desnacionalizaram a Marinha Mercante e desmontaram parcialmente a indústria da construção naval. As grandes companhias de navegação multinacionais, que já dominavam o comércio mundial, passaram a atuar na cabotagem brasileira. A entrada destas companhias foi permitida em função da reforma da Constituição de 1988, iniciada em 1993, que alterou o Artigo 178, cujo parágrafo único ficou assim definido: “Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o

transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras”.

Posteriormente a Marinha Mercante nacional se reergueu, principalmente pela expansão dos campos de exploração de petróleo ao longo de lugares como a Bacia de Campos no Rio de Janeiro. Essa crescente exploração está forçando a construção de novas embarcações de apoio marítimo dos mais variados tipos, além da crescente necessidade de renovação da frota da antiga Frota Nacional de Petroleiros (FRONAPE), que tinha navios petroleiros, junto com a Costeira (Nacional) e outras companhias brasileiras da época, que acabaram por falir apesar dos esforços. Nos últimos anos foi criada a Companhia Transpetro (Transportador Brasileiro de Petróleo), maior armador nacional do presente momento, para atender a demanda e também às novas especificações internacionais.

## **CAPÍTULO 2**

### **ECONOMIA BRASILEIRA**

Neste capítulo serão abordados alguns conceitos que servem como indicadores da situação econômica de um país, relacionando com a influência da Marinha Mercante em cada um deles.

#### **2.1 Conceitos**

##### **2.1.1 Balança de Pagamento**

Para abordar o tema comércio interior e exterior é preciso esclarecer o princípio de funcionamento da Balança de Pagamento. Esse instrumento é muito relevante para se determinar o estado da economia atual de um país. A Balança de Pagamento é o registro contábil de todas as transações financeiras e econômicas de um determinado país feitas com qualquer outro no período de um ano. Ela está diretamente ligada ao comércio exterior, e resulta em saldos líquidos parciais que produzem diferentes impactos na estrutura interna do equilíbrio e desenvolvimento econômico e social. Quando a entrada de capital é superior ao de saída no país, devido às exportações e importações, dizemos que houve um superávit, pois há o acúmulo de riquezas (saldo positivo). E quando o capital de entrada é menor que o de saída, dizemos que houve um déficit na balança, pois houve a saída de riquezas do país (saldo negativo). O resultado final revela a posição do estado em suas transações externas. No Brasil a balança de pagamento fica a cargo do Banco Central, que busca seus parâmetros no manual do balanço de pagamento do Fundo Monetário Internacional – FMI, que é o padrão para o mundo inteiro. Ela é composta de duas principais contas, que são:

- a) Transações Correntes: é composta pelo saldo da balança comercial, balança de serviços e transações unilaterais;
- b) Conta Capital e Financeira: destinada a agrupar os investimentos diretos (tanto brasileiros no exterior quanto estrangeiros no Brasil) e investimentos em carteira (ações e mercado financeiro).

Elas são muito importantes, pois sua soma representa a balança comercial global de pagamento, o que resume as transações econômicas do país, definidas através da natureza das transações econômicas e financeiras.

Sendo assim, verificamos que a Marinha Mercante tem um papel muito significativo na Balança de Pagamento, uma vez que transporta as mercadorias do país para o exterior e vice-versa. A pequena frota brasileira reflete com números negativos na nossa balança, sendo ela de cabotagem, longo curso ou de apoio, pois grande parte do lucro do frete pago a navios de bandeira estrangeira, é debitado nos países de bandeira da embarcação, dinheiro esse que sai do Brasil. Além disso, fatores como a construção naval e o reparo, também mexem no saldo da nossa balança, pois a maioria deles são feitos fora do país, remetendo boa parte do lucro para o estrangeiro. A boa notícia é que o Brasil está vivenciando mudanças nesse setor.

### **2.1.2 Balança de Serviços**

A balança de serviços é por definição um registro de determinadas transações de um País com o exterior. Juntamente com a balança comercial e com a balança de transferências unilaterais, constitui a balança de transações correntes, que é, por sua vez, uma das principais componentes da Balança de Pagamento.

Ela é dividida em serviços de fatores e serviços de não fatores:

- a) 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;
- b) Os serviços de não fatores, por sua vez são transações não relacionadas com fatores de produção. Tendo fretes, seguros e viagens como exemplo.

A balança de serviços 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.

O seguinte gráfico mostra os valores gastos com o afretamento de embarcações estrangeiras de 2003 a 2008:

<b>Importância da Marinha Mercante própria Afretamento de embarcações estrangeiras</b>						
<b>NAVEGAÇÃO</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>CABOTAGEM</b>	40.568.878	77.816.046	261.987.098	79.268.588	98.157.108	135.788.946
<b>LONGO CURSO</b>	452.550.247	800.116.456	1.237.200.288	1.787.125.249	1.565.290.450	2.120.144.519
<b>APOIO MARÍTIMO</b>	129.611.992	238.748.789	306.193.449	399.552.360	543.033.046	765.255.995
<b>APOIO PORTUÁRIO</b>	816.165	2.019.060	9.078.259	36.978.502	74.652.719	18.569.590
<b>APOIO PORTUÁRIO DRAGAGEM</b>	XX	XX	XX	33.746.002	XX	XX
<b>TOTAL</b>	<b>623.547.282</b>	<b>1.118.800.351</b>	<b>1.814.459.094</b>	<b>2.336.670.701</b>	<b>2.280.133.323</b>	<b>3.039.759.050</b>

**OBS: Valores em US\$**

Fonte: ANTAQ  
Atualizado em JUL2009

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

Figura 1 – Afretamento de embarcações estrangeiras. ANTAQ/2009

Como mostrado na figura, foram gastos quase oito bilhões de dólares em seis anos com o afretamento de embarcações de longo curso, dinheiro este que poderia ser revertido totalmente para a economia brasileira caso possuíssemos uma frota marítima suficientemente grande para suprir nossas importações e exportações.

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. Atualmente, 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.

### **2.1.3 Produto Interno Bruto (PIB)**

Outro importante indicador de desenvolvimento de um país é o Produto Interno Bruto (PIB), que tem o objetivo de mensurar as atividades econômicas de uma região. O PIB representa, em valores monetários, a soma de todos os bens e serviços prestados numa dada região por um determinado período. Ele considera somente os bens e serviços finais, e exclui os bens de consumo intermediário, para evitar o problema de dupla contagem na soma do PIB. Analisando-a, perceberemos que o PIB sofre uma influência do desenvolvimento naval do país, ligados aos investimentos, exportações e importações, fatores que se ligam diretamente com a Marinha Mercante.

De acordo com dados divulgados pelo IBGE em 29 de maio de 2013, o PIB brasileiro no 1º trimestre de 2013 cresceu 0,6% em relação ao trimestre anterior. Foi um fraco

crescimento econômico, porém acima do 0,1% do 1º trimestre de 2012. Em valores correntes, o PIB brasileiro atingiu R\$ 1,110 trilhão (US\$ 541 bilhões - cotação de 29/05/13). No acumulado dos últimos quatro trimestres o PIB subiu 1,2%.

## 2.2 Informações, dados e índices atualizados

A seguir serão expostos informações, dados e índices atualizados acerca da economia brasileira:

- a) Moeda: Real (símbolo R\$);
- b) PIB de 2012 (Produto Interno Bruto): R\$ 4,403 trilhões ou US\$ 2,223 trilhões<sup>1</sup>;
- c) Renda per Capita de 2012 (PIB per capita): R\$ 22.400 ou US\$ 11.303<sup>1</sup>;
- d) Evolução do PIB nos últimos anos: 2,7% (2002); 1,1% (2003); 5,7% (2004); 3,2% (2005); 4% (2006); 6,1% (2007); 5,2% (2008); - 0,3% (2009); 7,5% (2010); 2,7% (2011); 0,9% (2012);
- e) Crescimento do PIB no 1º trimestre de 2013: 0,6% (entre janeiro e março) em relação ao 4º trimestre de 2012. Em relação ao 1º trimestre de 2012, cresceu 1,9%;
- f) Taxa de investimentos: 18,7% do PIB (3º trimestre de 2012);
- g) Taxa de poupança: 15,6% do PIB (3º trimestre de 2012);
- h) Força de trabalho: 104 milhões (estimativa 2011);
- i) Inflação: 5,84% (IPCA de 2012);
- j) Taxa de desemprego: 6% da população economicamente ativa (em junho de 2013) e 5,5% na taxa média anual de 2012;
- k) Taxa básica de Juros do Banco Central (SELIC): 8% ao ano (30 de maio de 2013);
- l) Salário Mínimo Nacional: R\$ 678,00 (a partir de 1º de janeiro de 2013);
- m) Dívida Externa: US\$ 318 bilhões (US\$ 83 bilhões do setor público e US\$ 235 bilhões do setor privado) - dados relativos a março de 2013;
- n) Exportações: US\$ 242,58 bilhões (2012);
- o) Importações: US\$ 223,14 bilhões (2012);
- p) Saldo da balança comercial (2012): US\$ 19,43 bilhões (superávit) - Queda em relação ao ano de 2011: 34,75%;
- q) Países que o Brasil mais importou (2012): Estados Unidos , China, Argentina e Alemanha;

---

<sup>1</sup> Taxa de câmbio utilizada: US\$ 1,00 = R\$ 1,98 (em 01/03/2013).

- r) Países que o Brasil mais exportou (2012): China, Estados Unidos, Argentina, Holanda e Japão;
- s) Principais produtos exportados pelo Brasil (2012): minério de ferro, ferro fundido e aço; óleos brutos de petróleo; soja e derivados; automóveis; açúcar de cana; aviões; carne bovina; café e carne de frango;
- t) Principais produtos importados pelo Brasil (2012): petróleo bruto; circuitos eletrônicos; transmissores/receptores; peças para veículos, medicamentos; automóveis, óleos combustíveis; gás natural, equipamentos elétricos e motores para aviação;

## **CAPÍTULO 3**

### **PERSPECTIVAS PARA O FUTURO**

Neste capítulo serão citadas as áreas em que a Marinha Mercante tem potencial de crescimento e como ela já vem aquecendo a economia do país, com a descoberta da camada Pré-Sal, o desenvolvimento do setor “off-shore” e o aquecimento da indústria naval, além do potencial da navegação de cabotagem pelas extensas hidrovias presentes no Brasil.

#### **3.1 Camada Pré-Sal**

##### **3.1.1 Formação**

Em geologia, camada pré-sal refere-se a um tipo de rochas sob a crosta terrestre formadas exclusivamente de sal petrificado, depositado sob outras lâminas menos densas no fundo dos oceanos e que formam a crosta oceânica. Segundo os estudiosos no assunto, esse tipo de rocha mantém aprisionado o petróleo recentemente descoberto pelos brasileiros. Entre a costa ocidental da África e a oriental da América do Sul consta um riquíssimo depósito de matéria orgânica que viria se acumulando ao longo de milhões de anos sob o sal petrificado e posteriormente prensado por pesadas lâminas, transformando-se em petróleo. Ainda, segundo os geólogos brasileiros, essa camada mais antiga de sal foi depositada durante o processo de abertura do oceano Atlântico, após a quebra do Gondwana (supercontinente, que teoricamente afundou formando a junção oceânica das placas americanas e africanas) e suposto afastamento entre a América do Sul e a África - processo iniciado há cerca de 120 milhões de anos. As camadas mais recentes de sal foram depositadas durante a última fase de mar raso e de clima semiárido a árido.

Como a formação laminar da camada pré-sal é anterior à formação da camada mais antiga de sal, essa camada é mais profunda e de acesso mais difícil do que as reservas de petróleo situadas na camada pós-sal (acima da camada de sal). Acredita-se que os maiores reservatórios petrolíferos do pré-sal, todos praticamente inexplorados pelo homem, encontram-se no Brasil (entre as regiões nordeste e a sul), no Golfo do México e na costa ocidental africana.

### 3.1.2 Reservas brasileiras

No Brasil, o conjunto de campos petrolíferos do pré-sal situa-se a profundidades que variam de 1.000 a 2.000 metros de lâmina d'água e entre 4.000 e 6.000 metros de profundidade no subsolo. A profundidade total, ou seja, a distância entre a superfície do mar e os reservatórios de petróleo abaixo da camada de sal, pode chegar a 8.000 metros. O estrato do pré-sal ocupa uma faixa de aproximadamente 800 quilômetros de comprimento, ao longo do litoral brasileiro. A área, que tem recebido destaque pelas recentes descobertas da Petrobras, encontra-se no subsolo oceânico e estende-se do norte da Bacia de Campos ao sul da Bacia de Santos e desde o Alto Vitória (Espírito Santo) até o Alto de Florianópolis (Santa Catarina). Estima-se que lá estejam guardados cerca de 80 bilhões de barris de petróleo e gás, o que deixaria o Brasil na privilegiada posição de sexto maior detentor de reservas no mundo - atrás de Arábia Saudita, Irã, Iraque, Kuwait e Emirados Árabes.

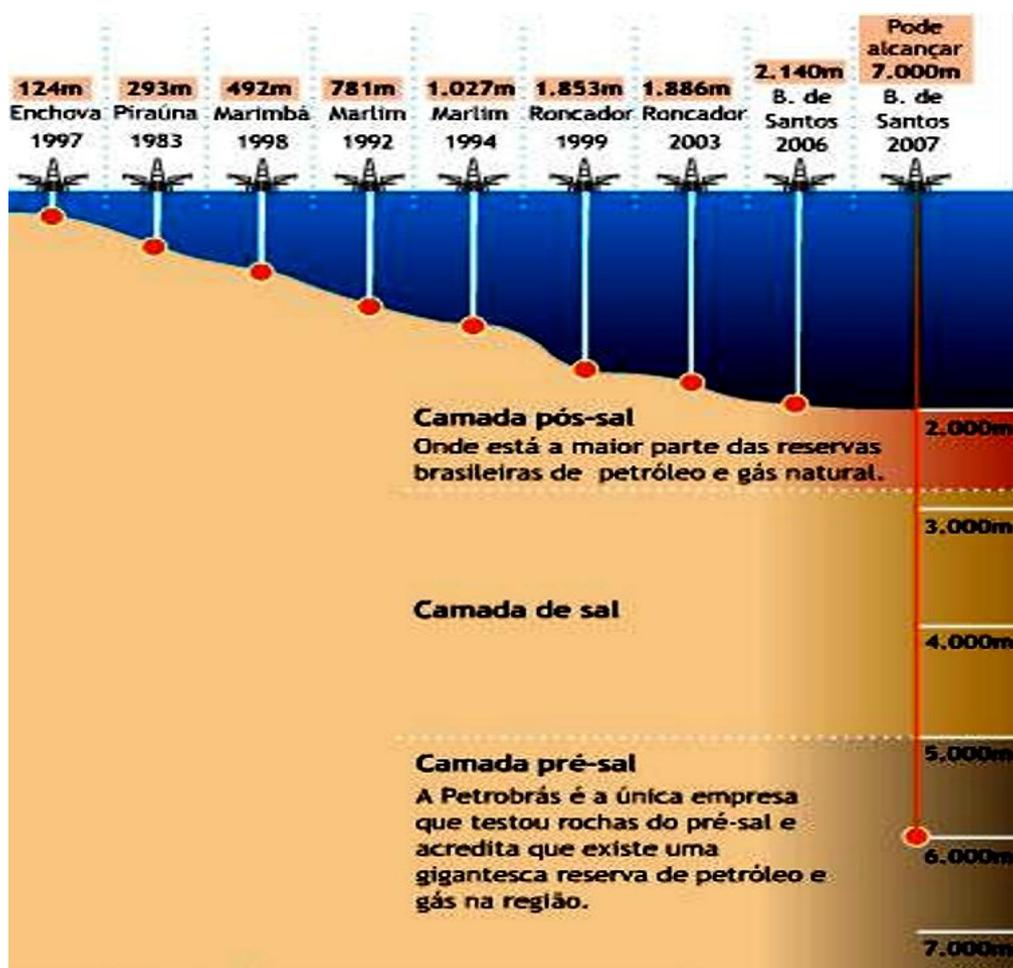


Figura 2 - Ilustração Pré-sal

## **3.2 Indústria Naval**

### **3.2.1 Desenvolvimento**

A evolução no emprego na construção naval tem se mostrado relevante nos últimos treze anos. Em 2000, o setor empregava 1.910 pessoas, número que chegou a 40.000 em 2007 e hoje se estima que chega a 70.000.

A frota brasileira contabiliza 397 embarcações (navios de longo curso, de cabotagem e de navegação interior), mas a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) estima demanda para mil embarcações até 2020. Necessidade, portanto, de mais 600 embarcações, principalmente para atender a exploração marítima de petróleo e gás. A demanda exige investimentos de aproximadamente R\$ 55 bilhões nos próximos cinco anos, de acordo com estimativa do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Os novos postos de trabalho estão principalmente no estaleiro Quip no Rio Grande do Sul, responsável pelas plataformas P-55, P-63 e P-58; no BrasFELS em Angra dos Reis, que construiu o a parte superior da P-61; e em Pernambuco para a conclusão do petroleiro Zumbi dos Palmares, já inaugurado pela presidente Dilma neste ano.

A consolidação e crescimento da indústria naval provocarão grande impacto na geração de vagas de trabalho no País. Segundo dados da Sinaval (Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore), divulgados na Navalshore 2012 – Feira e Conferência da Indústria Naval e Offshore, o segmento terá, em 2016, 100 mil oportunidades de emprego, número de que pode até quadruplicar se a projeção incluir os postos gerados nos setores subsidiários de equipamentos e serviços. Para cada trabalhador empregado por um estaleiro, há três ou quatro que são contratados por empresas que estão no elo da cadeia.

O impulso na geração de empregos é reflexo da retomada da indústria naval. Há no País 26 estaleiros em operação e 11 em implantação, além de 385 obras em andamento no segmento. Atualmente há 570 mil toneladas de aço sendo processadas nestas unidades em funcionamento, número que chegará a 1,2 milhões em 2016, quando os 37 complexos estarão em operação integral. Além disso, serão necessários 287 barcos especiais e de apoio para atender o plano de negócios da Petrobras. Tudo isso soma um montante de R\$ 180 bilhões em investimentos no setor até 2020.

### 3.2.2 Programa de Modernização e Expansão da Frota (PROMEF)

O Programa de Modernização e Expansão da Frota (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 tem 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 navieças, 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 (Programa de Aceleração do Crescimento), 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.

Para Sergio Machado, atual Presidente da Transpetro:

“A indústria naval brasileira vive um momento extraordinário. Novos estaleiros são criados, outros têm seus projetos anunciados, enquanto os já instalados se modernizam. Já possuímos a quarta maior carteira mundial de encomendas de navios e estamos criando milhares de novos empregos, com programas paralelos de formação e capacitação profissional.

Este cenário não surgiu por acaso. É o resultado de uma visão de futuro, de um planejamento estratégico que contemplou a revitalização da indústria naval brasileira como uma das metas prioritárias do país. A oportunidade nasceu com a necessidade de modernizar e expandir a frota nacional de petroleiros, diante do aumento considerável da nossa produção petrolífera. Mais recentemente, a descoberta de fantásticas reservas da camada do pré-sal tornou ainda mais consistente a diretriz traçada.

O PROMEF se constituiu na mola propulsora para chegarmos a essa nova era da indústria naval brasileira. Demanda atraente e recursos assegurados se somaram à estabilidade econômica e à plena normalidade democrática, duas conquistas fundamentais da cidadania e condições indispensáveis para garantir o sucesso de um plano dessa envergadura.

Cuidadosos estudos nos mostraram que a indústria naval só renasceria no Brasil em bases sólidas, caso se tornasse mundialmente competitiva. Não queríamos navios a qualquer custo e sim construir um programa duradouro e sustentável.

É isto que estamos fazendo, por meio da escala gerada pelo volume das encomendas do PROMEF. Assim, os estaleiros podem investir em instalações, tecnologia e capacitação, viabilizando sua curva de aprendizado. A assessoria tecnológica de alguns gigantes mundiais do setor é também fator fundamental para chegarmos ao estado da arte na construção de navios de grande porte. Não queremos nada menos do que isso.”

O PROMEF foi o grande responsável pela revitalização da indústria naval brasileira, a partir da encomenda de 49 embarcações a estaleiros nacionais, com índice de nacionalização mínima de 65% e investimentos de R\$ 10,8 bilhões até 2016. Cronograma reforçado em 2012, quando a Petrobras anunciou investimentos de US\$ 180 bilhões, até 2020, para construção de 105 plataformas de produção e sondas de perfuração, 542 barcos de apoio e 139 petroleiros.



Figura 3 - Cronograma PROMEF

### 3.3 Navegação de Cabotagem

O Brasil caminha para a incorporação de um modelo multimodal de transporte que permite, uma vez funcionando plenamente, reduzir custos, agilizar o envio dos produtos e reduzir o nível de risco de algumas cargas, entre outros benefícios. Mudanças na matriz de transporte vêm ocorrendo, e alguns setores de atividade econômica já utilizam diversos modais.

A fabricação de novos navios e sua utilização no transporte de Cabotagem, assim como o aumento da frequência de rotas atendidas e do transporte fracionado de cargas, tende a reduzir os empecilhos que hoje existem na utilização deste modal via costa brasileira. Esses avanços estão em processo. Por outro lado, constata-se também que o crescimento do

comércio internacional brasileiro traz consigo perspectivas de implantação de portos concentradores, os quais intensificariam o uso de operações de transbordo. Isso significa que poucos portos nacionais se especializariam nas operações de exportação e importação, e com isso a distribuição desses produtos ao longo da costa brasileira ficaria sob a responsabilidade do sistema de Cabotagem.

Embora o setor demonstre claramente uma tendência de crescimento, ainda se faz necessário transpor várias barreiras que se demonstram de difícil resolução principalmente no curto prazo, tais como: baixa produtividade dos portos se comparado a outros países; elevados percentuais de encargos sociais; falta dos serviços de carga fracionada; burocracia pública e carência de navios e de contêineres para a Cabotagem, custos competitivos, portos eficientes, segurança da carga, tempo de espera menores nos portos e rotas adequadas.

É importante esclarecer que a Cabotagem não tem como objetivo "roubar" a carga do caminhão, mas se integrar a cadeia logística. O modal rodoviário estará sempre presente e continuará sendo indispensável nas pontas da cadeia. A cultura da utilização do transporte rodoviário no Brasil ainda é muito forte, e a familiaridade com as regras deste modal o coloca em vantagem sobre o transporte marítimo. O futuro usuário da Cabotagem precisa acreditar e confiar na operação, caso contrário continuará utilizando o transporte rodoviário, mesmo que este tenha custos mais elevados. Esforços nas áreas legal, fiscal e de monitoramento são fundamentais para criar um ambiente operacional que viabilize uma competição saudável e uma maior eficiência no setor. Quanto mais empresas passarem a utilizar a Cabotagem, maior a necessidade de linhas de transporte e, conseqüentemente, maior a regularidade e a confiabilidade do serviço. Pesa também o fato de que a Cabotagem é sensivelmente menos poluente do que o modal rodoviário, o que em tempos de conscientização ambiental é, certamente, uma alternativa ecologicamente correta.

A Cabotagem como alternativa viável, se torna ainda mais relevante se considerarmos as dimensões geográficas do Brasil e o tamanho de sua costa marítima, além de seus muitos portos. O governo federal vem comprovando a força desse modal ao financiar investimentos em vários terminais brasileiros. Para que o transporte de cabotagem possa crescer e se sustentar, é preciso criar e colocar em prática leis que garantam maior agilidade e eficiência nos portos e que incentivem a maior utilização do transporte aquaviário na costa brasileira.

Para isso, o envolvimento do governo é fundamental, juntamente com as empresas de navegação e usuários do sistema, para o desenvolvimento de planos de melhoria de infra-

estrutura, essencial para que o modal possa suportar um aumento de demanda. A Cabotagem surge como uma nova alternativa aos embarcadores para uma reestruturação da cadeia logística permitindo ao cliente maior flexibilidade e maior poder de negociação junto aos operadores. Existe um grande potencial de crescimento, mas que somente será aproveitado se todos os integrantes da cadeia logística trabalharem em sincronia em busca de um objetivo comum a todos e ao país. A matriz de transporte brasileira deverá apresentar mudanças gradativas gerando maior competitividade no setor e por fim reduzindo custos aos clientes.

**Evolução do transporte marítimo de cabotagem no Brasil,  
segundo tipo de carga - 1997-2007 (milhões toneladas)**

	<b>Granéis Sólidos</b>	<b>Granéis Líquidos</b>	<b>Carga geral</b>	<b>Total</b>
1997	25,4	79,3	1,1	105,9
1998	15,4	100,2	1,8	117,3
1999	22,6	97,6	2,2	122,5
2000	27,1	104,2	3,3	134,7
2001	24,8	107,9	4,6	137,3
2002	24,0	106,9	6,2	137,0
2003	27,4	111,4	7,1	145,9
2004	28,2	111,5	8,7	148,4
2005	28,4	112,5	9,2	150,1
2006	33,1	116,2	14,2	163,5
2007	31,7	122,8 *	14,0 (**)	168,5

Fonte: ANTAQ, Anuário Estatístico Portuário 2005 e 2007

(\*) – O grosso é petróleo e derivados.

(\*\*) – Deste total, 8,2 milhões de tons é de carga containerizada.

Figura 4 - Evolução o transporte marítimo de cabotagem no Brasil

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

No período compreendido entre as décadas de 70 e 80 a Marinha Mercante do Brasil viveu seu auge e de 1995 em diante sofreu uma drástica diminuição de sua frota. A falta de políticas protecionistas causou uma terceirização do setor marítimo, com perda de postos de trabalho, fretes pagos a companhias estrangeiras e o fechamento de estaleiros.

Hoje, a Marinha Mercante está entrando em um estágio promissor. A exploração das reservas do pré-sal está aquecendo o setor de petróleo e gás do nosso país. Novas embarcações e estaleiros estão sendo construídos. A imensa geração de empregos gera mais oportunidades para as diversas classes sociais, aumentando o poder de compra das famílias brasileiras. Graças ao PROMEF, a nossa indústria naval encontra-se em processo de crescimento e com perspectiva de um futuro muito promissor.

A fabricação de novos navios e sua utilização no transporte de Cabotagem, assim como o aumento da frequência de rotas atendidas e do transporte fracionado de cargas, tende a reduzir os empecilhos que hoje existem na utilização deste modal via costa brasileira.

Diante das perspectivas de desenvolvimento econômico, o Brasil necessita de uma Marinha Mercante Nacional composta de navios próprios, modernos e competitivos, cuja contribuição para o Balanço de Pagamentos se fará cada vez maior.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A TRAJETÓRIA DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA: ADMINISTRAÇÃO, REGIME JURÍDICO E PLANEJAMENTO, Alcides Goularti Filho, PESQUISA & DEBATE, SP, volume 21, número 2 (38) pp. 247-278, 2010

EVOLUÇÃO E PERSPECTIVAS DE DESENVOLVIMENTO DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA, Elisabeth Nóbrega, Brasília, agosto / 2008, disponível em [http://www.senado.gov.br/conleg/textos\\_discussao.htm](http://www.senado.gov.br/conleg/textos_discussao.htm)

FATORES QUE INIBEM O DESENVOLVIMENTO DA CABOTAGEM NO BRASIL – VISÃO DO USUÁRIO, Seminário Cabotagem ANTAQ 2009, José Ribamar Miranda Dias - Vice-residente da ANUT Agosto/2009

CABOTAGEM UMA ALTERNATIVA ECONÔMICA DE TRANSPORTE EFICAZ PARA O BRASIL, Álvaro da Costa Durães Filho, Leandra Machado Gonçalves, Míriam Tereza Azeredo Alves, Sandra Mara Rangel Nascimento, Gustavo Silva Maciel. Disponível em: [seer.perspectivasonline.com.br](http://seer.perspectivasonline.com.br)

[http://www.suapesquisa.com/economia/pib\\_brasil\\_2013.htm](http://www.suapesquisa.com/economia/pib_brasil_2013.htm)

<http://marbrasileirotocolando.blogspot.com.br/2010/04/marinha-mercante.html>

<http://www.administradores.com.br/artigos/economia-e-financas/economia-brasileira-abril-de-2013/70397/>

<http://pedesenvolvimento.com/2013/04/14/cabotagem-o-paradigma-da-adaptacao-ao-modal/>

<http://exame.abril.com.br/economia/noticias/emprego-na-construcao-naval-cresce-14-33-no-1-o-tri-2>

<http://www.sergiocabral.com.br/setor-naval-volta-crescer-apos-anos-de-declinio/>

<http://www.portosenavios.com.br/site/noticias-do-dia/industria-naval-e-offshore/18108-navalshore-2012-industria-naval-brasileira-tera-100-mil-vagas-de-trabalho-em-2016>

<http://blog.mundopm.com.br/2011/12/19/perspectivas-economicas-para-2012-pre-sal/>

[http://www.transpetro.com.br/TranspetroSite/appmanager/transpPortal/transpInternet?\\_nfpb=true&\\_windowLabel=barraMenu\\_3&\\_nffvid=%2FTranspetroSite%2Fportlets%2FbarraMenu%2FbarraMenu.faces&\\_pageLabel=pagina\\_base&formConteudo:codigo=103](http://www.transpetro.com.br/TranspetroSite/appmanager/transpPortal/transpInternet?_nfpb=true&_windowLabel=barraMenu_3&_nffvid=%2FTranspetroSite%2Fportlets%2FbarraMenu%2FbarraMenu.faces&_pageLabel=pagina_base&formConteudo:codigo=103)

[http://www.notapositiva.com/trab\\_professores/textos\\_apoio/economia/05balancapagam.htm](http://www.notapositiva.com/trab_professores/textos_apoio/economia/05balancapagam.htm)

<http://informeeconomico.com.br/2008/08/18/balanco-de-pagamentos.html>

<http://prof.aloizio.sites.uol.com.br/balanca.html>