

**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: Leonardo Franco Ortiga**

**Orientadora  
1º Tenente (T-RM2) Cássia Brito  
Rio de Janeiro**

**2013**

**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 Máquinas (FOMQ) da Marinha Mercante.

Por: Leonardo Franco Ortiga.

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

**AVALIAÇÃO**

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

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

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

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

*Existem três tipos de homens: os vivos, os mortos e os que vão para o mar.  
( Platão )*

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente, a Deus, por ter sido comigo em todos os momentos da minha vida. Aos meus pais que através de paciência e conselhos sempre me confortaram nos momentos em que me sentia pressionado e incapaz de conseguir, ao meu avô que muito lutou para que eu concluísse este curso, a minha namorada que sempre me ouviu e aos meus amigos e companheiros de turma que sempre estiveram ao meu lado me ensinando coisas valiosas nessa nossa carreira marinheira.

## DEDICATÓRIA

A minha irmã Ingrid a qual sempre estive comigo e nos momentos difíceis me ajudou a esquecer dos problemas com alegria e carinho.

## RESUMO

Esta pesquisa proporciona a análise da atual situação da Marinha Mercante através de uma linha histórica e perspectivas de crescimento para o futuro. Com isso o trabalho tem por finalidade retomar o passado para que se possa obter uma análise real dos diversos acontecimentos no setor naval até os dias atuais. Situações como, expansão da frota nacional de acordo com a navegação de longo curso, cabotagem, o desenvolvimento tecnológico no setor marítimo e a situação atual dos portos são apresentadas e mostram-se como os principais modais para um futuro promissor dos que utilizam o meio marítimo como fonte de renda para o país.

Também mostra o setor de apoio marítimo e offshore e quais são as tendências para o futuro da profissão, onde os estudos direcionados para extração em águas profundas geram uma grande necessidade de mão de obra qualificada fazendo com que profissionais da área se sintam atraídos pelos salários e regimes de embarque mais confortáveis devido a carência de oficiais qualificados para essas operações.

Palavras – chave: Marinha Mercante; portos Brasileiros; desenvolvimento tecnológico no setor marítimo; offshore.

## **ABSTRACT**

This research provides the analysis of the current situation of the Merchant Marine through a story line and the growth prospects for the future. This work aims to regain the past so you can get a real analysis of the various events in the marine sector to the present day. Situations such as expansion of the national fleet in accordance with long-range navigation, and coastal and offshore marine support, professional training and technological development in the maritime shipping industry are presented and shown as the main modes for a promising future of using the marine environment as a source of income and also for the country.

This research also shows the industry and offshore marine support and what are the trends for the future of the profession, where studies have also targeted for extraction in deep water generate a great need for skilled labor it will also make professionals feel attracted by wages and boarding arrangements more comfortable due to lack of qualified officers for such operations.

Key - words: Merchant Marine; offshore ; Brazilian ports, technological development in the maritime sector.



## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
I – Panorama histórico da Marinha Mercante Mundial.....	11
1.1 - Marinha Mercante.....	11
1.2 – Cenário Histórico da Marinha Mercante Brasileira.....	13
1.2.1 O Barão de Mauá.....	14
1.2.2 O Lloyd Brasileiro .....	15
1.2.3 Contexto Histórico Atual.....	15
1.2.3.1 Parâmetros estatísticos.....	15
II – Principais áreas de atuação econômica da Marinha Mercante.....	18
2.1 – Navegação de Longo Curso.....	18
2.2 – Navegação de cabotagem .....	18
2.3 – Navegação offshore .....	21
III – Situação portuária do Brasil.....	24
3.1 – Realidade dos Portos Brasileiros.....	24
3.2 – Principais Portos.....	25
3.3 – Perspectivas da Marinha Mercante Brasileira.....	27
IV - As perspectivas para o futuro .....	28
4.1 - A Transpetro.....	28
4.2 - Programa de Modernização e Expansão da Frota (ProMEF).....	28
4.3 - O Pré-Sal.....	30
4.4 - A movimentação econômica do Pré-Sal.....	31
4.5 – O Polo Naval do Rio Grande.....	32
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	35
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	36

## INTRODUÇÃO

Este estudo tem como objetivo apresentar as atuais condições da Marinha Mercante Brasileira, especialmente no que diz respeito à sua importância na economia e na logística de recursos.

Atualmente, a Marinha Mercante Brasileira não se encontra mais como no seu tempo áureo das décadas de 1970 e 1980, na qual a indústria naval chegou a ser a segunda maior do mundo, superando grandes potências, como: Estados Unidos, Inglaterra e Alemanha. Nessa época, o Brasil contava com grandes armadores, como o Lloyd Brasileiro, que tinha um grande peso na navegação de longo-curso. Este futuramente iria dar origem a TRANSPETRO. A década de 1990 apresentou a pior fase da Marinha Mercante nacional. A frota nacional se reduziu drasticamente; grandes companhias brasileiras foram desativadas por negligência do governo; estaleiros fecharam suas portas interrompendo a fabricação de embarcações no Brasil, deixando de lado praticamente todo o desenvolvimento tecnológico adquirido nos anos anteriores.

Hoje a Marinha Mercante nacional passa por uma nova fase, muitos são os fatores que elevam o Brasil na aérea comercial, mas atualmente devemos destacar a influência dos *commodities* e, principalmente, da área de petróleo e gás. A recente descoberta do pré-sal representa um avanço não só econômico, mas também social e tecnológico para o país. Ele está idealizando a ideia de resgatarmos nossa frota e reconquistarmos nosso espaço no mercado mundial, entretanto, desta vez, com o petróleo impulsionando nossa indústria.

O estudo mostrará o desenvolvimento da Marinha Mercante ao longo da história, em um contexto geral irá revelar problemas e soluções que foram tomadas ao longo dos anos. Também será abordado a situação atual dos portos brasileiros e os novos investimentos que estão sendo feitos e seu impacto no cenário econômico brasileiro.

# CAPÍTULO I

## PANORAMA HISTORICO DA MARINHA MERCANTE MUNDIAL

### 1.1 - Marinha Mercante

De acordo com a CEPA (Centro de Pesquisa Aquaviária), a Marinha Mercante é um aglomerado de navios, portos, estabelecimentos e tripulações que permitem o transporte marítimo de mercadorias e passageiros através do mar. Mundialmente a Marinha Mercante diferencia-se da Marinha de Guerra que é um conjunto de recursos navais, materiais e humanos que têm por finalidade a defesa de um país e a preservação da segurança do comércio através do mar.

Apesar da comercialização de mercadorias por via marítima ter sido praticada pela maioria das civilizações da antiguidade, a Marinha Mercante como entidade autônoma começou a ser criada por volta da Idade Média por povos antigos, com a formação 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 proporcionou uma elevada comercialização nas chamadas repúblicas marítimas italianas: Veneza, Gênova, Pisa e Amalfi. O crescimento dessas cidades decorreu da manutenção e observação de uma espécie de monopólio sobre a maneira do comércio das mercadorias orientais tais como: (corantes tecidos de damasco, especiarias, plantas medicinais, etc.), que constituíam as maiores fontes de riqueza da época.

O descobrimento do continente Africano, da América e do Brasil, junto também com muitas outras rotas comerciais, deslocou o fluxo marítimo para as frotas: britânica, portuguesa, holandesa e espanhola. Com isso, as pequenas caravelas deram espaços a grandes embarcações de três a quatro mastros, que possibilitaram um visível aumento da quantidade de mercadorias transportada por vias marítimas.

A partir daí surgiram, mais tarde, as primeiras grandes entidades comerciais marítima, que chegariam a alcançar uma grande importância no plano político, militar e financeiro. O desenvolvimento da construção naval impôs grandes inovações ao setor naval. No século

XIX, foi introduzido na indústria naval o metal e junto com o avanço das indústrias logo em seguida foi inventada a máquina a vapor, fatores que revolucionaram o transporte marítimo.

A partir disso sucederam-se avanços decisivos e sucessivos no setor naval, como a substituição da propulsão mediante pás laterais para o uso do hélice em navios de propulsão a vapor (Figura – 1) em lugar destas e a substituição do ferro pelo aço como material de construção dos cascos. Por volta do século XX a variedade de modelos e aplicações gerou a distinção de múltiplos tipos de barcos podendo assim ser classificados para diversas funções.

**Figura - 1**  
**Barco com propulsão a Máquina Alternativa a vapor.**



FONTE: [http://www.revistafator.com.br/ver\\_noticia.php?not=150697](http://www.revistafator.com.br/ver_noticia.php?not=150697)

Essas embarcações eram classificadas de acordo com suas necessidades que eram atribuídas ao tipo de mercadoria a ser transportada, elas se diferenciavam-se através de sua finalidade, porte bruto e outros fatores, algumas delas são: barcas e barcaças, navios petroleiros, cargueiros, frigoríficos, quebra gelos e transatlântico, onde futuramente também com o avanço tecnológico deu-se origem também aos navios gazeios, químicos e as embarcações de apoio offshore.

Na segunda metade do século XX, com o surgimento da aviação o transporte de passageiros sofreu uma regressão considerável, por isso a Marinha Mercante direcionou seus interesses ao transporte de mercadorias e principalmente ao transporte de petróleo e seus derivados devido à grande quantidade de carga a ser transportada e os riscos de poluição do meio ambiente, nesse período também começou a ser implantada nos navios o meio de

propulsão por motor diesel e motor a óleo pesado (Figura – 2), juntamente também com os tipos de motores utilizados em navios de guerra, porta – aviões e submarinos que era a propulsão nuclear.

**Figura – 2**  
**Navio Tanque Pirai**  
**Propulsão: Máquina de Combustão Interna.**



FONTE: [http://www.revistafator.com.br/ver\\_noticia.php?not=150697](http://www.revistafator.com.br/ver_noticia.php?not=150697)

Após esses eventos deram origem as plataformas de extração de petróleo em águas rasas e águas profundas. Também surgiram as embarcações de apoio offshore que maximizavam as operações a bordo das plataformas com grande efeito transportando mantimentos, água e outras coisas.

## **1.2 - Cenário Histórico da Marinha Mercante Brasileira**

Após anos do seu descobrimento, o Brasil, em meados do século XIX, começou a desenvolver o seu setor industrial, mais precisamente a indústria naval. Tal desenvolvimento veio acompanhando o entusiasmo da revolução industrial que acabara de ocorrer na Europa, já com o advento da propulsão da máquina a vapor que possibilitava percorrer distâncias longas rapidamente.

### **1.2.1 O Barão de Mauá**

O Barão de Mauá, Irineu Evangelista de Souza, foi um homem de visão muito promissora em seus negócios, nascido no ano de 1813 em Arroio Grande, Rio Grande do Sul, foi um grande empresário do ramo logístico. Ainda jovem, começou a criar suas empresas e foi até mesmo à Inglaterra buscar recursos, pois estava convencido de que o Brasil deveria caminhar para o setor da industrialização. Construiu rodovias, hidrovias e ferrovias, e foi o fundador de importantes estaleiros e empresas de transporte marítimo e ferroviário, além de ter entrado para o ramo bancário, com a fundação do seu próprio banco. Por questões políticas e diplomáticas, foi perseguido e acabou falindo, todavia antes de falecer saudou todas as suas dívidas. Esse homem foi um ícone da indústria naval, pois expandiu os horizontes do país e deu o grande sopro para o desenvolvimento da nossa Marinha Mercante.

### **1.2.2 O Lloyd Brasileiro**

Em 1894, logo após a declaração da República, surge o Lloyd Brasileiro, formado pela fusão de cinco companhias brasileiras de navegação. Essa empresa foi de suma importância para o desenvolvimento econômico do Brasil. Passou por altas e baixas, deixando de ser privada para se tornar estatal com o afimco de fugir da falência. Conseguiu se estabilizar em meados do século XX, já sendo a maior companhia do país. Com uma frota de 122 navios, liderava o setor marítimo da América do Sul. Passou por duas guerras mundiais onde sofreu perda de embarcações que foram torpedeadas por submarinos alemães e italianos. Possuía muitas linhas regulares para todos os cantos do mundo o que impulsionava a exportação e importação de mercadorias e de passageiros. Porém, o Lloyd sempre enfrentou dificuldades ao longo de sua trajetória e foi no final dos anos 80 que a companhia navegou para a beira de sua extinção. O pontapé inicial foi dado pelo presidente Fernando Collor que desferiu um golpe contra o principal pilar da Marinha Mercante, bloqueando, em 1990, as contas da empresa; que haveria de receber cinco milhões de dólares em depósito bancário por serviços de afretamento prestado. Esse dinheiro serviria como capital de giro para a companhia; que ficou até mesmo sem poder pagar seus funcionários, dando início a uma grande decadência. Além disso, o governo tomou a decisão de abrir a navegação brasileira à empresas estrangeiras, o que barateou o frete e diminuiu a receita do Lloyd. Foi extinta em outubro de 1997, durante o governo de Fernando Henrique Cardoso, com o plano nacional de desestatização das empresas.

Assim sendo, o final da década de 80 e durante a década de 90, foram períodos negros que a nossa Marinha Mercante enfrentou.

### **1.2.3 - Contexto histórico atual**

Certamente, o Brasil necessita ter uma Marinha Mercante forte e atuante, principalmente, se quiser se consolidar como potência exportadora no cenário mundial. O problema é que, atualmente, vive-se a situação inversa: pressionados pela competição desigual promovida 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 se incluir a Petrobras, não supera os 4%.

Outro dado alarmante é o de que, entre 1989 e 1998, a frota mercante mundial cresceu 27%, enquanto a brasileira diminuiu cerca de 20% segundo a ANTAQ (Agência Nacional do Transporte Aquaviário). A utilização de navios estrangeiros para transportar nosso comércio exterior representa um sangramento periódico das reservas em moeda forte do País, já que o transporte de nossas exportações e importações gera fretes da ordem de US\$ 5 bilhões, um verdadeiro peso para a balança de serviços brasileira.

#### **1.2.3.1 – Parâmetros estatísticos**

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.

A navegação interior apresenta, como principais características, uma grande capacidade de transporte com baixo consumo de combustível e fretes substancialmente mais baratos, sendo mais adequada a cargas de alto peso específico, baixo valor unitário, grandes volumes e pouca perecibilidade. É particularmente indicada para a movimentação de cargas a

granel a longas distâncias.

Considerando, portanto, o grande potencial agrícola brasileiro, e os seus cerca de 40 mil km de rios potencialmente navegáveis, o transporte fluvial aparece como uma alternativa bastante econômica para o escoamento da safra agrícola. Ainda além da vocação para transporte de grãos, o transporte hidroviário interior oferece grandes possibilidades para escoamento de carga geral no comércio com os países do Mercosul.

A experiência internacional mostra que a utilização deste modo de transporte é vantajosa. Mesmo em países de invernos rigorosos como o Canadá e os Estados Unidos, rios que congelam por vários meses são programados para aproveitamento em seus períodos de boa navegabilidade, escoando expressivos volumes de carga. Os maiores índices de aproveitamento de hidrovias (percentual de uso da rede potencial) encontram-se na Europa Ocidental e Estados Unidos.

Entre as principais dificuldades operacionais encontradas pelas hidrovias brasileiras destacam-se: a falta de sinalização e balizamento; o assoreamento dos rios, tornando necessárias dragagens constantes; a falta de eclusas para transposição de barreiras naturais ou de hidrelétricas e a falta de terminais especializados para transbordo da carga.

Além de todos esses problemas operacionais, a navegação interior no Brasil ainda sofre com uma legislação complexa e dispersa que dificulta a sua aplicação. O sistema apresenta ainda uma forte dependência dos demais modos de transporte, pois a maior parte dos rios brasileiros não liga os centros geradores de cargas aos grandes centros consumidores ou de exportação.

A composição de corredores de transporte que integrem estes centros, utilizando as hidrovias, impõe custos adicionais de transbordo que, se excessivos, podem inviabilizar o transporte. Como parte desses custos adicionais, aparecem com grande peso as despesas portuárias, que são cobradas de forma imprópria, obedecendo as mesmas estruturas tarifárias do transporte marítimo.

Em relação ao serviço marítimo de longo curso, este tem sido responsável pelo transporte de cerca de 98% do valor e 99% das toneladas do comércio externo brasileiro. Trata-se, portanto, de um meio de transporte de fundamental importância para a economia do País, de cuja eficiência depende o comportamento do comércio exterior e, conseqüentemente, a situação da balança comercial (BNDES, 2010).

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.

A primeira vertente 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.

Segundo Rui Carlos Botter:

“Países como China e Coreia têm uma série de vantagens que fazem com que tenham essa força: mão de obra mais barata, subsídios governamentais, etc. No Brasil, há pouco apoio do governo, altas taxas de impostos, além de outros empecilhos. Se quisermos uma indústria naval com preços competitivos, responsável e segura, é essencial pensar em uma política de desenvolvimento para o setor. As encomendas da TRANSPETRO, subsidiária da Petrobras (ver Rumos, ed. 117), são importantes, mas é um cliente só, o que traz risco, caso sejam realizadas mudanças no cenário político.”

É visível que o Brasil está em grande desvantagem não por falta de recursos primários, mas por uma série de falhas que já perduram por muito tempo, como um carga tributaria alem do comum e muita burocracia para liberação e licença da carga o que com o passar do tempo fez do Brasil um país não competitivo no mercado.

## CAPÍTULO II

### PRINCIPAIS ÁREAS DE ATUAÇÃO ECONÔMICA DA MARINHA MERCANTE

#### 2.1 – Navegação longo curso

De acordo com a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), atualmente, existem poucas empresas brasileiras de navegação que operam na navegação longo curso, onde existe uma frota totalizando cerca de cinquenta e oito embarcações do tipo graneleiros, voltados para o transporte de minérios, petróleo e seus derivados. Para carga geral, operam dezoito embarcações, predominantemente dos tipos “roll-on/roll-off” e porta-contêiner. Hoje o Brasil não possui força neste setor.

A grande parte do transporte mundial é feito através de navios do tipo carga geral, onde se predomina o transporte de mercadorias através de **contêineres**. Com a globalização da economia, o transporte marítimo internacional tende a utilizar navios grandes e velozes, em poucos portos especializados e com operações intermodais sofisticadas, com tempo mínimo para carga e descarga.

A navegação desse tipo passa por uma grande transformação, que é a fusão de grandes empresas formando o que se chama de *mega carries*. A operação *mega carries* atua em larga escala no mercado internacional, devendo existir juntamente um grande capital para mantê-los e também uma logística de conceito e abrangentes sobre o fato de grande captação de cargas no mercado mundial.

Devido a todos esses fatores a entrada de novas empresas se torna mais restrita para aquelas que desejam participar desse mercado. Não havendo participação do capital nacional no transporte de longo curso de carga em contêineres, pois as empresas brasileiras que atuam nesse segmento foram adquiridas por grupos estrangeiros.

#### 2.2 – Navegação cabotagem

O Brasil possui uma grande faixa litorânea privilegiada, com 8 mil quilômetros de costa e cerca de 40 mil quilômetros de faixa com grande potencial para navegação. Porém,

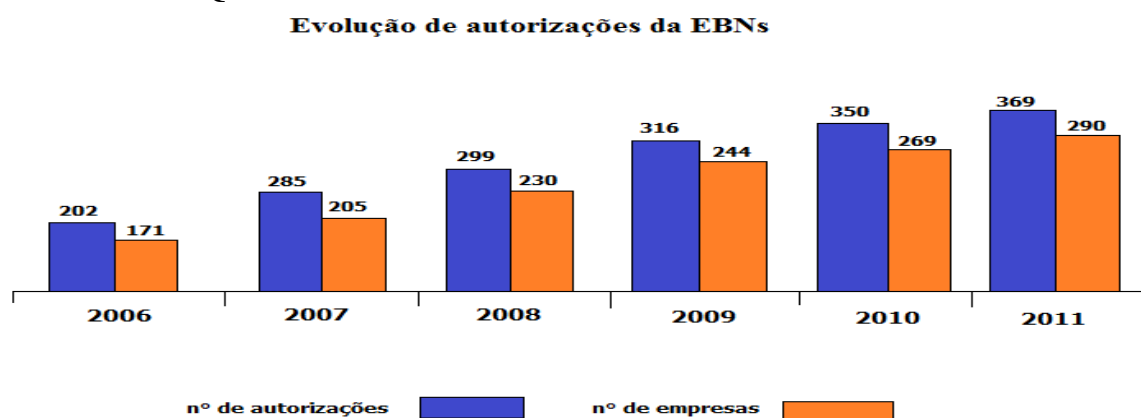
com toda essa faixa o transporte aquaviário de cargas corresponde a cerca de 13,6% de toda a carga que é transportada no Brasil, de acordo com a Confederação Nacional de Transporte (CNT).

Por um longo tempo, a navegação por cabotagem era bastante restrita, limitada a navios de bandeiras brasileiras, ou seja, navios construídos no Brasil. Após agosto de 1995, foram permitidas possibilidades de empresas estrangeiras atuarem nessas atividades, onde somente em janeiro de 1997 de acordo com a *Lei 9.432*, as empresas estrangeiras passaram a ter direito a realizar o transporte de mercadorias pela cabotagem desde que fossem afretadas por empresas brasileiras de navegação.

Após o ressurgimento da cabotagem no Brasil, é notória a percepção de crescimento desse modal devido à grande capacidade de transporte e também o baixo custo para o transporte. Fazendo uma comparação com o transporte rodoviário o custo para o transporte do modal rodoviário chega a ser 23% em relação ao custo de combustível, porém o transporte aquaviário chega a 5% em relação ao custo do combustível de acordo com dados fornecido pela ANTAQ.

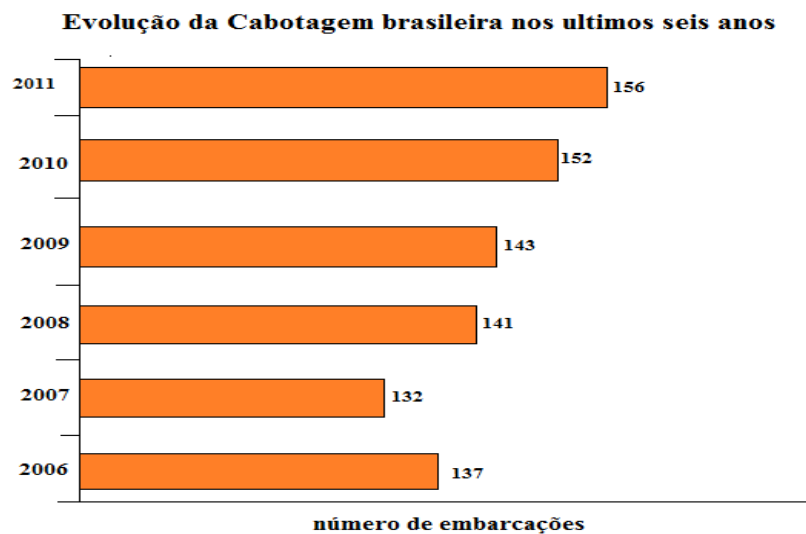
Nos últimos sete anos o número de autorização para que empresas estrangeiras atuem no mercado de transporte nacional aumentaram, de acordo com a ANTAQ, essas autorizações foram de 88% entre 2006 e o início de 2012 com isso a quantidade de empresas estrangeiras autorizadas saltou de 171 para 290 empresas, o que equivale a uma expansão de 70%. Também deve-se considerar essas empresas atuando não só na cabotagem mas também em outros tipos de navegações. A principal razão para a expansão observada foi o crescimento da demanda para operação na navegação de apoio cabotagem e apoio portuário tais dados são apresentados no (gráfico – 1) abaixo.

**Gráfico - 1**  
**FONTE: ANTAQ**



Em relação à expansão da cabotagem no Brasil, como resultado de políticas públicas que estimularam o desenvolvimento da construção naval e dos investimentos oferecidos para o processo de expansão para a exploração de petróleo em águas rasas e profundas, a frota brasileira nesse modal sofreu uma expansão ao longo dos últimos anos. Na cabotagem brasileira foi percebido um aumento de 14% de acordo com o (gráfico -2) tendo a frota saltado de 137 para 156 embarcações nesse período.

### Gráfico – 2



FONTE: ANTAQ

O crescimento da cabotagem apresentou taxas diferenciadas em função do tipo de carga transportada. A seguir há uma tabela com dados da ANTAQ que mostra, resumidamente, as toneladas movimentadas em 2002, 2003, 2004 e 2005 e os respectivos percentuais de crescimento entre 2002 e 2005 por tipo de carga.

**Movimentação em portos privados e terminais privados**  
**Cabotagem: 2002 - 2005 (tonelagem x 10<sup>3</sup>)**

Tipo de Carga	2002	2003	2004	2005	crescimento 2005/2002
Granel Sólido	23.997	18.383	28.192	28.441	18,3%
Granel Líquido	106.383	111.357	111.484	112.498	5,7%
Granel Geral	6.169	7.121	8.743	9.201	49%

FONTE: ANTAQ

A Agência Nacional do Transporte Aquaviário (ANTAQ) demonstrou grande euforia, com o desenvolvimento e a expansão da navegação por cabotagem. Ela também ressalta a Mercosul Line, que importou dois navios e está regularizada junto ao governo com o fim de construir duas novas embarcações para a Login no estaleiro Ensui, no estado do Rio de Janeiro, e também a construção de novas embarcações da TRANSPETRO que irá aquecer ainda mais o mercado para a cabotagem no Brasil.

### **2.3 – Navegação de Apoio e Offshore**

Houve um aumento significativo na demanda dessa área de apoio marítimo, onde também abrange o offshore. Foi o setor que mais cresceu na Marinha Mercante brasileira, mesmo com uma inexpressiva participação nacional devido a poucas empresas de bandeira brasileira colaborar com uma pequena frota nesse tipo de modal de navegação, espera-se, porém, que essa situação esteja em mudança.

As plataformas de prospecção e produção de petróleo consomem diariamente um grande volume de suprimentos e materiais, que devem ser transportados pelo mar. As embarcações de apoio marítimo estão dispostas para transportar esses mantimentos, água potável e óleo diesel de acordo com as necessidades das plataformas e outras embarcações em serviço nos campos de produção.

Existem diversas modalidades no apoio marítimo, dentre estas se podem citar os navios *Supply* que abastecem as plataformas e navios com utilitários diversos, como combustível e cimento. Os navios AHTS ( anchor handling tugboat supply) tem a função de dar suporte a ancoragem e desancoragem das plataformas. Também temos os ROV que

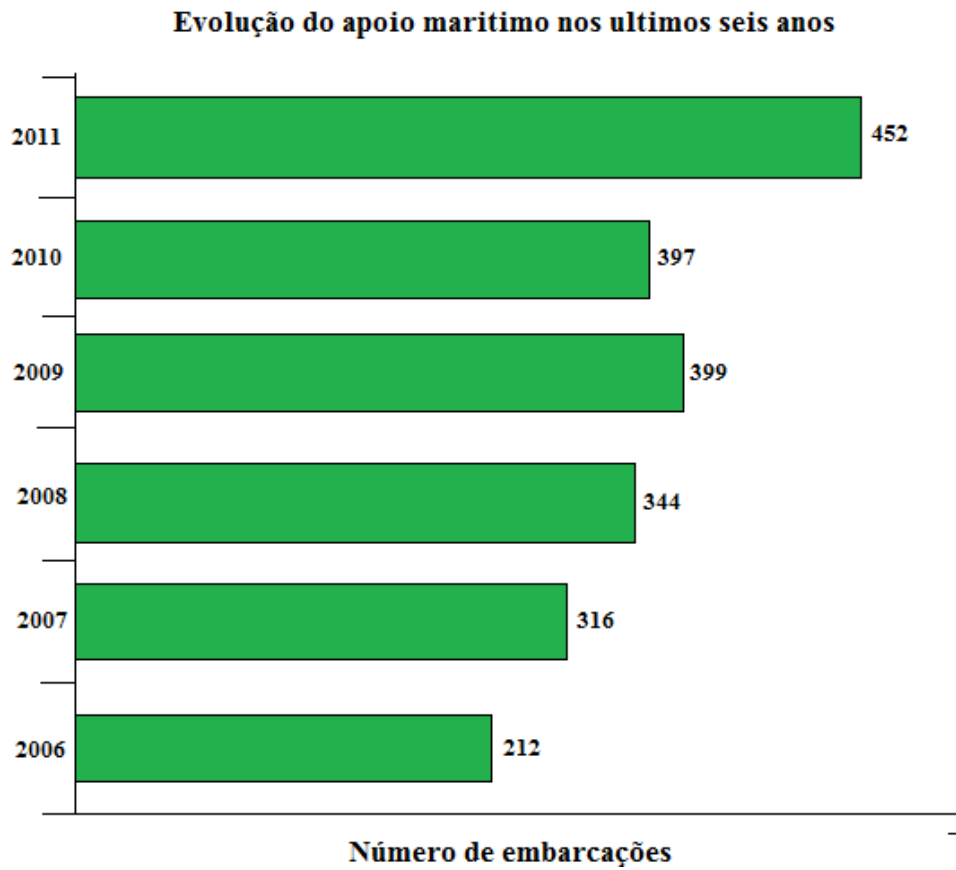
através de um robô faz operações de grande sutileza, como soldagem e troca de dutos, em grandes profundidades.

De acordo com a Revista Portos e Navios – Marinha Mercante esses tipos de embarcações possuem alta tecnologia, que se faz necessária para a atividade a que está designada. Muitas dessas embarcações, por exemplo, já atuam com Sistema de Posicionamento Dinâmico (Sistema DP), um sistema de controle complexo, composto por diversos equipamentos dos quais podemos destacar: os sensores (GPS, anemômetros, giroscópios entre outros), atuadores (propulsor e leme) e um processador central responsável pela execução do algoritmo de controle e pela interface com o operador. Graças ao Sistema DP, as operações dessas embarcações são mais precisas e seguras. No Brasil, a Petrobrás é pioneira na utilização desse tipo de sistema na exploração e produção de petróleo em águas profundas.

O setor de apoio hoje é responsável por mais de 10 mil empregos, entre os quais mais de quatro mil oficiais de marinha. Um problema é o de reparos navais, pois os estaleiros brasileiros não suportam toda a demanda e a fila de espera vai de três a quatro meses. Cogita-se até a possibilidade do uso de estaleiros internacionais próximos, como o da Argentina, algo que realmente impede o Brasil de aprimorar seus estaleiros nacionais.

Na navegação de apoio marítimo no Brasil o número de embarcações brasileiras mais que duplicou entre 2006 e 2011, passando a frota de 212 para 452 embarcações o que é mostrado através do (gráfico – 3), em 2003, a participação das embarcações de bandeira nacional na frota era de 40,5% e, atualmente, estima-se que esteja em 43%. O mercado de apoio marítimo por 24 empresas que, juntas, afretam à Petrobras 136 embarcações. O valor estimado desse mercado é de U\$400 milhões.

Gráfico - 3



FONTE: ANTAQ

## CAPÍTULO III

### Situação Portuária no Brasil

#### 3.1 - Realidade dos Portos Brasileiros

Como vimos anteriormente o Brasil é um país que depende muito de sua Marinha Mercante, com os problemas advindos da crise da indústria naval e os problemas com as empresas, os portos brasileiros ficaram bastante ultrapassados e essas foram as principais causas do atraso portuário.

A maioria dos portos brasileiros não acompanhou o desenvolvimento tecnológico do transporte marítimo, que necessita de águas mais profundas, disponibilidade de frentes de atracação, instalações de grande capacidade e especializadas para movimentação de contêineres e granéis. Os equipamentos dos portos marítimos brasileiros são muito antigos, alguns com quase 50 anos de utilização à espera de reparos e outros até mesmo desativados, além de não serem adequados ao peso das cargas e às novas tecnologias de manuseio das mercadorias.

A caducidade da infra-estrutura, também é um agravante no sistema portuário. No cais, faltam berços de atracação, criando filas de navios a espera do embarque ou desembarque de cargas. E esta falta de agilidade acaba elevando os custos, tanto do navio parado, quanto de toda a operação portuária. E, também, há necessidade de terreno nivelado e firme para suportar o peso dos novos equipamentos que são mais versáteis e menos complexos.

Na maioria dos portos os equipamentos estão sucateados, há excessiva mão-de-obra, corporativismo, serviços privados de transportadoras, armazéns, despachantes, agências de navegação e armadores, encarecendo a atividade portuária.

Tentando solucionar o problema da estrutura cara e ineficiente dos terminais portuários brasileiros, os portos públicos estão sendo privatizados. Este processo começou com a Lei de Modernização dos Portos, de 1993.

Com a vigência da Lei de Modernização dos Portos, os problemas identificados, foram relativamente corrigidos e desta maneira, as operações portuárias ganharam qualidade,



agilidade e competitividade, não só regional como também mundial.

Cada porto teve sua autonomia gerencial, suas tarifas de serviços portuários e administração, acabando com a pulverização de recursos financeiros enviados pelo Governo Federal. A participação do setor privado foi positiva tendo em vista que o porto não se tornou um centro de transbordo, com concentração de escalas de navios, sem vínculo com a importância da economia da região. Desta maneira, os portos tiveram subsídios e foram adaptados às Plataformas Logísticas, como um ponto fundamental nas relações comerciais internacionais. É bom ressaltar que a lei não atingiu de maneira homogênea todos os portos brasileiros, os principais portos do país tiveram muitas melhorias após essa lei, entretanto, alguns portos considerados menos importantes não tiveram os mesmos investimentos e com isso muitos ainda continuaram de certa forma ultrapassados.

Atualmente, os portos vêm passando por algumas modificações e, conseqüentemente, alguns problemas. No ano passado o presidente da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), Celso Quintanilha, falou a respeito de uma mudança idealizada pela agência, que seria a adoção do contrato de adesão como instrumento de obrigação de autorização, além da simplificação das exigências documentais em termos de certidão negativa de débito e elementos técnicos de projeto de implantação de terminais. Tal medida entra em algumas controvérsias. Para o presidente da ANTAQ, a aprovação da nova resolução, resulta em investimentos em terminais privativos, ampliando a oferta de infra-estrutura portuária para suportar um possível crescimento das transações do país no comércio internacional. Já para alguns especialistas na área, a medida viria a trazer muitos problemas inclusive um desequilíbrio econômico-financeiro nos contratos existentes em portos públicos.

### **3.2 - Principais Portos**

O Brasil é um país que possui uma vasta região litorânea, conseqüentemente o número de portos no país é considerável. Os principais portos são: Angra dos Reis, Aracatu, Belém, Cabedelo, Estrela, Fortaleza, Ilhéus, Imbituba, Itaguaí, Itajaí, Maceió, Manaus, Natal, Paranaguá, Pecém, Pirapora, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Rio Grande, Salvador, Santos, São Sebastião, Suape e Vitória. São esses os portos que fazem o Brasil conseguir desenvolver sua Marinha Mercante e aumentar o número de exportações e o transporte de cargas em seu litoral.

O porto de Pecém, por exemplo, é um terminal recente, no entanto já conseguiu grandes avanços em termos de movimentação de carga. O governo do Ceará deu início à articulação de novas fontes de fomento para construir dois píeres no porto de Pecém e realizar outras melhorias no complexo, como a instalação de uma correia transportadora de minérios e um centro de utilidades com escritórios e pontos comerciais nas imediações do porto. Os projetos estão sendo tocados de modo a entrarem em operação junto com a siderúrgica prevista para 2016. Com as duas novas estruturas e o funcionamento da usina a plena capacidade, a movimentação de cargas no porto deve passar para 25 milhões de toneladas em 2017. Já o porto de Belém, deve preocupar-se com os assaltos feitos por piratas nas embarcações que cruzam o estado do Pará e, para isso, o governo paraense disponibilizará quatro lanchas para ser feito o patrulhamento. O porto de Cabedelo vem passando por algumas dificuldades com mão-de-obra e até mesmo navios não aparecem por lá. Paranaguá passou por um processo de reestruturação e também por alguns problemas, mas atualmente tem tido destaque em muitas operações inclusive com contêineres. Atualmente os contêineres têm movimentado muito dinheiro nos portos brasileiros e um exemplo de destaque seria o porto de Salvador que, localizado na Bahia de Todos os Santos, exibe os títulos de porto de maior movimentação de contêineres do Norte/Nordeste e 2º maior exportador de frutas do Brasil. Já o porto de Santos, é o maior porto da América Latina, localizado estrategicamente dentro de um Estado industrializado e com um sistema rodoferroviário em desenvolvimento apoiado pelos demais municípios vizinhos. Com a implantação da lei da modernidade portuária trouxe divergência entre o capital / trabalho, e devido a problemas políticos e as altas taxas praticadas, desviam cargas para outros portos. O porto que se encontra no Rio de Janeiro atende, além de si mesmo, os estados de São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Bahia e sudoeste de Goiás, entre outros. Isso faz dele um dos mais movimentados do país quanto ao valor das mercadorias e à tonelagem. Minério de ferro, manganês, carvão, trigo, gás e petróleo são os principais produtos escoados.

Outros portos se destacam por diversos aspectos, entretanto foram citados acima os mais relevantes em relação a diversos tipos de cargas.

### **3.3 - Perspectivas da Marinha Mercante Brasileira**

O crescimento do comércio mundial se reflete diretamente na demanda por transporte marítimo de carga, isso porque a maior parte do comércio exterior é feito pela via marítima. A Marinha Mercante brasileira encontra-se em período de expansão, graças aos investimentos na Indústria Naval e a ampliação da frota nacional. De acordo com os cadernos de Infra-Estrutura (1997, p.86-87) a abertura do mercado de serviços de transporte marítimo, obrigará as empresas brasileiras de navegação a reestruturarem suas formas de atuação visando obter condições para enfrentar as concorrências internacionais.

O Brasil precisa de avanço e modernização para conseguir um desenvolvimento relevante de sua Marinha Mercante e, além disso, necessita de atrativos para manter oficiais trabalhando já que o déficit de oficiais vem agravando a situação das companhias de navegação brasileiras pelo fato delas não conseguirem concorrer com a área off-shore que oferece melhores salários e tempo de descanso igual ao tempo de embarque. Embora a Marinha Mercante esteja passando por esses problemas, as perspectivas para o setor portuário são empolgantes. De acordo com “O Fluminense”, a Petrobrás já aprovou o terceiro plano de renovação de sua frota e anunciará a construção de 146 novas embarcações na área de apoio off-shore. Tal fato refere-se apenas aos barcos, sem contar com plataformas e os insumos. A construção desses novos navios contribuirá para o desenvolvimento dos estaleiros onde serão construídos e ainda a geração de milhares de empregos diretos e indiretos.

Outra medida necessária é a revisão de todas as normas legais restritivas que impedem o surgimento do Operador de Transporte Intermodal e do “Conhecimento Único de Transporte” e o tratamento diferenciado dos navios de cabotagem e das modernas embarcações de longo curso, com tripulação brasileira habilitada, revendo principalmente a obrigatoriedade de contratação de serviços de praticagem e rebocagem, bem como a implantação efetiva da lei de modernização dos portos de modo a viabilizar a implantação de centros regionais de consolidação de cargas, para cabotagem e do comércio internacional, no Norte e Nordeste (Manaus, Belém e Suape) e nos principais portos do Sudeste e Sul (Vitória, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, e Rio Grande).

## CAPÍTULO IV

### As perspectivas para o futuro

#### 4.1- A Transpetro

Maior armadora da América Latina e principal empresa de logística e transporte de combustíveis do Brasil, a Petrobras Transporte S.A – Transpetro atende às atividades de transporte e armazenamento de petróleo e derivados, álcool, biocombustíveis e gás natural. A empresa, subsidiária integral da Petrobras, foi criada em 12 de junho de 1998, de acordo com a legislação (Lei nº 9.478/1997) que reestruturou o setor de petróleo no Brasil. O principal objetivo da Transpetro é crescer e ajudar a impulsionar o desenvolvimento no País, em sintonia com a estratégia de negócios do Sistema Petrobras.

A Transpetro é responsável por uma rede de estradas invisíveis, formadas por mais de 13 mil km de dutos – entre oleodutos e gasodutos – que interligam todas as regiões brasileiras e abastecem os mais remotos pontos do País. À malha de dutos se aliam terminais e uma frota de navios petroleiros, unindo as áreas de produção, refino e distribuição da Petrobras e atuando na importação e exportação de petróleo e derivados, de biocombustíveis e de gás natural.

Além da Petrobras, seu principal cliente, a Transpetro presta serviços a diversas distribuidoras e à indústria petroquímica.

Sua missão é atuar de forma segura, rentável e integrada, com responsabilidade social e ambiental, no transporte e armazenamento de petróleo, derivados, gás, petroquímicos e renováveis.

#### 4.2- Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef)

A Transpetro se prepara para navegar com uma frota renovada. O Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), que faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, representa uma guinada para a indústria de navios de grande porte no Brasil.

Inicialmente o programa promoverá a construção de 26 novos petroleiros que garantirão maior autonomia e controle no transporte da produção da Petrobras e poderão

servir de alicerce para o renascimento da indústria naval brasileira.

Apenas na primeira fase, o Programa de Navios irá gerar mais de 20 mil empregos diretos. Além disso, a indústria naval brasileira, estagnada desde a década de 80, está sendo reativada. Como consequência 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.

Esses navios previstos na primeira fase terão capacidade de transportar cerca de 2,7 milhões de TPB. Serão construídos dez navios Suezmax, cinco Aframax, quatro Panamax, quatro de Produtos e três Gaseiros (gás liquefeito de petróleo - GLP).

Com a frota renovada, a Transpetro poderá responder melhor aos desafios impostos pelo aumento da produção nacional de combustíveis e da autossuficiência em petróleo, e pela expansão da Petrobras no Brasil e no exterior.

A construção desses navios movimentará não somente o comércio exterior, pela exportação de petróleo, mas também, como dito anteriormente, o mercado interno, já que 23 desses navios já foram encomendados para 4 estaleiros brasileiros, totalizando em torno de US\$ 2,7 bilhões.

A segunda fase do ProMEF foi lançada no dia 26 de maio de 2008. Os 23 navios previstos terão capacidade de transportar 1,3 milhão de toneladas de porte bruto (TPB) e deverão demandar cerca de 250 mil toneladas de aço durante o período de construção. São quatro Suezmax DP, três Aframax DP, oito de Produtos, cinco Gaseiros (gás liquefeito de petróleo - GLP) e 3 de Bunker (transporte de combustível para outros navios).

Dez navios já estão contratados, sete deles, construídos pela primeira vez no Brasil, são aliviadores de posicionamento dinâmico de última geração e com sistema de carregamento pela proa. Sua finalidade é aliviar as plataformas de produção de petróleo. Outros três petroleiros são para transporte de “*bunker*”.

O Promef (I e II) é um dos mais importantes projetos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), e deverá gerar aproximadamente 40 mil empregos no País até 2015.

As premissas do Promef são de que os navios sejam construídos no Brasil, com a garantia de um índice de nacionalização de 65% no Promef I e de 70% no Promef II, e que os estaleiros sejam competitivos internacionalmente.

Em setembro de 2009, foram realizados os dois primeiros batimentos de quilha (momento em que o primeiro bloco é instalado, em posição definitiva, no dique de construção do navio). O primeiro foi de um navio do tipo Suezmax (para transporte de óleo cru), com lançamento ao mar em para março de 2010. O segundo contemplou um navio do tipo

Produtos (para transporte de petróleo e de etanol, com capacidade de 48 mil TPB), lançado ao mar em abril do mesmo ano.

O governo atual também anunciou que iria precisar de 146 barcos de apoio; com a confirmação do pré-sal, o mercado elevou essa estimativa para 200 unidades. Mas, ao fazer licitação para 24 barcos de apoio, a estatal só aceitou 13, deixando 11 de fora - e sinalizando que haveria atrasos nas contratações. Há duas décadas, a Petrobras criou inteligente sistema, pelo qual não compra esses barcos: a empresa propõe-se a fazer aluguel de longo prazo e as empresas vencedoras constroem as unidades e as cedem à Petrobras. As empresas participantes têm de ser brasileiras - embora possam ter 100% de capital estrangeiro - e os barcos devem ter o pavilhão nacional - o que agora poderá ser eliminado para parte dos novos barcos de apoio, se for considerado "embarcação de pesquisa".

A ideia inicial era resolver um problema já tratado nesse trabalho relativo ao envio de fretes e gasto com transportes para empresas estrangeiras, porém o despreparo do setor nacional acabou gerando um clima de instabilidade que pode acabar em uma briga no tribunal.

#### **4.3- 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.

Convencionou-se chamar 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 28,5° API, baixa acidez e baixo teor de enxofre. São características de um petróleo de alta qualidade e maior valor de mercado.

Essas descobertas elevarão a empresa, ao longo dos próximos anos, a um novo patamar de reservas e produção de petróleo, colocando-a em posição de destaque no ranking das grandes companhias operadoras. Com a experiência adquirida no desenvolvimento de campos em águas profundas da Bacia de Campos, os técnicos da Petrobras estão preparados,

hoje, para desenvolver as acumulações descobertas no pré-sal. Para isso, já estão promovendo adaptações da tecnologia e da logística desenvolvidas pela empresa ao longo dos anos.

Com todas essas inovações a Petrobras passa por uma dificuldade por ela confirmada: a capacidade instalada da indústria de bens e serviços ainda é insuficiente para atender às demandas previstas. Diante disso, o plano inicial é recorrer a algumas vantagens competitivas já identificadas, para fomentar o desenvolvimento da cadeia de suprimentos.

Graças à sua capacidade de alavancagem, pelo volume de compras, a empresa tem condições de firmar contratos de longo prazo com seus fornecedores. O que se identifica como uma garantia para um mercado em fase de expansão. Além disso, pode antecipar contratos, dar suporte a fornecedores estratégicos, captar recursos e atrair novos parceiros. Tudo isso alicerçado num programa agressivo de licitações para enfrentar os desafios de produção dos próximos anos.

Ildo Sauer, ex-diretor de Gás e Energia da Petrobras e hoje um dos diretores do Instituto de Eletrotécnica e Energia da Universidade de São Paulo (USP), em entrevista ao *Imprensa Popular*, no dia 1 de setembro de 2009, quando questionado sobre qual a importância das descobertas recentes de jazidas petrolíferas na camada pré-sal, na plataforma continental brasileira respondeu da seguinte forma:

“(...) produção brasileira se concentra, hoje no “primeiro andar” das jazidas no mar, e o país já é autossuficiente em petróleo. As novas jazidas da camada pré-sal podem levar o Brasil aos patamares de 30, 80 ou até de mais de 250 bilhões de barris. De qualquer modo, a posição do Brasil mudará significativamente. A importância dessas novas reservas pode ser evidenciada não apenas pela mudança de “status” do Brasil quanto à disponibilidade de energia, como também no plano das relações internacionais, dado que o país passará à condição de exportador. E é bom lembrar que as reservas conhecidas no mundo estarão praticamente esgotadas em não mais de 30 anos.”

Esse fato é tomado de vital importância para a Marinha Mercante brasileira, já que na posição de exportador o Brasil necessitará de uma estruturada frota que para se tornar mais lucrativa para o país deverá possuir bandeiras nacionais, ou ser de empresas totalmente brasileiras para que o valor pago com esse transporte fique no país como forma de salário de funcionários e investimentos dessas companhias.

#### **4.4- A movimentação econômica do Pré-sal**

Com a descoberta das reservas do Pré-sal, criou-se uma nuvem de incertezas sobre os futuros procedimentos que a Petrobrás tomaria, principalmente com a especulação inicial de que a empresa privatizaria parte dessa exploração devido ao seu despreparo para trabalhar

com esses tipos de campos.

Essas preocupações refletiram-se no setor econômico fazendo as ações da empresas sofrerem drásticas quedas. Para contornar essa situação a atual presidente do Brasil, Dilma Rousseff, anunciou o marco regulatório do pré-sal. Segundo a ministra, as oscilações de mercado não podem ser levadas em consideração para definir a lucratividade tanto da Petrobras quanto da Petro-Sal, futura estatal que coordenará a exploração desse petróleo.

No pregão do dia 31 de agosto de 2008, da Bolsa de Valores de São Paulo, as ações preferenciais da Petrobras, as mais negociadas no mercado, registraram queda de 3,53%. O desempenho dos papéis da empresa ajudou a derrubar o Ibovespa, índice da Bolsa, que fechou em baixa de 2,1%. Levando-se em consideração que grande parte da preocupação dos investidores é devido à falta de estrutura da empresa mediante o tamanho da exploração a ser feita, e que parte dessa estrutura está relacionada com a falta de navios para transportar toda essa imensa produção, é fácil perceber a influência econômica que a Marinha Mercante exerce no Brasil.

Após a confirmação do Pré-sal, a criação dos projetos de extração e todas as medidas que tornam essa exploração real as ações da Petrobras continuaram a sofrer oscilações devido à preocupação dos investidores de como será a nova capitalização da estatal. No dia 17 de junho de 2010, por exemplo, a cotação das ações preferenciais fechou em queda de 0,44%, valendo R\$ 29,52, após terem subido 2,13% no dia anterior segundo o jornal O Globo.

Como tentativa de contornar essa situação, o Senado aprovou no dia 10 de junho de 2011 a capitalização da Petrobras, além da cessão onerosa de cinco bilhões de barris de petróleo à companhia, porém o mercado financeiro continua cauteloso e cheio de oscilações.

#### **4.5 – Polo Naval de Rio Grande**

Desde 2003 a indústria naval vem se recuperando do seu abandono e da falta de injeção de dinheiro. Mas como já era de se esperar, a descoberta das novas jazidas de petróleo no litoral brasileiro, por serem grandes reservas petrolíferas, deixam-nos duas opções: fazer a abertura unilateral da exploração desses poços para empresas do exterior, ou investir no segmento da indústria naval e infraestrutura portuária do Brasil.

Com a escolha da segunda opção, o governo federal projetou um plano para garantir essa soberania de transporte e exploração desse novo óleo e gás, além de estimular a iniciativa privada para a construção de barcos e plataformas.



A construção de novos estaleiros e a modernização dos já existentes são contemplados, majoritariamente, com os recursos do PAC, lançado em 2009. Nossa economia navega a toda força e, junto com ela, navegam os polos navais, que estão se tornando seus pilares, pois atualmente é o setor que mais gera emprego e desenvolvimento social no país. Os polos navais são a grande aposta do governo e da indústria para atrair encomendas geradas pelo petróleo e pelo esforço de exploração do pré-sal. Somente em aço, a demanda da Petrobras é de 4 milhões de toneladas até 2015, para construção de sondas, plataformas e navios.

O porto de Rio Grande é um grande propulsor do desenvolvimento gaúcho e brasileiro e tem importância estratégica no crescimento do comércio exterior do país. Porto mais importante do Mercosul, possui um calado profundo e pode receber grandes embarcações. Devido a sua boa localização geográfica, possui grande capacidade de ampliação e expansão da sua infraestrutura. A ilha Terraplano, que fica em frente ao cais, é originária de sedimentos retirados da primeira dragagem do canal, há quase mais de um século, ela representa o “pote de ouro” do porto gaúcho, pois pode tornar-se o berço de atracação de mais 16 navios, segundo estudos do porto. Ela é o mais novo desafio da iniciativa privada, pois é um verdadeiro resgate da indústria naval brasileira e pode elevar o porto do Rio Grande ao patamar de superporto.

Segundo a Petrobras, está previsto até o ano de 2015 a criação de 400 mil empregos, diretos e indiretos, somente no polo naval de Rio Grande, desde profissionais com nível básico e técnico de educação, até profissionais de nível superior como engenheiros. A construção da plataforma P-53 em 2006 e a atual montagem da P-55 e P-63, mais a encomenda de oito cascos de navios para a exploração do pré-sal, estão fazendo o estado passar uma fase de muito progresso. A nação gaúcha está sendo muito beneficiada por este segmento, Rio Grande é atualmente o segundo maior polo naval do Brasil.

Estão instaladas na cidade importantes empresas do setor de óleo e gás e empresas especializadas na construção de plataformas petrolíferas, tais como ECOVIX, WILSON SONS Estaleiros, QUIP e ENGEVIX. Todos os investimentos dessas empresas no estado giram em torno de 14 bilhões de dólares. Uma das grandes apostas do setor é na construção de cascos padronizados para plataformas de exploração do pré-sal, o que permitirá maior rapidez no processo de construção, ganho de escala e a consequente otimização de custos. Elas são do tipo FPSO, aptas para a produção, armazenamento e escoamento do petróleo, e foram projetados para atender a demanda de 150 mil toneladas de óleo por dia e 6 milhões de m<sup>3</sup> de gás/dia.

Com a construção da P-53, Rio Grande passou a ser a sexta maior cidade da economia gaúcha com um crescimento econômico de 27,88% contra 12,85% do resto do estado e, em 2008, chegou à quarta colocação. Isso gerou emprego e desenvolvimento na cidade. Atualmente a área de construção civil tem crescido bastante, novos bairros e até mesmo um shopping center estão sendo construídos na cidade, o que alavanca não só profissionais da indústria naval, como também profissionais de um ramo diametralmente oposto

A Petrobras promete investir pesado, são 225 bilhões de dólares até 2015 para executar o projeto de exploração da camada do pré-sal ao longo da costa brasileira, é o maior plano de negócios do mundo. Para isso, a empresa vem investindo dinheiro no projeto para revitalizar a indústria naval nacional. Rio Grande é um dos protagonistas dessa transformação, com o recebimento de 2,1 bilhões de dólares da referida empresa, a cidade que está dotada com o maior dique seco da América Latina para a construção de plataformas de petróleo, está fazendo bom uso dele. Já entregou uma e está prestes a entregar mais duas encomendas.

Marcos Reis, diretor de suporte corporativo da QUIP, a empresa pioneira no polo naval de Rio Grande, afirmou que Rio Grande é o polo naval mais desenvolvido do Brasil. A proximidade com os países do Mercosul, a posição estratégica junto às rotas marítimas internacionais e a credibilidade da economia brasileira aumentam o interesse dos investidores estrangeiros. Segundo Ivo Dworschak, vice-presidente do Estaleiro Rio Grande do grupo Engevix ele afirma que: É muito dinheiro para ser investido na infraestrutura do porto e no polo, mas todo mundo ganha com isso, as cidades periféricas, a própria cidade, o estado do Rio Grande do Sul e o Brasil. “O que vem pela frente é muito grande”

A plataforma P-53, já foi concluída e duas mais, a P-58 e a P-63, estão em fase de produção. Oito cascos de plataformas de exploração e três navios-sonda estão na fase de projeto. Além disso, um estaleiro da empresa Wilson Sons está destinado à produção de navios de apoio está sendo projetado e um novo estaleiro o EBR São José do Norte, na cidade vizinha, aguarda liberação da licença ambiental para iniciar o projeto. Esses são os resultados dos investimentos nesse polo naval, pois o governo do estado colocou o desenvolvimento da indústria oceânica no centro de suas prioridades. O estado oferece vários benefícios, tais como incentivos fiscais e financiamentos. A intenção é de que o Rio Grande do Sul venha a ser um dos líderes na indústria *offshore*.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

Com o advento do pré-sal e políticas que visam favorecer a construção naval nacional, o setor tenta recuperar sua participação na economia brasileira e no mercado mundial. Graças a Petrobras, os estaleiros voltam a construir embarcações, empregando mão de obra brasileira, gerando renda ao 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 FMM asseguram às empresas o capital majoritário necessário para financiamento das embarcações, mas ainda é uma longa jornada rumo à 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. Levando-se em consideração toda a logística envolvida no transporte das importações e exportações nacionais, o potencial e investimentos necessários se elevam para outra ordem de grandeza.

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

ANTAQ. Desempenho portuário no Brasil. Disponível em:

[www.antaq.gov.br/Portal/DesempenhoPortuario](http://www.antaq.gov.br/Portal/DesempenhoPortuario). Acesso em 04 de Julho de 2013.

BNDES. Operações com recursos do FMM. Disponível em:

[www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes\\_pt/Areas\\_de\\_Atualizacao/Infraestrutura/Logistica/naval\\_pesqueiras.html](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Areas_de_Atualizacao/Infraestrutura/Logistica/naval_pesqueiras.html). Acesso em 1 de abril de 2013.

CIAGA. História, Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante. Disponível em:

[www.mar.mil.br/ciaga/efomm/historia.htm](http://www.mar.mil.br/ciaga/efomm/historia.htm). Acesso em 22 de maio de 2013.

DORNELLES, Francisco. Marinha Mercante. Disponível em:

[www.dornelles.com.br/inicio/index.php?option=com\\_content&task=view&id=399&Itemid=85](http://www.dornelles.com.br/inicio/index.php?option=com_content&task=view&id=399&Itemid=85). Acesso em 4 de maio de 2013.

DUFRICHE, Carlos Eugênio. AQUINO, Alberto Pereira de. **A História da Marinha Mercante Brasileira – Volume I – 1822 à 1945 – 2007** – Serviço de Documentação da Marinha/Fundação de Estudos do Mar (FEMAR)/Centro de Capitães da Marinha Mercante - Rio de Janeiro.

FIEC Online. Disponível em [www.sfipec.org.br/fiec-hoje/dezembro3/22/noticia5.htm](http://www.sfipec.org.br/fiec-hoje/dezembro3/22/noticia5.htm). Acesso em 23 de julho de 2013.

GUARDA, Adriana. BNDES enfim aprova créditos para estaleiros. *Jornal do Comércio*, abr.2009. Disponível em :

[www.sje.pe.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1817:investimento-bndes-enfim-aprova-credito-para-estaleiro-&catid=1:latest-news&Itemid=50](http://www.sje.pe.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1817:investimento-bndes-enfim-aprova-credito-para-estaleiro-&catid=1:latest-news&Itemid=50). Acesso em 14 de junho de 2013.

LACERDA, S. M. Transporte marítimo de longo curso no Brasil e no mundo. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 21, p. 209-232, jun. 2004.

PROMINP. Identificação das Necessidades de Formação de Oficiais de Marinha Mercante –

Relatório final. Disponível em [www.prominp.com.br/objects/files/2005-02/480.pdf](http://www.prominp.com.br/objects/files/2005-02/480.pdf). Acesso em 31 de julho de 2013.

PROMINP. Disponível em:  
[www.prominp.com.br/objects/files/200501/378\\_Informativo13.pdf](http://www.prominp.com.br/objects/files/200501/378_Informativo13.pdf). Acesso em 22 de agosto de 2013.

Revista Portos e Navios - **Marinha Mercante, Portos, Indústria Naval e Offshore Logística**, Ano 49- Edição 561 - Outubro de 2007.

Revista Portos e Navios - **Marinha Mercante, Portos, Indústria Naval e Offshore Logística**, Ano 50- Edição 567 - Abril de 2008.

*TRANSPETRO. Programa de modernização e expansão da frota. Disponível em [www.transpetro.com.br/promef](http://www.transpetro.com.br/promef). Acesso em 07 de julho de 2013.*

UNIFICAR. Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR. Rio de Janeiro, Edição Especial, n.24, 2007.