

**MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA CURSO DE
APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE MÁQUINAS - APMA**

JOÃO BALBINO ADRIANO

**A CRISE ECONÔMICA BRASILEIRA E SEUS REFLEXOS NO SETOR NAVAL
NACIONAL NO PERÍODO DE 2010 A 2015**

RIO DE JANEIRO

2016

JOÃO BALBINO ADRIANO

**A CRISE ECONÔMICA BRASILEIRA E SEUS REFLEXOS NO SETOR NAVAL
NACIONAL NO PERÍODO DE 2010 A 2015**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como parte dos requisitos para obtenção de Certificado de Competência Regra III/2 de acordo com a Convenção STCW 78 Emendada.

Orientadora: 1T (RM2-T) **Raquel da Costa Apolaro.**

**RIO DE JANEIRO
2016**

JOÃO BALBINO ADRIANO

**A CRISE ECONÔMICA BRASILEIRA E SEUS REFLEXOS NO SETOR NAVAL
NACIONAL NO PERÍODO DE 2010 A 2015**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como parte dos requisitos para obtenção de Certificado de Competência Regra III/2 de acordo com a Convenção STCW 78 Emendada.

Data da Aprovação: ____ / ____ / ____

Orientador: 1T(RM2-T) Raquel da Costa Apolaro
Mestre em Educação

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

RESUMO

A industrial naval brasileira nos últimos cinco anos sofreu muitos percalços por causa de crises políticas e econômicas externas e internas. As variações extremas do dólar, a crise no preço do petróleo, as mudanças bruscas no poder executivo, alta competitividade nos setores de transporte e cortes em investimentos em setores essenciais da economia brasileira podem ser elencadas como alguns dos muitos motivos pelos quais o Brasil enfrentou grande dificuldade no setor naval dos últimos 5 anos. Para que se pudesse entender como esses motivos afetaram a industrial naval brasileira, foram enumerados e explicados os seus feitos em diferentes áreas que compõem o setor naval nacional. Primeiramente foi visto a importância do transporte aquaviário e suas modalidades: cabotagem, apoio marítimo, apoio portuário e navegação de longo curso; dentro deste contexto, foi explicado como as características de cada um foram afetadas por conta das mudanças econômicas internas e externas. A situação dos estaleiros foi vista na continuidade. A história do desenvolvimento repentino da indústria da construção naval se fez importante para que se entendesse o porquê da crise que se abateu sobre esse setor mesmo com os altos incentivos governamentais iniciais. Da mesma forma foi visto como as cidades sedes dos novos estaleiros ou estaleiros tradicionais acabaram sentindo os efeitos da paralisação de muitos projetos e diminuição de renda oriunda da exploração do petróleo. Esse projeto de monografia buscou tratar de um tema bastante recente na história brasileira e que acabou sendo desconhecida por grande parte da população. Muitas pessoas não entenderam o porquê de o petróleo afetaram suas vidas e do porque os preços de muitas matérias primas se tornaram bastante elevados. Um enfoque pouco conhecido, mas não menos importante foi levantado para que se pudesse compreender muitos acontecimentos diários.

Palavras-chave: Crise naval. Petrobrás. Estaleiros. Cidades portuárias. Petróleo. Navegações. Economia. Dólar.

ABSTRACT

The Brazilian naval industry in the last five years has suffered several setbacks because of internal and external political and economic crises. Extreme variations of the dollar, the crisis in oil prices, the sudden changes in the executive power, high competitiveness in the transportation and cuts in investment in key sectors of the Brazilian economy can be listed as some of the many reasons why Brazil faced great difficulty in the shipbuilding industry in the last 5 years. So that I could understand how these motives affected the Brazilian shipbuilding industry, were listed and explained their achievements in different areas that make up the national shipbuilding industry. It was first seen the importance of water transport and its modalities: coastal, maritime support, port support and long-distance shipping; in this context, it explained how the characteristics of each have been affected due to the internal and external economic changes. The situation of the shipyards was seen in continuity. The story of the sudden development of the shipbuilding industry became important for them to understand why the crisis that has befallen this sector despite the high initial government incentives. Similarly it was seen as the host cities of new shipyards or traditional yards just feeling the effects of the shutdown of many projects and decrease arising from the exploitation of oil income. This monograph project sought to address a fairly recent topic in Brazilian history and that ended up being unknown to much of the population. Many people did not understand why the oil affected their lives and because the prices of many raw materials have become quite high. A little-known approach, but not least was raised so that they could understand many daily events.

Keywords: Naval crisis. Petrobrás. Shipyards. Port cities. Oil. Navigations. Economy. Dollar.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Cabotagem brasileira principais portos	9
Figura 2: Navio de contêineres da empresa Aliança	10
Figura 3: Navio de granel Vale Brasil	10
Figura 4: Rebocador da Empresa Farstad	11
Figura 5: Rebocador portuário em manobra	12
Figura 6: Adicional ao frete para renovação da Marinha Mercante (AFRMM)	14
Figura 7: Destaque jornal Educação Uol sobre a falta de investimentos nos portos.	16
Figura 8: Estaleiro Atlântico Sul em Suape-PE	17
Figura 9: Lançamento do Navio João Candido pelo EAS	19
Figura 10: Barco de madeira feito em estaleiro em Santana - AP	20
Figura 11: Porto de Macaé em movimentação reduzida	23

SUMARIO

1	INTRODUÇÃO	7
2	TIPOS DE NAVEGAÇÃO	8
2.1	Área de atuação da navegação no Brasil	9
2.1.1	Papel da cabotagem	9
2.1.2	Papel do longo curso	10
2.1.3	Atuação do apoio marítimo	11
2.1.4	Atuação do apoio portuário	12
2.2	A crise econômica e seus efeitos nas navegações	12
2.2.1	Efeitos na cabotagem, longo curso e navegação interior	13
2.2.2	Dificuldades no apoio marítimo	14
2.2.3	Dificuldades no apoio portuário	15
3	ESTALEIROS	17
3.1	Cenários dos estaleiros antes da crise	17
3.2	Cenários dos grandes estaleiros na crise econômica	18
3.3	Pequenos estaleiros do Norte	20
4	CIDADES E ESTADOS AFETADOS PELOS EFEITOS DA CRISE	22
4.1	Nordeste brasileiro	22
4.2	Região Sudeste	22
4.3	Região Norte	24
5	SOLUÇÕES ENCONTRADAS DURANTE A CRISE	26
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	28
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	30

1 INTRODUÇÃO

A crise financeira que assolou o mundo em 2008, que causou tanta desestruturação em muitas economias consideradas fortes, e que teve reflexos no Brasil, em nada se comparou aos acontecimentos da história econômica brasileira entre os anos de 2012 a 2015. No Brasil os efeitos foram menos devastadores entre os anos de 2008 a 2010, período de grande recessão mundial, e em alguns momentos suspeitou-se que tal crise mundial não afetaria grandemente os investimentos elencados em terras brasileiras.

Ao contrario do resto do mundo, o Brasil estava em pleno crescimento: a Petrobrás havia acabado de anunciar novos investimentos na exploração do petróleo do pré-sal, os bancos de investimentos e os habitacionais estavam diminuindo os juros dos financiamentos facilitando os processos de aquisição de imóveis e o mercado naval estava eufórico por conta da facilidade de financiamentos para a construção de novas plataformas marítimas, embarcações e estaleiros.

As cidades que já contavam com o dinheiro oriundo da exploração do petróleo e as que serviriam de base para os novos estaleiros também tiveram crescimentos exponenciais por conta do investimento do governo no setor naval. O movimento migratório de pessoal e empresas para tais cidades tornou-se extremo, um filão na grande fatia do petróleo tornou-se desejado, fosse trabalhando diretamente na indústria petrolífera, fosse nos escritórios de administração de recursos humanos, fosse no treinamento e aperfeiçoamento de mão de obra especializada.

Enquanto o resto do mundo estava se recuperando, o Brasil estava em pleno desenvolvimento no período de 2008 a 2012. Desenvolvimento este que seria discutido nos anos vindouros por causa das descobertas de fraudes, lavagem de dinheiro, corrupção e diversas outras ações inconstitucionais para esconder uma economia fraca baseada quase que exclusivamente no crédito. O setor petrolífero foi o mais atingido justamente por conta alta dependência da economia brasileira deste recurso. As maiores fraudes e corrupções ocorreram justamente no setor do qual mais dependia o Brasil.

Este trabalho discute o efeito da crise econômica do período de 2012 a 2015 no setor naval brasileiro e seus reflexos nos diferentes tipos de setores que compõe a indústria naval: transporte aquaviários, produção e arrecadação nas cidades produtoras de petróleo e na construção naval.

2 TIPOS DE NAVEGAÇÃO

Os tipos de navegações têm seus nomes definidos de acordo com regulamentos de cada país onde operam. No Brasil podemos defini-las basicamente em cinco tipos principais que são subdivididas em muitas outras categorias de acordo com os tipos de embarcações e seus empregos. Os cinco tipos principais são: cabotagem, longo curso, navegação interior, apoio portuário e apoio marítimo. Esses tipos de navegações diferem bastante entre si: tanto nas legislações que as regulam, quanto nas suas finalidades alvos. Basicamente, a grande divergência diz respeito ao mercado atendido por elas.

O termo cabotagem, vem do nome de Sebastião Caboto, um navegador veneziano do século XVI, que explorou a costa da América do Norte ao margeá-la da Florida à foz do Rio São Lourenço, no atual Canadá, por isso a navegação que margeia o litoral é denominada de cabotagem ou costeira (PORTAL GERENCIAIS, 2014). A atual cabotagem brasileira basicamente se restringe aos portos nacionais brasileiros e portos de países que compõem o Mercado Comum do Sul, o MERCOSUL, compondo assim a grande cabotagem.

A navegação de longo curso diz respeito às navegações para países fora do âmbito da cabotagem brasileira. Neste tipo de navegação há a interligação do Brasil com países da Europa, Ásia, África e outros.

A navegação dita do tipo interior é aquela cujas movimentações ocorrem apenas em hidrovias interiores, em percursos nacionais ou internacionais.

O apoio portuário é a navegação mais restrita, que atua básica e exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, no auxílio de embarcações e instalações portuárias.

O apoio marítimo é dito como navegação de apoio logístico de embarcações e instalações em águas na Zona Econômica e águas territoriais brasileiras que atuam na exploração de recursos naturais e na atividade de pesquisa marítima.

Apesar de os conceitos serem ditos de forma tão simples, ainda existem diferentes definições para cabotagem, longo curso e navegação interior de acordo com a legislação de cada país. Mesmo dentro do MERCOSUL, na navegação apenas por países que compõem a Europa e outras regiões que adotam critérios para diferenciação, cada país considera seus tipos de navegação nos limites que acha adequado de acordo com os tratados que seguem. No entanto, atentaremos aos conceitos supracitados para resumir o cenário brasileiro.

2.1 ÁREA DE ATUAÇÃO DA NAVEGAÇÃO NO BRASIL

2.1.1 Papel da cabotagem

A cabotagem e o longo curso têm papéis muito importantes para economia brasileira, apesar de ocupar uma parcela bem pequena das movimentações pelo país e fora dele.

Enquanto no Brasil a utilização da cabotagem ocupa 12,5% da matriz nacional, na China esse percentual pode chegar a 48% da movimentação nacional e na comunidade europeia o percentual chega a 37%, valores muito diferentes levando em conta que o Brasil tem grande parcela da população vivendo no litoral (JORNAL GGN, 2015).

Figura 1: Cabotagem brasileira principais portos



Fonte: <http://professorgoncalves.blogspot.com.br/2014/05/navegacao-de-cabotagem-brasil>.

O Brasil tem grande vocação natural para cabotagem, uma vez que mais de 80% da população vive a menos de 200 quilômetros da costa em seus mais de 7,4 mil quilômetros de litoral. O que torna a cabotagem o meio mais viável para o transporte, oferecendo ganhos na competitividade, produtividade e segurança na cadeia logística, além de ser mais vantajosa na forma socioambiental. Porém pouco mais de 10% da movimentação nacional de mercadoria se deve à Cabotagem, tendo o transporte rodoviário como grande rival (PORTAL GERENCIAIS, 2014).

Figura 2: Navio de contêineres da empresa Aliança



Fonte: <http://www.conferentesantos.com.br/noticia/alianca-navegacao-amplia-em-50-frota-terrestre-em-manaus>.

2.1.2 Papel do longo curso

No longo curso esses percentuais são bem maiores por conta do imenso mercado consumidor do extremo Oriente e Europa representando algo em torno de 70% das movimentações de mercadorias nos portos organizados e terminais de uso exclusivos brasileiros, contra 25% da movimentação oriunda da cabotagem e 5% da navegação interior.

Figura 3: Navio de granel Vale Brasil navegando



Fonte: <http://www.defesanet.com.br/china/noticia/21822/VALEMAX---China-ridiculariza-o-Brasil--adquire-30-Navios-apos-destrocar-a-frota-da-VALE>.

Grande porcentagem das cargas transportadas e movimentadas nos portos nacionais são consideradas graneis sólidos, cerca de 60%. Graneis líquidos correspondem a 25% e carga geral aos outros 15% de acordo com a análise de movimentação de cargas de 2010 realizado pela ANTAQ, Agência Nacional de Transporte Aquaviário. Vê-se, portanto, que o Brasil é líder em exportar e importar recursos naturais sólidos: a bauxita, o ferro, a soja, carvão; e de recursos naturais líquidos: petróleo, gás liquefeito. A carga geral fica a par da grande quantidade de contêineres e cargas paletizadas transportando diferentes tipos de mercadorias em seus interiores.

2.1.3 Atuação do apoio marítimo

A navegação de Apoio Marítimo também tem grande importância na economia brasileira, principalmente na indústria do petróleo desde os anos de 1966 quando o Brasil iniciou o estudo sísmico do solo marinho para checar a existência do petróleo no litoral de Sergipe e na atual Bacia de Campos. Todas as unidades de pesquisa e exploração dos recursos minerais brasileiros são abastecidas ou auxiliadas por embarcações que atuam neste tipo de navegação. Seja no transporte: de equipamentos, comida, pessoas, produtos químicos, combustível, água e peças; no lançamento de linhas de fixação das plataformas, manuseio de ancoras, combate a poluição e incêndios, no mapeamento do subsolo marinho quanto na manutenção e inspeção de poços e redes subterrâneas através de robôs especializados.

Figura 4: Rebocador da empresa Farstad



Fonte: <http://naviosahtsdoportodemacaerj.blogspot.com.br/2013/03/navio-rebocador-ahts-far-samson.html>.

Todos os serviços de apoio às unidades marítimas são de responsabilidade do apoio marítimo e suas principais bases se encontram em Macaé, Rio de Janeiro, Vitória, Aracajú, Natal, Guamaré, Paracurú e Fortaleza.

2.1.4 Atuação do apoio portuário

Apoio portuário brasileiro basicamente está relacionado ao auxílio de embarcações em portos e instalações aquaviárias. São, os ditos rebocadores portuários, as embarcações que operam no auxílio da atracação e desatracação de navios grandes portes, assistência aos mesmos, reboque e mudanças de atracação em portos e instalações que demandem devido ao grau de segurança dentro dos seus limites geográficos até que a embarcação de grande porte esteja devidamente atracada, segura ou fora do local de atracação devidamente pronta para seguir viagem isoladamente ou fundear.

Figura 5: Rebocador portuário em manobra



Fonte: <http://smitpagua.blogspot.com.br/2012/01/imagens-do-dia.html>.

2.2 A crise econômica e seus efeitos nas navegações

Pode-se definir crise como uma mudança brusca ou situação de escassez que exige da pessoa ou grupo um esforço além do normal para que seja mantido o equilíbrio ou estabilidade emocional. Portanto, crise financeira pode ser dita como período de escassez a nível de produção, da comercialização e do consumo de produtos e serviços (CONCEITO DE, 2011). Pode ser decorrente de alguma depressão: seja no cenário geral, quando atinge

todos os índices financeiros ou setorial, quando atinge determinados setores através da crise de oferta de produtos.

2.2.1 Efeitos na cabotagem, longo curso e navegação interior

A crise econômica mundial afetou sobremaneira o mercado brasileiro e seus reflexos puderam ser sentidos na quantidade de produtos movimentados entre os anos de 2010 a 2015. Os principais fatores que afetaram a navegação brasileira foram: aumento do dólar, aumento no preço dos combustíveis e a falta de competitividade do mercado mercante por conta do excesso de burocracia e impostos, crescente migração para outros modais, principalmente o rodoviário, para a cabotagem e a falta de contêineres com alta capacidade de carga, além dos custos com praticagem.

O aumento do dólar prejudicou as importações de maneira bem severa, dificultando desta forma a compra de insumos para muitas empresas que necessitavam de equipamentos e matérias primas que não existiam ou não eram fabricadas no Brasil. Por outro lado, aconteceu um aumento considerável das exportações e o país ganhou muito com isso, uma vez que somos grandes exportadores de recursos naturais, a balança comercial ficou positiva como nunca antes havia acontecido (TERRA ECONOMIA, 2015).

Se as exportações estavam boas, o mesmo não se estendeu às empresas de navegação que tiveram de comprar o combustível, bunker como é conhecido, mais caro. O bunker mais caro acabou impactando nos lucros das empresas que operam, principalmente, no setor de cabotagem. Apesar da lei 9432/97, capítulo VII, art. 12 admitir que as embarcações de cabotagem e apoio portuário e marítimo que estejam abastecendo ao lado de embarcações estrangeiras têm o direito ao preço do combustível equiparado ao da estrangeira; isso não é observado, uma vez que a cabotagem brasileira acaba pagando de 15 a 20% a mais no preço. Essa diferença pode ser entendida como: o imposto que é pago no combustível não faz parte do preço e por isso não pode ser repassado ao consumidor estrangeiro. As empresas de navegação já pleitearam a isonomia para o abastecimento quando da utilização do longo curso, o que ainda não foi aprovado.

As empresas brasileiras são obrigadas a pagar PIS/Confins de 9,52% e ICMS(Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), taxas sobre o frete pagos ao Fundo de Marinha Mercante sobre os transportes de Longo Curso, Cabotagem e Fluviais, de acordo com a figura 6 abaixo tirado do art. 6 da lei número 10.983 de 2004, e somado a esses impostos há a falta de subsidio para o combustível marítimo, o que acaba deixando menos atrativo o transporte

marítimo em relação ao transporte rodoviário, onde o governo através de políticas econômicas subsidia o combustível, dessa forma o bunker marítimo acaba sofrendo muito com os efeitos das políticas cambiais e com as burocracias.

Figura 6: Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)

25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso
10% (dez por cento) na navegação de cabotagem
40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste

Fonte: Lei 10893/04, art. VI.

Com relação às burocracias é notório que a falta de competitividade da navegação no seu sentido geral, ainda se deve ao excesso de agentes regulatórios responsáveis por diversas inspeções quando da entrada do navio no porto: desde de despachantes contratados pela empresa, pelo porto, agentes de fiscalização sanitária, *Port State Control*, utilização de práticos, sistema ineficiente de logística e comunicação. Uma mercadoria despachada através do transporte marítimo exige doze documentos oficiais par o transporte, contra apenas quatro exigidos dos meios rodoviários, isso porque o sistema de informação do transporte rodoviário é único, enquanto o do transporte marítimo tem quatro sistemas de informações onde não há comunicação mútua.

Outro atravancador é a falta de política de investimento nas instalações portuárias nacionais e nas embarcações que operam nesses regimes de navegação. Muitos navios não conseguem operar em todos os portos por questões de falta de capacidade dos terminais, problemas nas próprias embarcações que não estão em condições de uso ou não atendem à nova demanda, infraestrutura dos acessos aos portos deficientes e profundidades limitadas aos canais de acesso. Tais investimentos ainda estão comprometidos pela falta de planejamento e limitações orçamentárias, o que privilegia a construção de embarcações destinadas ao apoio marítimo e exploração do petróleo e a cabotagem brasileira exige somente navios arvorando bandeira nacional, mais um ponto negativo para a nossa atual cabotagem.

2.2.2 Dificuldades no apoio marítimo

São muitos os desafios enfrentados pelo apoio marítimo, que acabaram dispersando investidores, dentre os que afetam o setor de apoio marítimo pode-se elencar, de acordo com a ABEAM (Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo), os principais: mão de obra brasileira, custos operacionais, docagem, manutenção, reparos e a carga tributária.

Com relação a mão de obra brasileira, a ABEAM questionou o equilíbrio entre a quantidade de profissionais formados pelos principais centros de instrução e a quantidade demandada pelas empresas de apoio marítimo. Por existir uma necessidade crescente de profissionais mais especializados, os centros de formação lançaram no mercado grandes quantidades de profissionais inexperientes. O que apenas inflou o mercado, uma vez que os centros de instrução não conseguiram garantir a qualidade do exercício prático do recém-formados.

Em se tratando de custos operacionais, há um alto gasto para a execução perfeita dos contratos e muitas vezes estes não incluem índices de reajustes de preços, específicos para o setor, que contemplem a realidade progressiva dos custos operacionais.

Já a docagem, manutenção e reparos foram influenciados pela falta de incentivos governamentais ao setor naval brasileiro. A falta ou indisponibilidade de estaleiros e diques para realização desses serviços resultou em longas filas de espera por vagas, causando prejuízos às empresas.

Com relação à carga tributária existiu uma insegurança jurídica muito alta por conta dos seus valores elevados nos contratos e das constantes e inesperadas alterações na legislação aplicada no setor, além da falta de clareza de leis, normas e regulamentos. Tais problemas acabaram afastando os investidores que não conseguem mensurar o chamado Custo Brasil para este setor.

2.2.3 Dificuldades no apoio portuário

No setor portuário os principais descontentamentos estavam relacionados aos desinvestimentos nas áreas portuárias. Os portos públicos brasileiros encontravam-se sucateados em sua grande parte e os portos privados que em construção não conseguiam operar com capacidade máxima.

Muitas expectativas foram colocadas na exploração do petróleo do pré-sal, tanto que as necessidades de investimentos em embarcações de apoio portuário, para atender as demandas do esperado crescimento de movimentações nos portos, foram incentivados pela própria ANTAQ (Agência Nacional do Transporte Aquaviário). A ANTAQ concedeu autorizações para que investidores pudessem operar novas empresas brasileiras de navegação, que atuariam em diversas áreas do transporte aquaviários, incluindo o apoio portuário.

Figura 7: Destaque jornal Educação Uol sobre a falta de investimentos nos portos

Portos brasileiros: Faltam investimentos e modernização

Ronaldo Decicino
(Atualizado em 08/01/2014, às 11h52) 26/02/2008 | 07h00



Sérgio Furtado/Codesp



Vista aérea de embarque de contêineres com café no porto de Santos (72 km de São Paulo)

Fonte: <http://educacao.uol.com.br/disciplinas/geografia/portos-brasileiros-faltam-investimentos-e-modernizacao.htm>.

3 ESTALEIROS

Estaleiro pode ser definido como local onde é construído, reparado, guardado ou podem ser executados grandes reparos em embarcações de todos os tipos ou equipamentos das mesmas. Essas embarcações podem ser de transporte, lazer, pesca, polícia ou militares.

Figura 8: Estaleiro Atlântico Sul em Suape-PE



Fonte: <http://www.grupoclb.com.br/>.

3.1 Cenários dos estaleiros antes da crise

Os estaleiros brasileiros entre os anos de 2004 a 2013 tiveram uma demanda em suas produções aquecida de forma bem acelerada. A demanda pela construção de navios-sondas, embarcações de apoio marítimo, navios e plataformas para exploração do petróleo excedeu as expectativas do setor de construção naval e muitas obras de construção e ampliação de estaleiro tiveram início.

De acordo com o Sinaval (Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore), as reservas existentes no campo de Libra iriam gerar mais de 30 mil empregos diretos e indiretos, ao lado dos 78 mil que já estavam trabalhando no setor. Tudo graças aos estaleiros em construção em Jurong Aracruz (ES), Enseada (BA), EBR (RS) e CMO (PE) e nas expectativas do plano de negócios 2014-2018 disponibilizado pela Petrobras.

Os estaleiros em 2004 estavam produzindo a todo vapor e sete navios do Promef (Plano de Modernização e Expansão da Frota) haviam sido entregues à Transpetro. A Sete

Brasil, empresa criada para administrar a construção das sondas e navios a serem usados pela Petrobras na exploração do pré-sal, já contava com 29 sondas no portfólio de construção e sete novos estaleiros, estimados em US\$ 10 bilhões, estavam em construção. O setor naval chegou em alguns momentos à marca de 19,5% de crescimento ao ano durante a década que teve início em 2003, sendo um dos grandes pilares anunciados pelos governos do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e da presidente Dilma Rousseff na época e que foi impulsionado pela oferta de financiamento público.

3.2 Cenários dos grandes estaleiros na crise econômica

A situação dos estaleiros incumbidos da fabricação dessas sondas e navios tornou-se insustentável, por causa da crise do petróleo e do aumento dos preços dos insumos e se agravou por causa da operação Lava-Jato realizada pela Polícia Federal que identificou problemas na administração da Sete Brasil, suspeita de receber pagamento de propina de estaleiros. A de acordo com o operação Lava-Jato obrigou a empresa a atrasar o pagamento aos estaleiros. Estima-se que entre US\$ 1,5 bilhões e US\$ 2 bilhões tenham deixado de ser repassado aos estaleiros e que outros 21 bilhões oriundos de financiamentos estivessem atrasados nas liberações do BNDES, o que aumentou os problemas de caixa da Sete Brasil (REVISTA EXAME, 2015).

No estaleiro da Bahia, Enseada, a situação foi a mais grave, o estaleiro pertencente à Odebrecht, UTC, OAS, além do grupo japonês Kawasaki, que já estava em construção desde 2012 para atender a demanda do pré-sal, teve que interromper suas obras perto dos 82% concluídos pela falta de pagamento da Sete Brasil, dispensando próximo de 3 mil trabalhadores e enfrentando graves problemas de crédito por ter seu único cliente inadimplente.

O estaleiro de Rio Grande da empresa Engevix, em Rio Grande/RS, também teve sua jornada de trabalho reduzida pela falta de pagamento, só não demitiu por conta de outros contratos de outras embarcações. Da mesma forma ficaram o estaleiro Atlântico Sul, pertencente à Camargo Correia e à Queiroz Galvão, do estaleiro Jurong, do grupo SembCorp de Cingapura e o estaleiro BrasFels, do grupo Keppel também de Cingapura.

Ainda com relação aos grandes estaleiros, o estado de Pernambuco sofreu grandes perdas quando do cancelamento a encomenda de duas embarcações pela Transpetro, subsidiária de transporte da Petrobras, ao estaleiro Vard Promar, em operação no complexo de Suape. A subsidiária alegou que a rescisão dos contratos se deu ao descumprimento dos

prazos de entrega das embarcações. Em 2010 o estaleiro Vard Promar havia assinado contrato com a Transpetro para construir 8 navios utilizados no transporte de gás liquefeito de petróleo (GLP), gás de cozinha, dentro do Programa de Expansão e da Modernização da Frota (Promef). A encomenda deveria ser entregue até o final de 2017 e estava orçada no valor de 536 milhões. Como o estaleiro ainda estava em construção, as duas primeiras embarcações (Oscar Niemeyer e Paulo Freire) tiveram que ser construídas na unidade da empresa em Niterói-RJ, o primeiro navio a ser construído no estado de Pernambuco foi o Barbosa Lima Sobrinho, que já havia sido lançado ao mar em setembro de 2014 e foi entregue em dezembro de 2015, vale lembrar que após o lançamento ao mar, a embarcação ainda demora cerca de três meses para ser concluída.

O estaleiro Vard Promar passou para Transpetro e Petrobras a culpa pelos atrasos nos pagamentos de funcionários e nas entregas das embarcações, tendo entrado com um processo de reavaliação de equilíbrio financeiro dos contratos e ainda um prazo de prorrogação de oito meses para conclusão das encomendas, o que a Transpetro respondeu com o cancelamento do contrato dos dois últimos navios do pacote que ainda não estavam em construção. Por meio de nota, a Transpetro afirmou: “por descumprimento de cláusula contratual, a companhia deu início ao processo de rescisão de contratos dos dois últimos gaseiros da série de encomendas ao estaleiro Vard Promar”. Corpo do texto

Figura 9: Lançamento do Navio João Cândido pelo EAS



Fonte: <http://veja.abril.com.br/blog/augusto-nunes/o-pais-quer-saber/depois-do-trem-bala-invisivel-o-governo-inventa-o-navio-que-nao-navega/>.

Em 2012, a Transpetro chegou a suspender 12 contratos de construção de navios com o Estaleiro Atlântico Sul (EAS) mas não chegou a rescindir. O estaleiro demorou cerca de 4 anos para entregar o João Cândido, primeiro navio a ser construído em Pernambuco, contudo

com o a intenção de reduzir custos pela Petrobras, o estaleiro Vard Promar não teve a mesma tolerância de prazo.

3.3 Pequenos estaleiros no Norte

Além dos grandes estaleiros já mencionados, outros sofreram os efeitos da crise econômica e política. É o caso dos estaleiros localizados na região norte, que apesar de não dependerem tanto do setor Offshore, como é o caso da região sudeste, concentram a maioria de suas construções em embarcações para navegação interior.

Segundo o senhor Matheus Araújo, presidente do Sindnaval – AM (Sindicato da Indústria da Construção Naval, Náutica, Offshore e reparos do Amazonas), um dos maiores problemas é a restrição ao crédito aos estaleiros, fator que inibe investimentos no Estado, comprometendo a realização de novos projetos e a continuidade dos que já estão em andamento, além gerar obras clandestinas.

Figura 10: Barco de madeira feito em estaleiro em Santana – AP



Fonte: <http://tribunaamapaense.blogspot.com.br/2013/03/construcao-naval-e-escola-tecnica.html>.

Ainda de acordo com o senhor Matheus Araújo, o novo cenário econômico dificultou o acesso ao crédito do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). Quando o crédito era cedido pelo BNDES, apenas 20% do valor do crédito era liberado para a compra dos materiais e início das obras, valor considerado insuficiente para dar início aos novos projetos. Os 80% restantes estavam sendo liberados mediante fiscalizações periódicas, as chamadas “medições”, e os valores liberados durante as medições só chegavam às mãos

dos estaleiros três meses após as respectivas medições, o que dificultava ainda mais a utilização do crédito formal disponível para os estaleiros legalizados.

Diante dessas dificuldades, encontradas pelos estaleiros legalizados no Amazonas, muitos clientes para fugirem dos altos custos repassados pela falta de recursos dos estaleiros formais procuram estaleiros clandestinos, geralmente localizados em municípios do interior do Estado tais como Novo Airão, Tefé e Coari, que estavam realizando suas atividades com preços bem abaixo do praticado no mercado legal. Por causa da falta de concorrência os estaleiros tiveram sua mão de obra reduzida, foram os casos do Juruá Estaleiro e Navegação, o estaleiro SDC Reparos Navais e o Erin (Estaleiro Rio Negro Ltda.), e observaram um agravamento da situação por conta do aumento dos preços dos insumos para construção das embarcações, uma vez que 60% do material utilizado era importado. O aumento dos preços dos insumos e a falta de crédito legal estava impossibilitando as importações, o que estava elevando a espera para o término da construção de uma embarcação aos prazos de 12 a 24 meses. Outros custos altos, envolvidos nos gastos desses estaleiros, se deviam principalmente à contratação de mão de obra especializada, geralmente profissionais noruegueses.

4 CIDADES E ESTADOS AFETADOS PELO EFEITO DA CRISE

4.1 Nordeste brasileiro

Pernambuco foi um dos estados escolhidos pelo ex-presidente Lula para o plano de descentralização e retomada da construção naval brasileira. O governo investiu cerca de 300 milhões em infraestrutura para a implementação do polo naval no estado, podendo-se destacar o acesso à Ilha de Tatuoca, dragagens, desapropriações de moradores e a construção de um condomínio habitacional para os moradores nativos da ilha.

No entanto, a desmobilização da Rnest (Refinaria Abreu e Lima), fechou 42mil postos de empregos diretos utilizados na construção e montagem do empreendimento, além dos empregos indiretos no varejo, construção civil e indústria (REVISTA PORTOS E NAVIOS, 12/2015). Tal desmobilização frustrou, sobremaneira, a expectativa de aumento do PIB (Produto Interno Bruto) do estado, que permaneceu com o volume de processamento de petróleo reduzido pelo cancelamento dos investimentos restantes.

4.2 Região Sudeste

As restrições econômicas na zona do petróleo no norte fluminense, refletia as dificuldades encontradas pelas prefeituras das cidades que dependiam quase que exclusivamente desta riqueza natural. Os acontecimentos político-econômicos dentro da Petrobras e as reduções do preço do petróleo desencadearam uma grande crise na região. As principais preocupações dos prefeitos desses municípios foram as quedas da arrecadações oriundas de impostos tais com ICMS (Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) e ISS (Imposto Sobre Serviços). Macaé foi uma das cidades mais afetadas, analisou o prefeito em 2014 Aluizio dos Santos Junior: “ A indústria do petróleo é responsável por 12% do PIB. Quando o setor é afetado no país há reflexos, imagina um município que produz 84% do petróleo, onde toda base operacional se instala”.

As cidades do norte fluminense ligados ao setor petrolífero presenciaram um esvaziamento populacional decorrente do êxodo econômico. Muitas companhias prestadoras de serviços à Petrobras e terceirizadas fecharam as portas, aumentando ainda mais o desemprego na região.

De acordo com estudos do Setrab (Secretaria do Estado de Trabalho e Renda) acerca da evolução do emprego formal no Norte Fluminense, mais de 4000 vagas de empregos foram

eliminadas em nove municípios (Macaé, Campos dos Goytacazes, Carapebus, Cardoso Moreira, Quissamã, Conceição de Macabu, São Fidelis, São Joao da Barra e São Francisco de Itabapoana) no período de janeiro de 2014 a fevereiro de 2015, sendo que somente em Macaé foram 2187 postos de trabalho fechados.

Figura 11: Porto de Macaé em movimentação reduzida



Fonte: http://brasil.elpais.com/brasil/2015/11/04/economia/1446645908_814221.html.

Em Itaboraí, no Leste Fluminense, cerca de 10534 baixas de empregos foram registradas neste mesmo período segundo dados oficiais. No entanto, sindicatos de trabalhadores ligados ao Complexo Petroquímico no Estado do Rio de Janeiro (Comperj) alertaram que podia passar de 12 mil o número de funcionários dispensados pelas empresas terceirizadas pela Petrobras.

Não foi difícil entender o porquê da grande quantidade de placas de “aluga-se” e “vende-se” nas cidades que estavam em retração econômica e do efeito cascata que arrastou a crise para outros setores. Hotéis, restaurantes e supermercados, que tinham como fontes de renda principal o consumo do grande número de funcionários terceirizados da estatal, estava com problemas para continuar com suas atividades. Ainda de acordo com o prefeito de Macaé, o senhor Aluizio:

O município já está adotando medidas de austeridade, na forma administrativa, redução de secretarias, diminuição de salários comissionados, redução de contratos, mas isso ainda não é suficiente, porque tem uma cidade para ser cuidada diariamente.

A crise do petróleo foi classificada pelo prefeito de Rio das Ostras em 2014, Alcebiades Sabino, como de “altíssima dimensão” quando realizado os comparativos das receitas recebidas de trimestres de anos anteriores a 2014. Ainda de acordo com o prefeito Sabino, os poços de petróleo da região de Rio das Ostras estavam envelhecendo e suas produções diminuído o que piorou a situação do município.

Cabo Frio na Região dos Lagos também implementou medidas de austeridade para enfrentar o baixo nível de arrecadamento. Entre as ações tomadas ainda no início de 2015 estão a exoneração de 4000 cargos comissionados e contratados para equilíbrio da folha de pagamento e a nomeação de apenas 4 secretários e um procurador geral do município para manter a máquina pública funcionando (JORNAL DO BRASIL, 2015).

4.3 Região Norte

A crise econômica, corrupção na Petrobras e a queda na cotação do petróleo também causaram prejuízos para as empresas do Amazonas prestadoras de serviço para a petroleira, assim como as terceirizadas. Em alguns segmentos, como manutenção de embarcações e transporte fluvial os contratos caíram pela metade e pelo menos 150 balsas petroleiras pararam, pondo em risco no final de 2015.

De acordo com Galdino Alencar Junior, presidente do Sindarma (Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial do Amazonas), a estatal deu um corte brusco na contratação dos serviços locais de mais de 50% e esse desinvestimento afetou a região. A Petrobras trabalhava com bastante estoque em lugares como: Roraima, Belém, Porto velho e parte do Mato Grosso e Acre, que eram abastecidos em combustível por Manaus e passaram a contar com estoques bem reduzidos por conta desses desinvestimentos (JORNAL DIÁRIO DO AMAZONAS, 2016).

Para as empresas que não prestavam serviço direto à Petrobras, a crise chegou através do “efeito dominó”, por conta da paralisação no transporte fluvial de combustível no Amazonas. A Econave, empresa do setor de transporte e construção naval, que prestava serviços para uma contratada direta da Petrobrás teve que demitir e foram suspensos de atendimentos aos navios como abastecimento, transporte de passageiros e caldeiraria; dos 40 funcionários apenas 5 estavam trabalhando voltados mais para a construção e reparos navais para atender outras empresas.

Com a redução das atividades da petroleira no Amazonas, o Tesouro do Estado ficou afetado. Uma vez que a Petrobras encabeça a lista das 500 empresas que mais contribuem

com o ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), sendo a principal fonte de receita para o estado; onde atua com a venda e transporte de gás, óleo e derivados.

5 SOLUÇÕES ENCONTRADAS DURANTE A CRISE

Quando a crise se instaurou no cenário brasileiro e os setores iniciaram as reduções das nas de produções, construções e reduções das vagas de empregos, muitas companhias conseguiram se sobressair utilizando soluções diferentes das comumente utilizadas.

As empresas de navegação de cabotagem e de longo curso mudaram seus enfoques para aproveitar a crescente demanda nas exportações. Ao contrário do que se imaginava, o Brasil, por ser um grande produtor de matérias primas e “comodities” (mercadorias), teve um favorecimento elevado nas suas exportações. As empresas de cabotagem e longo curso focaram seus esforços nos escoamentos das produções nacionais e para fora do exterior utilizando os grandes portos nacionais, denominados Hubs, portos de concentração, para o escoamento. O aumento do preço do combustível e a aprovação da lei dos caminhoneiros também colaborou para utilização da navegação de cabotagem como método viável de transporte de mercadorias. A Empresa de Navegação Aliança por exemplo, investiu cerca de 700 milhões em seis novos navios de transporte de contêineres.

As empresas de apoio marítimo se remodelaram para superar as dificuldades, demissões em massa, redução de embarcações em operação e término de contratos. Muitas empresas adotaram políticas de reduções de salários via acordos coletivos para manterem funcionários empregados e aceitaram renegociações de contratos. As empresas que arvoram a bandeira brasileira tiveram prioridade na renovação dos certificados da ANTAQ, que permitiu a operação das embarcações em águas brasileiras. Algumas empresas operando barcos com bandeira estrangeira tiveram que adaptar as embarcações de apoio marítimo à realidade da bandeira para continuar em operação; outras simplesmente levaram suas embarcações para outros países economicamente mais viáveis.

O apoio portuário também teve um crescimento, modesto se comparado às estimativas que existiam na economia em alta. A revitalização de alguns portos e o crescimento da movimentação por navios de cabotagem e longo curso demandaram investimentos no apoio portuário para atender esses navios. Esses investimentos, em novas embarcações de apoio portuário com capacidades superiores de propulsão e novas tecnologias, acabaram onerando esse crescimento, que acabou se mostrando tímido no período.

Os estaleiros participaram ativamente no aumento do desemprego na indústria naval; localizados principalmente nas regiões sudeste, nordeste e norte estas instalações demitiram em massa e engrossaram a quantidade. A redução da mão de obra ativa nesses estaleiros foi o primeiro passo na busca do equilíbrio dos custos e receitas oriundos dos contratos de

construção, reforma e manutenções realizados nos mesmos. Os valores dos contratos para realização dessas atividades também foram reavaliados; e mesmo com toda a diminuição nos custos e busca por receitas, muitos estaleiros fecharam as portas ou pararam as produções. Como já foi dito anteriormente, muitos estaleiros foram criados justamente para atender a demanda de novas embarcações do Promef, caso dos estaleiros Vard Promar, em operação no complexo de Suape que teve muitos contratos com a Transpetro suspensos. Os estaleiros tiveram que adaptar seus serviços e taxas aos novos padrões econômicos, aqueles que operavam quase que exclusivamente com construção naval, buscaram por mais clientes para reparos e manutenções.

As cidades que estavam intimamente ligadas ao setor petrolífero, naval e portuário, tornaram-se cidades fantasmas. A desaceleração dessas atividades impactou muito a economia das cidades de Macaé, Vitória, Aracajú, Campos dos Goytacazes, Paracurú, Natal, Açu e muitas outras de áreas próximas a estas.

Algumas dessas cidades contavam quase que exclusivamente com os “royalties” do petróleo e do ISS (Imposto Sobre Serviço) pago pelos grandes tomadores de serviços da Petrobras, como é o caso de Macaé, Rio das Ostras, Quissamã, o que pode explicar o fato de a crise ter tornado essas cidades quase desertas quando houve o êxodo de mão de obra relacionado ao setor. Estas cidades tiveram que cortar muito no orçamentos municipais e se adequarem. Onde havia 100% de ocupações de hotéis e pousadas, passou para a faixa de desocupação de 50% a 85% nos melhores dias. Preços exorbitantes de alugueis e venda de imóveis acabaram por se adaptarem a realidade nacional e as tentativas de movimentações do turismo local foram iniciados sem muito sucesso. Da mesma forma, regiões que iniciaram um processo urbanístico circunvizinho das novas áreas de portos e estaleiros, tiveram que parar tal processo com perdas significativas de investimentos.

As cidades turísticas ou com zona turística próximas como Natal, Paracurú, Vitoria, etc. também sofreram os efeitos da crise do petróleo. No entanto, por conta das atividades turística que já possuíam e alta do dólar foram privilegiadas com o incremento do turismo interno, viajar para fora estava muito caro, e da vinda de muitos turistas estrangeiros, viajar aqui no Brasil tinha se tornado muito barato.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A crise econômica e política afetou sobremaneira todo setor naval brasileiro em suas atuações diretas e indiretas. O setor de transporte de carga, apoio às atividades marítimas, construção naval e cidades dos complexos navais e portuários tiveram as atividades reduzidas por conta dos reflexos da redução dos preços do petróleo, aumento do dólar e redução das importações.

Reduções significativas nas receitas dos estados indicavam que os mesmos não estavam preparados para a queda na atividade econômica da qual mais dependiam, a indústria do petróleo. As regiões norte, nordeste e sudeste, por serem os principais polos econômicos nacionais, foram as mais afetadas por conta dos altos investimentos nos setores de construção naval e atividades de exploração.

O setor de transporte aquaviário precisou se reinventar na busca de novos investimentos e clientes. Da mesma forma, o apoio marítimo buscou reduzir custos para sobreviver ao decréscimo na movimentações offshores e às resoluções de contratos com empresas exploradoras de petróleo. O apoio portuário, apesar de ter crescido quase que inexpressivamente, teve que se adaptar às necessidades, cada vez mais especializadas, dos portos onde operavam e das embarcações que atendiam; o que onerou este crescimento.

As cidades portuárias, os polos navais e regiões que dependiam dos “royalties” do petróleo acabaram não se adaptando tão bem à queda no preço do barril do petróleo. Muitas cidades que dependiam quase que exclusivamente do setor de exploração acabaram por se transformarem em cidades fantasmas. Aquelas que economicamente estavam atreladas ao setor de construção naval e ao portuário também sofreram com desaquecimento da economia local; em muitos casos, já existia processos de novas urbanizações ao redor de novos polos navais e portuários, o que ocasionou perdas de investimentos em grande escala em locais onde o desenvolvimento foi truncado pela crise.

Diante do exposto e das soluções que ainda estavam em processo, pôde-se concluir que o Brasil passou tardiamente e solitariamente aos efeitos da crise econômica mundial de 2008. Tardiamente, por ter encoberto os reais prejuízos que sofrera na crise mundial, mascarados por falsos superávits no setor de exploração petrolífera; solitariamente, por estar sozinho no cenário mundial, amargando os baixos preços do barril de petróleo e as descobertas de corrupção na Petrobras.

Uma grande adaptação aconteceu na economia brasileira, os efeitos sentidos foram devastadores por conta da velocidade, da intensidade e simultaneidade com que ocorreram em todo país, contrariando a evolução da gradual que a crise tomou em outros países.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A navegação de Apoio Marítimo no Brasil – historia e evolução – ABEAM – 1 edição – 1989.

Análise de movimentação de cargas nos portos organizados e terminais de uso privativo – ANTAQ 2010.

AGRAVA-SE crise no setor naval. Disponível em:<<https://www.portosenavios.com.br/noticias/ind-naval-e-offshore/32646-agrava-se-crise-no-setor-naval>>. Acesso em: abr2016.

CABOTAGEM: conceito e utilização no Brasil. Disponível em:<<http://www.portalgerenciais.com.br/cabotagem>>. Acesso em:

CABOTAGEM vira opção em transporte de longo curso no país. Disponível em:<<http://veja.abril.com.br/noticia/economia/cabotagem-vira-opcao-em-transporte-de-longo-curso-no-pais/>>. Acesso em: abr2016.

CABOTAGEM é um dos grandes desafios da logística brasileira. Disponível em:<<http://www.sitedalogistica.com.br/news/cabotagem-e-um-dos-grandes-desafios-da-logistica-brasileira/>>. Acesso em: abr2016.

Cenário atual, desafios e perspectivas para o segmento de apoio offshore- ABEAM- Conferencias Navalshore Marintec South America.

COM a Crise na indústria naval, estaleiros demitem. Disponível em:<<http://exame.abril.com.br/negocios/noticias/com-r-1-5-bi-a-receber-da-sete-brasil-estaleiros-demitem>>. Acesso em: abr2016.

CRISE econômica atinge pequenos e grandes estaleiros do Amazonas. Disponível em:<<https://www.portosenavios.com.br/noticias/ind-naval-e-offshore/31776-crise-economica-atinge-pequenos-e-grandes-estaleiros-do-amazonas>>. Acesso em: abr2016.

CRISE econômica. Disponível em:<<http://conceito.de/crise-economica>>. Acesso em: abr2016.

CRISE na Petrobras. Disponível em:<<http://new.d24am.com/noticias/economia/crisepetrobrasafetaempresasamazonasaumenta-desemprego>>. Acesso em: abr2016.

CRISE trava expansão da navegação de cabotagem brasileira. Disponível em:<<http://sinaval.org.br/2015/09/crise-trava-expansao-da-navegacao-de-cabotagem-no-pais/>>. Acesso em: abr2016.

CRISE traz oportunidades. Disponível em:<<http://www.tecnologistica.com.br/destaque/alianca-crise-traz-oportunidades-cabotagem/>>. Acesso em: abr2016.

GOVERNO começa discutir mudanças na navegação de cabotagem. Disponível em:<<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2015-09/governo-comeca-discutir-mudancas-na-navegacao-de-cabotagem>>. Acesso em: abr2016.

HAMBURG sud investe 700 mi para incrementar cabotagem. Disponível em:<<http://exame.abril.com.br/negocios/noticias/hamburg-sud-investe-r-700-mi-para-incrementar-cabotagem>>. Acesso em: abr2016.

MOVIMENTO nos portos cai pela primeira vez em 10 anos. Disponível em:<<http://www.brasilcomex.net/integra.asp?cd=3861>>. Acesso em: abr2016.

NOVAS empresas brasileiras de navegação deverão investir mais e gerar empregos em 2007. Disponível em:<http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver_noticia.php?not=3320>. Acesso em: abr2016.

NAVEGAÇÃO de cabotagem precisa do triplo de documentos. Disponível em:<<http://oglobo.globo.com/economia/navegacao-de-cabotagem-precisa-do-triplo-de-documentos-14006365>>. Acesso em: abr2016.

NOVOS passos da indústria naval. Disponível em:<<http://jornalggn.com.br/noticia/brasil-2015-os-novos-passos-da-industria-naval>>. Acesso em: abr2016.

OBRAS no PAC e investimentos no pré-sal animam armadores de apoio portuário, que apostam no crescimento da atividade e na diversificação- Revista Portos e Navios. Disponível em:<<http://www.centronave.org.br/pt/clippings.php?id=98>>. Acesso em: abr2016.

PROBLEMAS de competitividade da cabotagem. Disponível em:<<http://jornalggn.com.br/noticia/os-problemas-de-competitividade-da-cabotagem-brasileira>>. Acesso em: abr2016.

QUATRO novos estaleiros devem gerar 30 mil novos empregos na indústria naval. Disponível em:<<http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2014-01-12/quatro-novos-estaleiros-devem-gerar-30-mil-novos-empregos-na-industria-naval>>. Acesso em: abr2016.