

MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE MÁQUINAS
(APMA.2/2016)

ADRIANO HENRIQUE CARVALHO DE SENA

**O MERCADO DE APOIO MARÍTIMO BRASILEIRO DIANTE DO ATUAL CENÁRIO
DE CRISE**

RIO DE JANEIRO

2016

ADRIANO HENRIQUE CARVALHO DE SENA

**O MERCADO DE APOIO MARÍTIMO BRASILEIRO DIANTE DO ATUAL CENÁRIO
DE CRISE**

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.

Orientador: 1º Ten. Raquel da Costa Apolaro.

RIO DE JANEIRO

2016

ADRIANO HENRIQUE CARVALHO DE SENA

**O MERCADO DE APOIO MARÍTIMO BRASILEIRO DIANTE DO ATUAL CENÁRIO
DE CRISE**

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: 1º Ten. Raquel da Costa Apolaro.
Mestre em Educação

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

Dedico este trabalho inicialmente à Deus pois sem ele não teria forças para essa longa jornada. A minha noiva Xênia Iris e minha família, por me apoiarem, suportarem minhas ausências e sempre acreditarem no meu sucesso.

Um especial agradecimento aos meus mestres Raquel Apolaro, Ricardo Barreto e aos meus colegas de turma que me ajudaram na conclusão desta monografia.

A tarefa não é tanto ver aquilo que ninguém viu, mas pensar o que ninguém ainda pensou sobre aquilo que todo mundo vê.

(Arthur Schopenhauer)

RESUMO

A crise em que se encontra a Petrobrás atualmente causa reflexos imediatos em toda cadeia do mercado de petróleo brasileira e, por conseguinte, das empresas de apoio marítimo e seus empregados. Esta monografia apresenta de uma forma sucinta as razões que levaram ao estado de crise no Brasil e no setor do petróleo, o impacto causado no mercado de apoio marítimo (e consequentemente o desemprego dos trabalhadores do setor), apontar possíveis mudanças internas e/ou condições externas que seriam necessárias para a retomada do crescimento econômico imediato e também a longo prazo, bem como apontar políticas para a retomada do desenvolvimento do setor industrial do petróleo. Para tal, foram utilizadas pesquisas em livros, revistas, artigos em websites de companhias e organizações dos setores envolvidos no tema, bem como monografias anteriormente elaboradas sobre o assunto. A abordagem é expositiva, contém tabelas e gráficos que ajudam na compreensão do assunto abordado.

Palavras-chave: Marinha Mercante. Petrobrás. Apoio Marítimo. Desemprego. Crise.

ABSTRACT

The crisis in which Petrobras is now cause an immediate impact on all Brazilian oil market chain and therefore the maritime support companies and their employees. This monograph presents succinctly the reasons for the state of crisis in Brazil and the oil industry, the impact on the maritime support market (and consequently the unemployment sector workers), point out possible internal changes and/or external conditions would be necessary to resume the immediate economic growth and in the long term, and to identify policies for development's resumption of the oil industry. For this, we used research in books, magazines, articles on websites of companies and organizations of the sectors involved in the issue, as well as monographs previously elaborated on the subject. The approach is expository, contain charts and graphs that help in understanding the subject matter.

Keywords: Merchant Navy. Petrobras. Maritime Support. Unemployment. Crisis.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1:	Plataforma Petrobrás I	16
Figura 2:	Rebocador Oxalá	19
Figura 3:	Evolução do P.I.B. brasileiro	20
Figura 4:	Evolução do preço do dólar em relação ao euro nos últimos 5 anos	27
Figura 5:	Evolução da inflação desde o ano 2000 até 2015	29
Figura 6:	Desempenho das ações da Petrobrás de 2008 a 2015	32
Figura 7:	Frota de apoio marítimo brasileira até 2014	35
Figura 8:	Evolução recente dos preços das <i>commodities</i>	38

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	CONTEXTO HISTÓRICO	12
2.1	A evolução da Petrobrás	12
2.2	O apoio marítimo brasileiro	14
2.3	Aspectos econômicos anteriores ao ano 2003	20
2.4	O início dos anos 2000 favorece ao Brasil	21
2.5	As políticas internas favorecem o setor naval brasileiro	23
3	A CRISE ECONÔMICA	26
3.1	Contexto mundial	26
3.2	A política econômica interna	28
3.3	Operação lava jato	30
3.4	Encerramento de contratos e desemprego	33
4	PERSPECTIVAS FUTURAS	37
4.1	Cenário mundial	37
4.2	As mudanças internas necessárias	38
4.3	Expectativas para o setor de apoio marítimo	40
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	42
	REFERÊNCIAS	

1 INTRODUÇÃO

Apesar da descoberta da camada pré-sal e do crescimento vivenciado na primeira década dos anos 2000, o mercado do petróleo passa por um momento de recessão que causa fortes impactos em toda economia brasileira. Os escândalos revelados pela operação Lava Jato mostraram uma imensa rede de corrupção envolvendo diretores da Petrobrás, políticos do alto escalão e empresários das maiores empresas de engenharia do país. Em função da crise moral, política e econômica profundas, o país está passando por transformações importantes na aplicação da lei, na política e na condução da economia. O Brasil vem realizando reformas políticas e econômicas (mesmo que em uma velocidade muito menor do que o desejável e necessário) que podem gerar transformações positivas com resultados significativos quando forem implementadas.

A razão que levou ao atual cenário recessivo vivido pelo setor de petróleo brasileiro foi devido a erros de condução da política pública interna? Foi devido ao rombo causado pelos desvios de recursos financeiros da corrupção na Petrobrás? Foram as conjunturas internacionais? Ou foram todas estas razões? Há solução a curto prazo? Como ficará o mercado de trabalho no apoio marítimo nos próximos anos?

Conhecer a(s) razão(ões) que levou(ram) a esta situação atual é fundamental para a formação de líderes, como os futuros Chefes de Máquinas formados no APMA. A ideia principal com isso é de se evitar os erros de decisões tomados no passado que podem levar ou agravar uma situação de crise de mercado como esta.

2 CONTEXTO HISTÓRICO

Neste capítulo será apresentado um breve histórico sobre a Petrobrás, o apoio marítimo brasileiro e o cenário econômico anterior à crise econômica iniciada após as eleições de 2014.

2.1 A evolução da Petrobrás

Em 3 de outubro de 1953 o presidente Getúlio Vargas, com o objetivo de executar as atividades do setor petrolífero no Brasil em nome da União cria a Petrobrás. Esta é resultado da campanha popular que começou em 1946, com o histórico slogan “O petróleo é nosso”.

Uma série de cartas escritas pelo geólogo norte-americano Walter K. Link, na década de 1960, que foi um alto funcionário da Petrobrás naquela época, fazia considerações sobre a geologia do petróleo no Brasil, reportando a impossibilidade de produção das nossas bacias terrestres. Uma reavaliação do potencial dessas bacias realizada na ocasião deu origem ao polêmico Relatório Link, que mostrava pessimismo em relação à maior parte delas. O documento questionava a racionalidade do dispêndio de recursos em programas exploratórios audaciosos, mas insistia que tais conclusões estavam condicionadas pelo estágio tecnológico da geofísica, e que sua melhoria poderia transformar o quadro, especialmente na exploração marítima.

Coube aos técnicos brasileiros começar a definir os novos caminhos da exploração petrolífera no Brasil. Os resultados de uma nova abordagem exploratória, que contou com a disposição efetiva dos técnicos em contradizer o veredicto do Relatório Link, apresentou de início resultados positivos, com a descoberta de vários campos produtores no Recôncavo baiano e do campo de Carmópolis, em Sergipe (1963), que pela primeira vez abria perspectivas de produção fora da Bahia.

Em 1961, a Petrobrás dá início à procura de petróleo na plataforma continental, em uma faixa que vai do Espírito Santo ao Maranhão (plataforma continental é a porção dos fundos marinhos pouco profunda - até 200m - localizada nas margens de um continente). Ainda em 1961, a empresa atingiu um de seus principais objetivos: a autossuficiência na produção dos principais derivados, graças ao início do funcionamento da Refinaria Duque de Caxias.

A primeira descoberta de petróleo no mar foi em Sergipe, no Campo de Guaricema, a 80 metros de profundidade, comprovando a existência de petróleo na plataforma continental. Deu-se início a tradição de batizar com nomes de animais aquáticos as descobertas em alto-mar. Neste mesmo ano, entra em operação a primeira plataforma de perfuração de petróleo construída no Brasil (nomeada como P-1). Numa época de petróleo importado a baixo custo - cerca de US\$ 3 por barril -, investir no desenvolvimento de Guaricema foi uma decisão estratégica da Petrobrás: era necessário que os técnicos brasileiros aprendessem a trabalhar no mar.

Em 1974 foi descoberta a Bacia de Campos - situada na costa norte do estado do Rio de Janeiro, estendendo-se até o sul de Espírito Santo. Possui aproximadamente 100 mil quilômetros quadrados. Ela se torna maior província petrolífera do Brasil, responsável por mais de 80% da produção nacional do petróleo. Perfurado pela primeira vez em 1976, a uma lâmina d'água de 100 metros. A exploração comercial iniciou em 1977, com o campo de Enchova, com uma produção de 10 mil barris por dia em uma plataforma flutuante. Nos anos seguintes, sucessivas descobertas deslocaram as atenções e os investimentos para a Bacia de Campos. Após a descoberta do Campo de Garoupa, a Petrobrás ainda descobriria, no ano seguinte, os campos de Pargo, Namorado e Badejo - e em 1977 os campos de Bonito, Cherne e Pampo.

Em novembro de 1984, o Campo de Albacora foi descoberto na Bacia de Campos, provando a existência de campos gigantes a grandes profundidades no Brasil, marcando a história da empresa em exploração em águas profundas, nunca antes exploradas.

O campo de Marlim foi descoberto em janeiro de 1985. Está localizado na Bacia de Campos, distante aproximadamente 110km do litoral do Rio de Janeiro. Nesse ano, o país já produzia metade do petróleo que consumia, muito acima dos 14% registrados em 1979. Ainda que situado em lâminas de água jamais exploradas, apontava, pelo volume de reservas, para a autossuficiência e para novos horizontes exploratórios em toda a plataforma continental.

A empresa, que até 1986 comprava tecnologia, se viu diante do desafio de produzir petróleo a 400 metros de profundidade. Após pesquisar no mercado e descobrir que não havia tecnologia disponível para essa profundidade e tendo a necessidade de aumentar as reservas do país, a empresa decidiu investir no desenvolvimento de novas tecnologias. Foi criado, então o Procap - Programa de

Capacitação Tecnológica em Águas Profundas. Era um projeto extremamente ambicioso pois, na época, a Petrobrás explorava petróleo na faixa dos 150 metros e já tinha planos para os 1.000 metros. Foi um sucesso e a empresa é, atualmente, líder mundial na área.

A Petrobrás inicia a década de 1990 sendo indicada pela *Offshore Technology Conference* para receber o *OTC Distinguished Achievement Award* por duas vezes. Este prêmio é considerado o maior prêmio do setor petrolífero mundial, em reconhecimento à sua notável contribuição para o avanço da tecnologia de produção em águas profundas.

Já em 2005, Petrobrás bate o recorde brasileiro de profundidade de perfuração, com um poço inclinado que chegou a 6.915 metros além do fundo do mar. O poço foi perfurado na bacia de Santos, localizado a 200 km da costa sul da cidade do Rio de Janeiro.

Em 2006 a Petrobrás atinge a autossuficiência sustentável do Brasil na produção de petróleo e gás, com a entrada em operação das plataformas P-34 e P-50. Com produção média diária de 1,9 milhões de barris por dia, o país passou a exportar mais petróleo e derivados do que importar.

A descoberta da área de Tupi no ano de 2007, na Bacia de Santos, com grande concentração de petróleo e gás em seções de pré-sal surge como uma nova fronteira que poderá aumentar em 50% as reservas de óleo e gás no país. A quantidade de petróleo encontrado é tão significativa que colocará a Petrobrás e o Brasil num novo cenário da indústria mundial do setor.

Em 1º de maio de 2009, tem início a produção de petróleo na área de Tupi. As jazidas do pré-sal podem mudar o perfil das reservas da Companhia, que em sua maior parte é de petróleo pesado, reduzindo a importação de óleo leve e gás natural.

2.2O apoio marítimo brasileiro

No Brasil, os levantamentos de sísmica na plataforma continental, em 1966, marcaram o início da prospecção marítima, quando já se delineavam fortes indícios da existência de reservas de petróleo na nossa plataforma continental. A guerra árabe-israelense, em 1973, acarretou a crise do petróleo, com a redução das exportações de óleo cru a partir do Oriente Médio, e o consequente aumento brutal do preço do barril no mercado internacional. As nações desenvolvidas

incrementaram as buscas de petróleo em seus territórios e os países tradicionalmente importadores, mesmo aqueles que já o produziam em pequena escala, investiram com maior intensidade na exploração, tanto em terra como no mar.

No mar territorial brasileiro, a tarefa de exploração concentrou-se inicialmente no litoral dos estados de Sergipe e Alagoas, seguida do Espírito Santo. Mais tarde, quando a crise do petróleo desestabilizou a economia mundial, a prospecção intensificou-se e atingiu a Bacia de Campos. Naquela época, se outras vantagens não recomendassem a prospecção marítima, a relação custo-benefício e o lado estratégico viabilizavam o investimento. Tal empenho alcançou pleno êxito com a perfuração do poço pioneiro da maior reserva submarina brasileira até hoje descoberta.

A expressão "apoio logístico" tem sabor militar. É um conceito da estratégia, segundo o qual os suprimentos, em tempo de guerra, devem chegar à frente de batalha na hora certa, com margem razoável de segurança e a custos os mais baixos possíveis. Entendem os militares que pequena queda na eficiência e qualidade deste apoio pode significar a exata diferença entre a vitória e a derrota. Por isso os pioneiros na exploração no Golfo do México criaram a expressão *offshore logistics*, para designar o suporte às atividades onde o mar é o campo de batalha na guerra pelo "ouro negro".

O apoio logístico às unidades de perfuração ou produção - verdadeiras cidades, algumas flutuantes e móveis, instaladas em pleno oceano, pode fazer-se por via aérea ou marítima. Pelo ar, com emprego de helicópteros, que transportam pessoal e pequenas cargas, em caráter de urgência. Pelo mar concentra-se a maior parte dos trabalhos específicos de apoio às operações das unidades marítimas, transportando materiais indispensáveis ao trabalho e à vida no mar. As embarcações de apoio executam as tarefas de transporte entre as bases terrestres e as plataformas. Sua presença se faz marcante desde os estudos preliminares de geologia até a remoção e fechamento de poços.

O apoio marítimo no Brasil começou às 13 horas do dia 20 de junho de 1968, quando a história da emancipação econômica ganhou novas tintas: vislumbrou-se a possibilidade de que a partir de Sergipe, a plataforma continental poderia ajudar o país a tornar-se autossuficiente em petróleo. Feitos os estudos e concluídos os

levantamentos sísmicos, os geólogos da Petrobrás estabeleceram a primeira locação a ser perfurada, o poço 1-SES-I batizado como "Guaricema".

A plataforma auto-elevável "Vinegaroon", de bandeira norte-americana e contratada pela estatal, iniciou os trabalhos com apoio de quatro embarcações: duas lanchas para transporte de pessoal - a "Vênus" e a "Mercury" e os utilitários - o "Júpiter" e o "Geminí" para o transporte de material, pertencentes a empresa, também norte-americana, Astromarine. A Astromarine, pioneira da atividade de apoio no país, em seguida, montou sua base em Salvador com a finalidade de dar suporte operacional e administrativo às suas embarcações.

Simultaneamente, com o início da atividade, nasceu a demanda de serviços de apoio marítimo nas águas brasileiras. O país partia no esforço em busca da ampliação de suas reservas petrolíferas e, conseqüentemente, abria-se o mercado para o apoio marítimo no Brasil.

No dia 19 de novembro de 1968 foi lançada ao mar a primeira plataforma exploratória feita no país: a "Petrobrás I", uma auto-elevável construída no estaleiro Mauá, no Rio de Janeiro. Essa plataforma móvel estava destinada a ter participação importante no incremento da produção marítima de petróleo. Tentou-se nesse início de atividade a utilização dos rebocadores brasileiros, o "Abacaxis" e o "Nova Olinda" no apoio logístico à "Petrobrás I". A experiência não teve sucesso porque os rebocadores foram adaptados, e não construídos especificamente para as fainas de apoio, tendo como agravante o fato das tripulações não terem conhecimento ou prática nas manobras "offshore".

Figura 1: Plataforma Petrobrás I



Fonte: <http://exposicao60anos.agenciapetrobras.com.br/decada-1960-momento-11.php>.

Todas as embarcações que operavam no apoio marítimo, na primeira fase da prospecção marítima nacional, iniciada em 1968, pertenciam a armadores estrangeiros. Empresas internacionais se fixaram no território brasileiro usando o sufixo "do Brasil" e depois em "joint-venture" com operadoras nacionais. Essas empresas estrangeiras desempenharam importante papel na formação de pessoal, e na transferência de tecnologia.

O Brasil marcava o início da década de 70 com uma país de agressiva exploração de petróleo na plataforma continental. Esse fato implicava no aumento do número de embarcações de apoio marítimo. Ao curso de toda a década, a Petrobrás incrementou seus investimentos nas perfurações marítimas, procurando atingir a meta, hoje já superada, dos 500 mil barris por dia.

Pela disputa do novo mercado, empresas de navegação se instalavam no país, a exemplo da precursora Astromarine. Em outubro de 1970, uma subsidiária da armadora Sea Horse dos Estados Unidos, a Arthur Levy do Brasil estruturou-se na Bahia. Dois anos depois, já contava com 50% de capital nacional e, representando a Sea Horse, gerenciava mais de vinte embarcações afretadas à Petrobrás.

Em 1972, foi estruturada a primeira empresa brasileira de apoio marítimo, a H. Dantas Serviços Marítimos, que inicialmente era uma divisão da empresa de navegação de cabotagem do mesmo nome, tendo permanecido inativa durante alguns anos.

Na virada dos anos de 1972 para 73, consolidados os resultados promissores das prospecções marítimas, a Petrobrás importou, com autorização da CACEX e da SUNAMAM, um navio sonda "Petrobrás I" e as 13 primeiras embarcações de apoio marítimo que operariam com bandeira brasileira. A partir desse momento, estava determinado o início da frota nacional de apoio marítimo.

Em dezembro de 1973, a Resolução 4.383 da SUNAMAM continha a primeira menção legal ao apoio marítimo, classificando-o como navegação de cabotagem, portanto exclusiva da bandeira nacional, e desta maneira enquadrava o tráfego realizado entre a costa e as unidades estabelecidas na plataforma submarina. Essa medida lançava as bases para a nacionalização do apoio marítimo, levando em conta a relevância dessa modalidade de navegação no contexto da Marinha Mercante Brasileira.

Paralelamente ao sucesso das novas descobertas, a Petrobrás dava mais um passo na consolidação da frota nacional de apoio marítimo. Adquiria mais 15

embarcações entre rebocadores e lanchas para transporte e de pessoal. Encomendava também, em estaleiros nacionais, 13 embarcações de suprimento, distribuídas entre os estaleiros Estanave (7), Mac Laren (3), Inconav (3).

Também em 1975, fundava-se a empresa Astromarítima, que se destacou como operadora das embarcações da Petrobrás e, depois como armadora. Sucessivamente, a Petrobrás fez tomadas de preços entre empresas candidatas à operação de suas embarcações adquiridas no exterior. A Astromarítima juntamente com a Companhia de Navegação Norsul, que já operava na grande cabotagem, foram vencedoras das tomadas de preço, cabendo a cada uma das empresas 12 embarcações. A Cia de Navegação Norsul operou as 7 lanchas da classe "P" e 5 dos rebocadores da classe "R". A Astromarítima operou nas atividades em mar aberto com os outros 12 rebocadores.

Mais uma empresa foi constituída em 1975, a então Euro-Piratas Navegação, atualmente, Delba Marítima. No ano seguinte essa empresa assinava seu primeiro contrato de afretamento com a Petrobrás, relativo às quatro primeiras embarcações de bandeira brasileira importadas pela mesma.

Em 4 de abril de 1977, foi fundada a Associação Brasileira das Empresas de apoio marítimo - ABEAM -, congregando os vanguardistas do setor de apoio: H. Dantas Serviços Marítimos (atualmente Cia. Brasileira de *Offshore*); Cia. de Navegação Norsul (hoje Norsul *Offshore*); a Sociedade Auxiliar da Indústria do Petróleo (SATRO) e a Superpesa Transportes Marítimos. A Associação fixou como objetivos a instituição de uma política para o setor, cujo futuro se anunciava promissor, e o de trabalhar em conjunto com os órgãos governamentais na organização estrutural do apoio marítimo no país.

Com todo avanço no campo da prospecção marítima de petróleo, o Brasil em 1978, passou a dispor de 31 sondas distribuídas pelos diversos campos de produção da plataforma continental. Já era então considerado um dos maiores mercados do mundo para a colocação de equipamentos nacionais e estrangeiros. Durante este ano, 3 novas embarcações, da classe supridora, foram importadas dos Estados Unidos pela Cia. Brasileira de *Offshore* - CBO, (ex-H. Dantas): "Oxalá", "Ogum" e "Oxumaré", e registradas sob bandeira brasileira. Neste ano de 1978, a frota de apoio em tráfego somava 91 embarcações, das quais 36 de bandeira brasileira, que significava 40% do mercado nacional. E a Petrobrás era, também, a maior armadora com 28 embarcações em tráfego.

Figura 2: Rebocador Oxalá



Fonte: <http://www.ebah.com.br/content/ABAAe9zEAA/historia-apoio-maritimo-no-brasil?part=4>.

Foi dentro deste cenário de grandes realizações que nasceu o processo de privatização da frota de apoio marítimo, delineando os princípios que orientariam sua nacionalização gradativa. O empresariado nacional, por meio da Associação Brasileira das Empresas de apoio marítimo - ABEAM, desenvolveu um projeto visando a criação de uma política de incentivo à armação privada na atividade de apoio marítimo. O projeto recebeu o apoio governamental através da Exposição Interministerial de Motivos no. 009-A de 9 de janeiro de 1978, que estabeleceu medidas para o fortalecimento da Marinha Mercante Brasileira, incluindo a contratação de 14 embarcações de suprimentos em estaleiros nacionais.

Em janeiro de 1979, o Decreto 82.988 delegava competência à SUNAMAM para autorizar, também no âmbito do apoio marítimo, o afretamento de embarcações estrangeiras. A medida significava o enquadramento legal do setor, vindo de encontro à decisão do governo, de estabelecer uma política que viabilizasse o investimento privado, criando a base de sustentação para o aumento da presença da bandeira brasileira nos serviços de apoio marítimo.

O ano de 1981 foi o marco da total privatização da frota de apoio. Com a venda de 3 embarcações para empresas privadas, por intermédio de financiamentos obtidos no exterior, a Petrobrás consolidou seus propósitos de contribuir para o fortalecimento da iniciativa privada brasileira ao completar a privatização de sua frota de apoio marítimo, apoiada na decisão governamental.

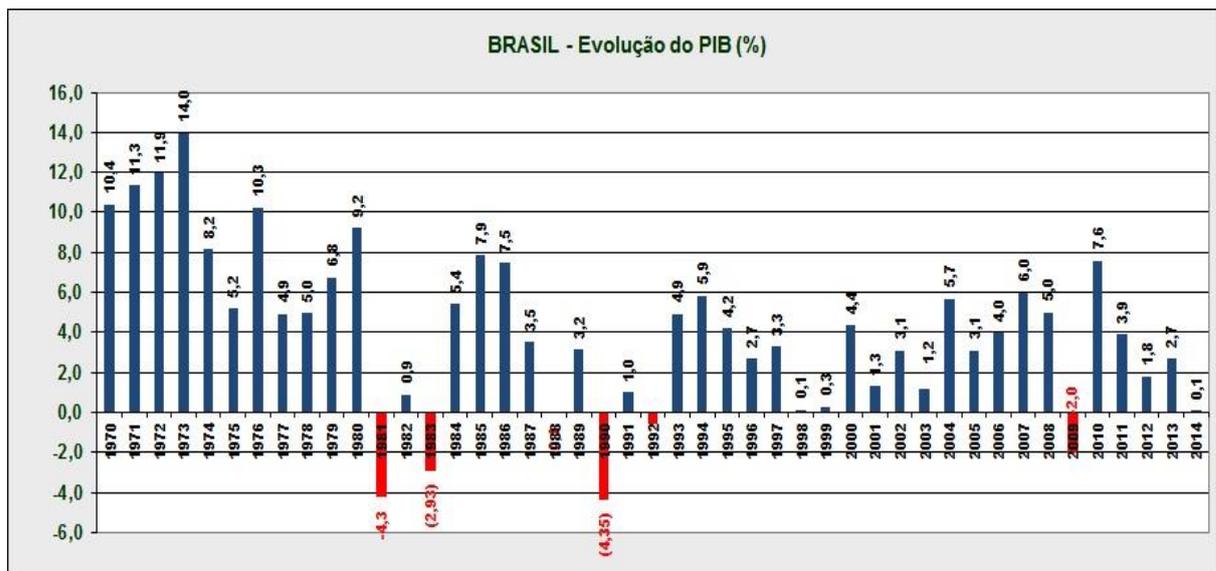
Concretizada a privatização, coube à Petrobrás estabelecer as diretrizes de alocação e utilização das embarcações, de acordo com as necessidades e conveniências dos programas de exploração e produção do petróleo na plataforma continental.

A política traçada para a navegação de apoio marítimo impulsionou o processo de nacionalização, aumentou o volume de encomendas feitas aos estaleiros brasileiros e, conseqüentemente vitalizou o mercado de trabalho na construção e operação naval. Isso significou extraordinária economia de divisas porque reduziu substancialmente os afretamentos de embarcações estrangeiras, ao mesmo tempo que, ampliou a oferta de empregos para os marítimos brasileiros.

2.3 Aspectos econômicos anteriores ao ano 2003

Economicamente, nos anos de 1970 o Brasil crescia consistentemente mais que o mundo. A partir dos anos de 1980, a curva de crescimento do país passa a oscilar significativamente, com alguns anos ruins e outros bons. E, de 1996 a 2003, o Brasil cresceu menos do que o resto do mundo todos os anos. Veja a evolução do P.I.B. brasileiro no gráfico abaixo:

Figura 3: Evolução do P.I.B. brasileiro



Fonte: http://www.acionista.com.br/graficos_comparativos/pib.htm.

Entretanto, no início deste milênio, a conjuntura internacional passou a ser mais favorável para o Brasil do que em qualquer momento dos últimos cinquenta

anos. O cenário externo passou a ajudar o país a crescer mais do que a média mundial e efetivamente emergir. Mas isso também só foi possível graças a uma substancial melhora de nossa política econômica a partir da segunda metade da década de 1990.

Dois fatores, em particular, jogaram contra o país no período de 1980 até 2003: o custo do capital e o preço das matérias primas, as tão disputadas e necessárias *commodities*.

Historicamente, o Brasil é importador de capital: necessita de dinheiro de fora do país para investir aqui. E esse dinheiro, como qualquer mercadoria, tem um custo: a taxa de juros que os donos do capital cobram de quem pega o dinheiro emprestado. Esse período de vacas magras no Brasil foi justamente, e não por coincidência, um período em que as taxas de juros estiveram muito altas no mundo todo.

Na maior parte dos anos 1980 e 1990, os preços das *commodities* estiveram baixos no mundo inteiro, reduzindo as receitas brasileiras com exportações.

O custo de capital alto e preço das *commodities* baixo faziam o Brasil comprar caro e vender barato. Não é à toa que o período até 2003 foi muito ruim não só para o Brasil, mas para a América Latina como um todo, todos sofrendo com as mesmas condições externas desfavoráveis.

Todavia, a partir de 2003, o centro de gravidade do mundo mudou, passando dos Estados Unidos e Europa em direção à Ásia, especialmente China e Índia. Esse deslocamento do eixo econômico mundial impactou positivamente o Brasil de várias formas, causando um aumento da produção, da importância das empresas brasileiras no cenário global, forte expansão do crédito e até mesmo de distribuição de renda.

O crescimento a longo prazo, contudo, é definido por decisões internas. No curto prazo, as condições externas contam muito e, às vezes, são determinantes. E esse curto prazo nem sempre é tão curto assim. Ele pode durar muitos anos ou até alguns mandatos presidenciais. Assim, frequentemente, o sucesso ou insucesso de determinados governos tem menos a ver com a qualidade de suas decisões de influência a curto prazo e mais com condições externas e heranças de decisões de seus antecessores.

2.4O início dos anos 2000 favorece ao Brasil

A principal consequência da crescente importância e inserção de países asiáticos, em especial China e Índia, na economia global foi uma redução de custos para a produção de bens e de serviços exportáveis, já que a mão de obra desses países é muito mais barata do que a dos países desenvolvidos. Isto vem puxando a inflação mundial e os juros para baixo nos últimos 15 anos, o que afetou positivamente os países em desenvolvimento, que pegam capital emprestado e passaram a ter de pagar menos por este capital, possibilitando uma forte expansão do crédito e, por consequência, do consumo e dos investimentos produtivos nestes países.

Pelo lado da produção, portanto, China e Índia já ajudaram os outros países emergentes a conter dois dos seus maiores flagelos: a inflação e os juros da dívida externa. Pelo lado do consumo, porém, a notícia talvez tenha sido ainda melhor para os países emergentes.

Com a venda de seus bens e serviços exportáveis, China e Índia se tornaram países cada vez mais ricos e, portanto, mais importantes na economia mundial. Porém, os consumidores chineses e indianos ainda são bem diferentes dos americanos e europeus, por um motivo bem simples: em sua maioria, eles são muito pobres. Apesar de crescer a um ritmo de quase 10% ao ano em média desde 1979, a renda per capita na China em 2001 – quando o país entrou na Organização Mundial do Comércio – era apenas a terça parte da brasileira. Uma sociedade com tanta gente pobre indo do campo para a cidade precisou investir pesado em infraestrutura, o que quer dizer comprar, entre outras coisas, minérios e combustível. Ou seja, tanto os cidadãos chineses quanto a sociedade chinesa como um todo estão consumindo cada vez mais *commodities*.

Taxas de juros em baixa, preço das *commodities* em alta: duas características que favoreceram muito o Brasil, que tem pouco capital – e por isso precisa pegar emprestado fora – e muita terra e recursos naturais – e por isso é um grande exportador de *commodities*.

Por consequência do aumento da procura por produtos em que somos muito competitivos, nosso superávit comercial – a diferença entre o que exportamos e importamos – foi substancial na década passada. Até 2003, era maior até do que a da China e em 2008 foi o sexto maior do mundo.

Mas não foi só o cenário externo que permitiu uma aceleração do crescimento brasileiro ao longo da década passada. Algumas reformas implementadas no Brasil a partir da década de 1990, apesar de não terem sido tudo o que poderíamos e deveríamos fazer, foram suficientes o bastante para aproveitar a oportunidade que nos foi dada.

A situação econômica àquela altura estava tão boa que levou a célebre frase do então presidente Luís Inácio Lula da Silva: “O tsunami no mundo é uma marolinha no Brasil”, durante a crise financeira global de 2008 e 2009.

Um fator importante para isso foi a redução da dívida externa. Em 2007, pagamos quase US\$ 40 bilhões aos nossos credores; em fevereiro de 2008, o Banco Central brasileiro anunciou que o país havia se tornado credor externo, o que quer dizer que as reservas internacionais brasileiras, somadas a outros ativos, valiam mais do que toda a dívida – pública e privada – do país com o exterior.

A partir de meados da década de 1990, aquela oscilação entre anos de crescimento e anos de recessão acaba. Apesar de crescermos menos do que o mundo, com o fim das oscilações de crescimento, as empresas e indivíduos viam um futuro com clareza e tinham um planejamento a longo prazo confiável. Assim, a segurança trazida pela estabilidade, mesmo que não traga crescimento num primeiro momento, foi fundamental para garantir o crescimento futuro. Mais previsibilidade significa mais consumo e mais investimentos produtivos. Ao contrário, quando há grandes dúvidas sobre o futuro, consumidores apertam os cintos e empresas limitam seus investimentos, com medo do que possa vir pela frente.

2.5 As políticas internas favorecem o setor naval brasileiro

A partir do ano 2003, vivemos uma revitalização da indústria naval brasileira que, com o crescimento das atividades petrolíferas *offshore* (ao longo da costa), experimenta um movimento de reavivamento que se reflete na retomada de investimentos e na expansão da capacidade produtiva, com o consequente aumento da produção de embarcações. Tais fatos seriam inimagináveis não fosse a adoção de políticas explícitas de desenvolvimento da indústria nacional adotada pelo Estado brasileiro. O ativismo estatal, neste caso, se revela na atribuição de prioridade ao setor e utilização de instrumentos de incentivo em moldes que se assemelham às políticas desenvolvimentistas do passado. A indústria naval é intensiva em capital e

força de trabalho. Além de geradora de empregos, o desenvolvimento deste setor traz externalidades positivas para toda a sua cadeia fornecedora, nomeadamente a indústria de navieças, incentivando a geração de novas tecnologias e reduzindo a remessa de divisas por fretes.

O investimento estatal no setor marítimo brasileiro foi dividido em programas, a saber: o Programa de Renovação e Ampliação da Frota de apoio marítimo (Prorefam); o EBN Petrobrás (contratação de serviços de frota dedicada à cabotagem de petróleo e derivados); o Programa de Modernização e Ampliação da Frota de Petroleiros (PROME), administrado pela Transpetro; e as contratações de serviços de plataformas e sondas marítimas. Podemos incluir também o Programa de Submarinos (PROSUB) e o Programa de Obtenção de Meios de Superfície (Prosuper), ambos sob a administração da Marinha do Brasil. Além destes, podemos citar os investimentos em ampliação e modernização dos estaleiros nacionais, incluídos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

O governo federal, atuando em conjunto com a Petrobrás, lançou medidas de política industrial, visando estimular o setor naval do país. Enquanto a Petrobrás realizava grandes encomendas aos estaleiros nacionais, a União atuou com exigências de porcentagem mínima de conteúdo local nas atividades de exploração e produção; com incentivos fiscais; com a criação de um fundo garantidor à indústria; e com a concessão de crédito em condições especiais de juros por meio do FMM.

Sendo assim, o Programa de Renovação e Ampliação da Frota de apoio marítimo (Prorefam) foi o primeiro grande passo no processo de estímulo ao renascimento da indústria naval e *offshore* brasileira. Com o crescimento da produção e das instalações produtoras em alto-mar, novas e modernas embarcações de apoio à atividade *offshore* se fizeram cada vez mais necessárias. Como decisão de política industrial, a Petrobrás passou a contratar no mercado nacional as embarcações de que necessitava e necessitará. Trata-se de embarcações de apoio de grande porte: Anchor Handling and Tug Supply (AHTS); Platform Supply Vessels (PSV); Oil Spill Recovery Vessel (OSRV); Pipe-Laying Support Vessel (PLSV); Remote Operate Vehicle Support Vessel (RSV-ROV); Multipurpose Supply Vessel (MPSV); e de pequeno porte: Line Handling (LH); Utility (UT); e Transporte de Passageiro (P).

Tabela 1: Investimentos em quantidade de embarcações no apoio marítimo**Estimativa de valores de investimento do Prorefam**

Planos	Número de embarcações	Valores (R\$ milhões)
Prorefam 1 (1999) ¹	19	1.425
Prorefam 2 (2004)	58	4.350
Prorefam 3 (2008)	146	10.950
Total	223	16.725
Embarcações entregues (até dezembro de 2012)	90	6.750
Novas necessidades (2016)	90	6.750

Fonte: CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva e POMPERMAYER, Fabiano Mezadre. **Ressurgimento da indústria naval no Brasil (2000-2013)**. Brasília: Ipea, 2014. p. 113.

As embarcações de apoio constantes do programa Prorefam não pertencem à Petrobrás, significando despesa operacional de afretamento. Porém, ao apresentar ao mercado suas necessidades de navios de apoio marítimo e firmados os contratos, estes se transformam em investimento por parte dos armadores ou estaleiros. A Petrobrás não pode informar os investimentos envolvidos neste programa, até porque seus contratos são de afretamento. Porém, os valores de investimento previstos para o Prorefam (1, 2, 3 e previsão para 2013-2018) foram estimados a partir da média ponderada do preço constante dos contratos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) – com recursos do FMM e da participação das embarcações nos contratos da Petrobrás (por tipo de navio).

A frota brasileira de embarcações de apoio marítimo passou de 113, em 2009, para 194, em 2012, representando um acréscimo de 72% no período. Como consequência, a idade média dos navios de apoio marítimo foi reduzida para 11,7 anos, a menor entre os outros tipos de embarcações. Apesar do crescimento da frota nacional de *supply boats*, as embarcações estrangeiras afretadas eram 253 em 2012, correspondendo a 57% da frota total de supridores em operação no país no apoio marítimo. Os gastos com afretamento destes navios estrangeiros, em 2011, foram da ordem de US\$ 2 bilhões (R\$ 4 bilhões), montante três vezes superior ao valor de 2009, quando foram gastos US\$ 620 mil – R\$ 1,24 bilhão.

3 A CRISE ECONÔMICA

Neste capítulo serão apresentadas as razões que levaram a atual crise econômico/financeira no Brasil e as consequências desta no setor de apoio marítimo brasileiro. A combinação de uma mudança de condições externas favoráveis, revelação de escândalos de corrupção envolvendo altos escalões de políticos e empresários, bem como erros de condução das políticas públicas internas desencadearam o aumento da inflação, redução dos investimentos, diminuição dos empregos e recessão econômica.

3.1 Contexto mundial

O grande catalizador externo da economia brasileira que se mostrou favorável até 2011 acaba sendo temporariamente revertido: a elevação dos preços das *commodities*. A tendência de alta foi invertida em função da apreciação do dólar em todo o mundo. Não foi só em relação à moeda brasileira, o real, que o dólar se fortaleceu neste período. Foi em relação a praticamente todas as moedas do mundo.

O dólar passou por um processo histórico de depreciação em função dos *déficits* comerciais crescentes dos EUA, gerados pelo aumento das importações de bens de consumo e energia durante décadas. A crise econômica mundial de 2008 reverteu essa tendência. A aversão ao risco gerou grande demanda pelo dólar como moeda de reserva de valor. Mas ele voltou a se depreciar com o programa de aumento agressivo de liquidez do FED (o Banco Central dos EUA). Com a aproximação do momento de normalização da política monetária americana, ocorreu a continuidade do fortalecimento do dólar. Há razões para isso.

A economia americana se ajustou antes da Europa e do Japão, restaurando com relativa rapidez a capacidade dos bancos de emprestar. Já as empresas de lá investiram muito em produtividade e reestruturações, elevando a margem de lucro mesmo com a lenta retomada econômica. Paralelamente, a exploração das reservas de petróleo e gás da camada de xisto evoluiu com rapidez. Os EUA não só recuperam a autossuficiência energética, mas estão em processo de reindustrialização liderado por setores intensivos em energia, já que o preço do gás no país ficou menor do que o praticado em outros países. Finalizando esse quadro,

o ajuste fiscal americano, que levaria ao temido abismo fiscal, está tendo efeito negativo menor do que o esperado no curto prazo e efeito positivo nas expectativas de longo prazo.

Tudo isso fortalece o dólar e traz como consequência uma mudança nos fluxos de capital, que, conjugada com a perspectiva futura de aumento de juros nos EUA, deve ser objeto de atenção das autoridades econômicas dos países que têm baixa taxa de poupança e que necessitam de recursos externos para crescer, como é o caso do Brasil.

Figura 4: Evolução do preço do dólar em relação ao euro nos últimos 5 anos



Fonte: <http://www.exchangerates.org.uk/USD-EUR-exchange-rate-history.html>.

Assim sendo, o preço das *commodities* que são cotadas em dólar acaba por subir também em moeda local em todo mundo, reduzindo seu consumo e, por consequência, seu preço nos mercados internacionais. Esta queda de receita com as exportações de *commodities* gera uma queda de arrecadação por parte do governo, impactando diretamente em nossa capacidade de investimento.

O ponto fundamental deste tema é a capacidade brasileira de atrair investimentos em infraestrutura, que muito poderia ajudar no desenvolvimento do país, encontra como limitação não a indisponibilidade de capitais interessados em

financiar estes projetos, mas a própria inabilidade do governo brasileiro de construir um ambiente de negócios propício para que estes investimentos se materializem. Esta menor capacidade de atração de investimentos externos, e mesmo de capitais nacionais, no setor de infraestrutura foi consequência de um ambiente regulatório desfavorável e de corrupção desenfreada na relação das do governo com empresas do setor.

Outro fator externo que influenciou diretamente o mercado de apoio marítimo foi a redução do preço do barril de petróleo no mercado internacional. Esta queda aconteceu porque houve um intenso e inesperado aumento nos estoques de gasolina dos Estados Unidos após o anúncio da exploração do petróleo das áreas de xisto por parte deles. Além disso, tensões geopolíticas após o anúncio de um teste de bomba de hidrogênio pela Coreia do Norte, aliadas a crescentes preocupações sobre a desaceleração da economia da China, contribuíram para o tomo dos preços. Ao mesmo tempo, a perspectiva de demanda menor da Europa e da Ásia devido ao menor crescimento da economia no mundo também vem contribuindo para a queda. Em junho de 2014, o barril tipo Brent era negociado a US\$ 115. Desde janeiro de 2015, a *commodity* foi sendo negociada abaixo de US\$ 50, terminando o ano passado cotada a US\$ 37 o barril.

A queda da cotação internacional diminuiu a arrecadação dos *royalties* sobre a produção, afetando a receita das prefeituras e estados produtores. Além disso, o Brasil continua dependente da importação de combustíveis para atender a demanda interna. Desde 2011, o país voltou a consumir mais do que produz, perdendo a autossuficiência, comemorada pela Petrobrás e pelo governo em 2006, quando a produção de petróleo se equiparou ao volume de derivados consumidos à época no país.

A Petrobrás e, conseqüentemente todo o setor de petróleo e gás, também sofre com a desvalorização do preço do barril, devido a diminuição da rentabilidade dos projetos de exploração no pré-sal, que foram planejados levando em conta um preço mínimo do barril ao redor de US\$ 45 para a produção poder ser considerada economicamente viável.

3.2 A política econômica interna

A presidente Dilma assumiu o governo no início de 2011 com o país registrando a maior taxa de crescimento em 25 anos. A expectativa era de que seu governo mantivesse os pilares da política econômica que geraram estes resultados. Em particular, esperava-se que ela não desmontasse o tripé de sustentação dessa política econômica: equilíbrio fiscal, inflação sob controle e câmbio flutuante. Mas não foi isso que aconteceu.

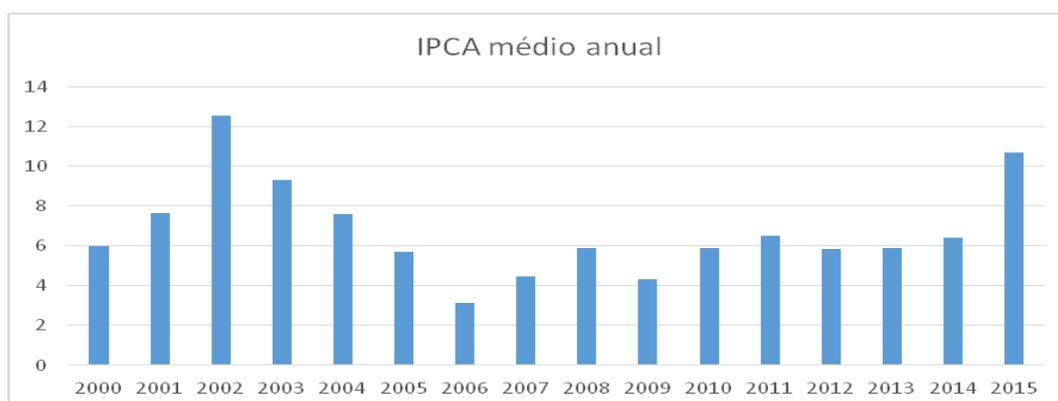
Por outro lado, já era claro que o intervencionismo estatal na economia aumentaria trazendo ainda mais as consequências negativas sobre a economia.

Para completar, um modelo de política econômica fundamentalmente de estímulo ao consumo, sem contrapartidas de estímulo à produção, começou a dar sinais de esgarçamento. Em todos os anos, o consumo – medido pelas vendas no varejo – crescia mais que a produção industrial. A manutenção do crescimento acelerado do consumo exigiria medidas que permitissem a expansão também acelerada da produção, mas tais medidas nunca foram tomadas.

Em busca de objetivos econômicos e políticos de curto prazo, optou-se por políticas econômicas que gradualmente geraram enormes desequilíbrios em nossas contas externas, nas contas públicas e pressões inflacionárias que, por uma série de razões, vieram à tona com toda força após as eleições de 2014.

O governo brasileiro e o Banco Central optaram por não combater a inflação com a firmeza e afincos necessários não só antes das eleições municipais de 2012, mas antes das eleições presidenciais de 2014. Pior ainda, eles resolveram camuflar a inflação, postergando a elevação de preços que o governo controlava, como gasolina, energia elétrica e transportes urbanos para após as eleições.

Figura 5: Evolução da inflação desde o ano 2000 até 2015



Fonte: <http://www.calculador.com.br/tabela/indice/IPCA>.

Com a inflação dos preços controlados pelo governo chegando a atingir 17% há alguns meses, a desvalorização cambial pressionando o preço dos produtos importados e dissídios continuando a elevar salários acima da inflação não chega a surpreender que a inflação tenha atingido mais que o dobro da meta de inflação do próprio governo, chegando a dois dígitos.

A fim de evitar que o preço dos produtos importados e a inflação subam ainda mais, o Banco Central intervém na taxa de câmbio, o que aumenta os gastos públicos em R\$ 90 bilhões, minando ainda mais a credibilidade do país. Além disso, para combater a inflação, eleva a taxa básica de juros (SELIC), o que também eleva o custo da dívida pública, desta vez em centenas de bilhões de reais. Os aumentos de gastos públicos fazem a dívida pública crescer exponencialmente e o Brasil perder o grau de investimento. A alta dos juros encarece o crédito, reduzindo as vendas e causando a maior queda do PIB em 3 anos nos últimos 115 anos. A consequência é a queda em arrecadação de impostos, piorando ainda mais as contas públicas, o que mina novamente a credibilidade do país e gerando uma espiral descendente de índices econômicos.

3.3 A operação Lava Jato

A Lava Jato mudou o curso da história do Brasil, virou patrimônio nacional e, ao que tudo indica, terá consequências ainda por vários anos. Esta operação foi fruto de uma improvável soma de fatores, em que o maior golpe de sorte foi reunir profissionais experientes, dedicados e corajosos. Mudanças favoráveis na legislação, como a colaboração premiada, permitiram abrir o caminho. Seguindo a rota do dinheiro desviado da Petrobrás, logo se chegou a seus beneficiários. As provas encontradas e o desespero dos investigados foram decisivos para a mais devastadora sequência de confissões que o Brasil já viu. Uma gigantesca onda de informações foi oferecida à opinião pública e derrubou poderosos empresários e políticos numa transformação social que está longe do fim.

Em dois anos de investigações, o que partiu de um núcleo de doleiros que atuava em um posto de gasolina de Brasília, por onde circulavam dinheiro vivo e assessores do Congresso Nacional, chegou ao coração da República.

Mesmo no front econômico, a operação encontrou resistência. A dúvida sobre o que iria acontecer caso as maiores empresas de engenharia do país quebrassem

e o que fazer com os milhões de desempregados caso isto ocorresse pairavam no ar. O problema é que, independentemente da Lava Jato, os limites da própria economia indicavam que a festa tinha acabado. A inflação, o desemprego e a crise viriam de qualquer maneira, porque são gerados pelas próprias leis do universo econômico conforme vimos anteriormente.

Gastou-se mais do que se podia, esta é a primeira constatação. A segunda, imposta pelos fatos revelados nas investigações, é que, além de gastar a rodo, o governo montou uma imensa máquina de corrupção nas empresas estatais.

Durante todo o tempo em que a operação Lava Jato fazia seu trabalho de investigar as irregularidades na estatal, a empresa viu o valor de suas ações despencar. A relação de causa e efeito era complexa. A cotação caía pelos erros em projetos cujo retorno ficava cada dia mais difícil, pela política do governo de manter os preços dos combustíveis defasados, pelas falhas de gestão que se tornavam perceptíveis pelo mercado.

A desconfiança do mercado em relação à Petrobrás havia precedido a Lava Jato. O melhor momento da estatal fora em 21 de maio de 2008, quando a empresa chegou a valer 510 bilhões de reais. A ação preferencial era vendida a 42,76 reais e a ordinária a 53,88 reais. Era a época da euforia com o pré-sal. O Brasil havia atingido o grau de investimento, depois de muito esforço.

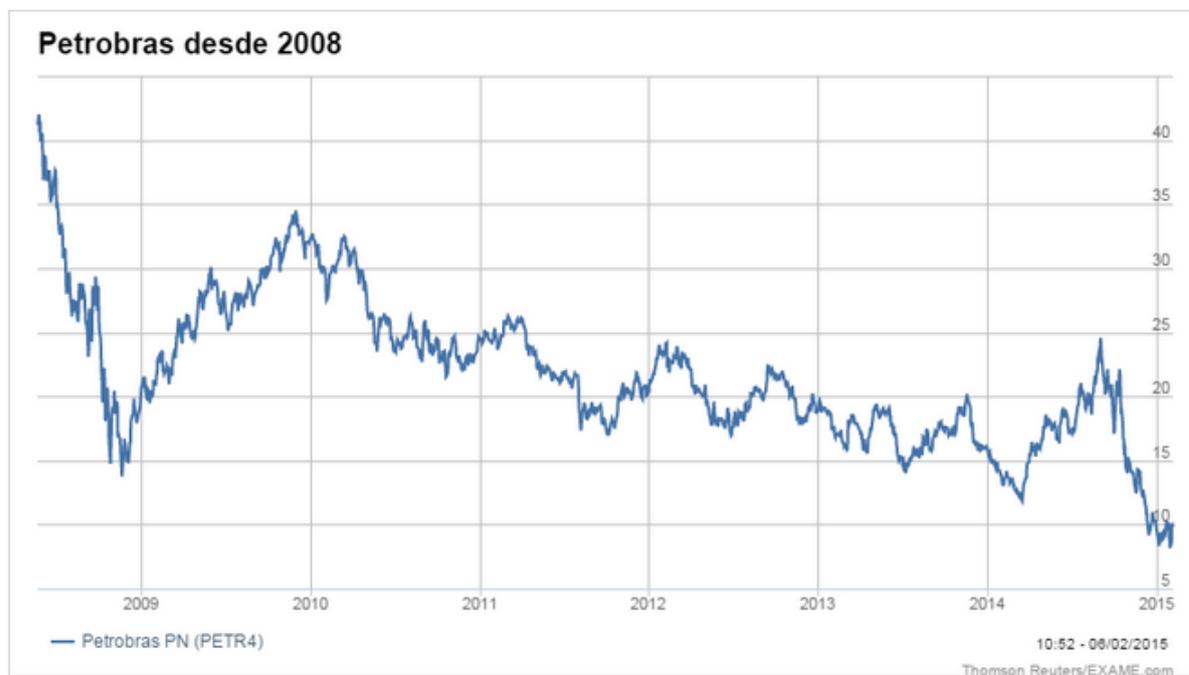
O governo em vez de começar a exploração do pré-sal, resolveu mudar o modelo de concessão para o regime de partilha. Isso paralisou por anos a atração de investimentos estrangeiros e fez o país perder chances como novo polo de exploração de petróleo. A empresa passou a se endividar para tocar todos os investimentos que o governo queria que ela liderasse. O custo das obras disparava pelos sobrepreços e os acordos feitos pelos cartéis das empreiteiras. O barril do óleo Brent estava cotado a 132 dólares, mas o preço dos combustíveis não era reajustado para não afetar o índice de inflação. As ações começaram a refletir isso. As cotações perdiam o valor.

Quando a presidente Dilma assumiu, o valor da companhia já havia caído para 383 bilhões de reais. No dia 3 de janeiro de 2011, a ação preferencial foi negociada a 24,39 reais e a ordinária a 28,63 reais.

Em 17 de março de 2014, quando a operação Lava Jato começou oficialmente, o valor de mercado da Petrobrás já havia despencado para 160 bilhões de reais, com a ação preferencial sendo cotada a 11,84 reais e a ordinária a 11,62

reais. A empresa já perdera até então 68% do seu valor. Ao mesmo tempo, o TCU (Tribunal de Contas da União) estimava o prejuízo com a compra da Refinaria de Pasadena em 792 milhões de dólares.

Figura 6: Desempenho das ações da Petrobrás de 2008 a 2015



Fonte: <http://exame.abril.com.br/mercados/noticias/calvario-da-petrobras-continua-na-bovespa-e-acao-desaba>.

O trabalho da Lava Jato continuava, com novas revelações e prisões, mas o valor da empresa subia ou descia pela percepção do mercado de que a gestão prejudicava a companhia e era decidida diretamente pelo Palácio do Planalto. O governo mantinha a política de congelamento dos preços dos combustíveis, impedindo o aumento da gasolina e do diesel, apesar das pressões da presidente da estatal a época, Graça Foster, pelo reajuste dos preços e de a cotação internacional do petróleo continuar na casa dos 100 dólares.

No dia 28 de janeiro de 2015, a empresa divulgou um número que espantou o mercado e provocou um rebuliço no governo e na empresa. Era um demonstrativo financeiro, ainda sem o aval da empresa de auditoria independente contratada para fazer o balanço contábil, incluindo o custo da corrupção e dos sobrepreços. Esse balancete dizia que o cálculo preliminar era de que a Petrobrás havia perdido em 2014 a astronômica quantia de 88,6 bilhões de reais como resultado de desvios, sobrepreços, investimentos errados, interferência do governo. Nessa época o valor de mercado da Petrobrás caíra de novo, agora para 120 bilhões de reais.

Em 22 de abril de 2015, o balanço oficial foi, enfim, divulgado. Na impossibilidade de saber exatamente quanto a corrupção havia subtraído da companhia, calculou-se um percentual sobre cada projeto aprovado nas diretorias em que houve desvio. E chegou-se ao número de 6,19 bilhões de reais apenas de corrupção. O balanço registrou também baixa do valor de ativos de 44 bilhões de reais, o maior da empresa até então. Mas ainda há muito a se calcular, entre os desvios da propina, a ação do cartel das empreiteiras, as decisões políticas, a manipulação dos preços e o uso da empresa para objetivos partidários.

Ao todo, a Petrobrás perdeu 90% do seu valor de mercado do seu auge, em 2008, até 26 de janeiro de 2016, quando a ação fechou a 4,20 reais.

As investigações de corrupção não podem ser culpadas pela crise. Ao contrário, no dia em que a empresa conseguir dar a volta por cima, a Lava Jato terá sido o ponto inicial da sua recuperação.

3.4 Encerramento de contratos e desemprego

A indústria naval que a cinco anos comemorava encomendas bilionárias hoje sofre com a falta de novos projetos. Nos 36 estaleiros em funcionamento no Brasil, não há construções novas no horizonte, o que está levando muitas empresas a fecharem as portas. Entre as que mantêm operação, o trabalho se restringe à conclusão de projetos antigos, e a saída tem sido buscar outras operações de negócios, como o segmento de reparo de embarcações. O marasmo no setor é resultado da combinação entre a crise na economia brasileira, na Petrobrás e na Sete Brasil, esta última é a empresa criada para intermediar a construção de sondas do pré-sal.

O cenário de crise se reflete em demissões. Do fim de 2014 até fevereiro deste ano, quase 45 mil trabalhadores perderam seus empregos. O número, de acordo com o Sinaval, passou de 82.472 para 37.747, uma redução de 54%. Nem no auge o setor alcançou as previsões de 2011 – de cem mil vagas –, quando a política de conteúdo nacional ganhava força e prometia dar novo impulso a uma indústria que foi à bancarrota nos anos de 1980.

Caso a recuperação judicial da Sete Brasil fracasse, podem ocorrer mais 20 mil demissões de trabalhadores existentes ao longo da cadeia de fornecedores. E enterrar também os novos estaleiros voltados à fabricação de sondas, como o

Enseada Paraguaçu, em Maragogipe/BA, que já demitiu 7.275 trabalhadores. Situação semelhante ocorre com o estaleiro Jurong Aracruz, no Espírito Santo, que está em construção, além do Brasfels, em Angra dos Reis/RJ, que cortou cinco mil trabalhadores, e do estaleiro Rio Grande, no Rio Grande do Sul. Desde 2014 estes empreendimentos estão sem receber recursos e em compasso de espera.

A Transpetro reduziu a encomenda de 49 embarcações para 24, afetando estaleiros médios. A Sete Brasil não paga aos estaleiros de grande porte porque não consegue assinar os contratos com a Petrobrás. A estatal também reduziu as encomendas de barcos de apoio marítimo e o ambiente político também não colabora. Quem mais sofre com todo esse cenário são os trabalhadores.

Segundo o Sinaval, “A redução de investimentos da Petrobrás representa um menor número de campos de produtores a serem desenvolvidos, o que reduz a demanda por plataformas de produção, navios de apoio marítimo e navios aliviadores”.

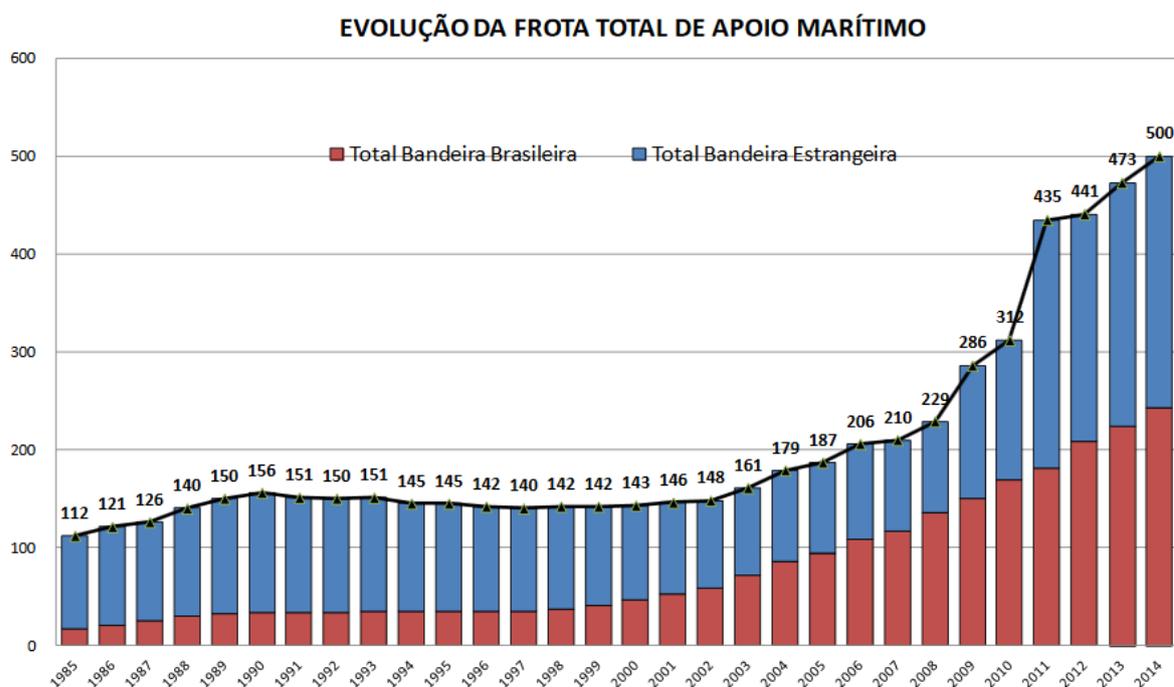
A crise se reflete em todos os polos navais do país. Além dos polos citados anteriormente, Pernambuco também foi afetado pela turbulência. A redução de encomendas no estaleiro Atlântico Sul (EAS), que cancelou seu contrato com a Sete Brasil para construir sete sondas e teve uma drástica redução nas encomendas feitas pela Transpetro, causou a demissão de três mil trabalhadores desde 2015.

As empresas de apoio marítimo vêm sentindo a redução no número de embarcações brasileiras e principalmente estrangeiras contratadas pela Petrobrás. Em abril, a frota de apoio offshore em águas brasileiras totalizava 425 embarcações, de acordo com a Associação Brasileira das Empresas de apoio marítimo (Abeam). Em dezembro de 2014, a Abeam chegou a contabilizar 500 embarcações, entre brasileiras e estrangeiras. Das 425 embarcações que estavam em operação em abril, 283 eram barcos de bandeira brasileira e 142 de bandeira estrangeira. Segundo representantes de alguns armadores, a possibilidade de redução é ainda maior para os próximos meses. A Abeam ressalta que algumas das embarcações em operação, originalmente estrangeiras, tiveram suas bandeiras trocadas para brasileira através do dispositivo do Registro Especial Brasileiro (REB).

A prática vem sendo mais adotada em embarcações de apoio a plataformas (PSVs), mas a tendência é que outros tipos de barcos, como manuseadores de âncoras (AHTS) e lançadores de linha (PLSVs) de bandeira estrangeira também sejam colocados sob o REB. A substituição acontece porque, à medida que novos

barcos construídos em estaleiros nacionais forem entregues, os armadores terão preferência nas contratações, em detrimento de embarcações estrangeiras devido à Lei de Circularização.

Figura 7: Frota de apoio marítimo brasileira até 2014



Fonte: <http://www.abeam.org.br/upload/frota-de-apoio-maritimo-dez-2014.pdf>.

Os critérios estabelecidos em norma da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) permitem que as embarcações brasileiras tenham prioridade na contratação. A Abeam relata, porém, que esse processo não é tão simples e costuma demorar porque depende do tempo de decisão da Petrobrás entre o bloqueio do barco de bandeira estrangeira e a contratação da embarcação brasileira. Pelas regras de circularização, a maior concentração de encerramento de contratos é de embarcações estrangeiras, mesmo assim muitas embarcações brasileiras também estão sem serviço, segundo a Abeam.

Há embarcações que precisam manter os contratos para continuar honrando o pagamento aos agentes repassadores dos financiamentos com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). “Existe preocupação com as embarcações que ainda têm financiamento com FMM e que estão sem contrato de operação. Está todo mundo honrando, mas chega uma hora que fica mais complicado”, afirma o presidente da Abeam, Ronaldo Lima.

No caso das estrangeiras, o certificado de autorização de afretamento (CAA) de algumas embarcações está vencendo e não vem sendo renovado. Lima diz que a maioria são contratos de dois anos, renováveis pelo mesmo período. Alguns contratos de barcos brasileiros também não estão sendo estendidos.

Uma das principais preocupações do segmento de apoio marítimo é a falta de expectativa sobre retomada das atividades offshore no Brasil e no mundo, bem como a ausência de uma sinalização da Petrobrás sobre a demanda para os próximos anos. A desaceleração afetou o Programa de Renovação da Frota de apoio marítimo da Petrobrás (Prorefam). O programa deve continuar, porém com um número menor de embarcações. Segundo o presidente do grupo Edson Chouest, Ricardo Chagas, a necessidade de fomentar a indústria naval continuando a Petrobrás como grande aliada neste tema deve ser ressaltada. Porém ele concorda que o pré-sal deve ser aberto às empresas internacionais, considerando que a estatal sozinha não terá fôlego suficiente para arcar com os altos custos de exploração e produção.

4 PERSPECTIVAS FUTURAS

As crises são importantes. Elas sinalizam que algo está errado e precisa ser melhorado. Elas clamam por mudanças. Caso forem reconhecidas e respondidas corretamente, elas fortalecem o país. Ao contrário, se forem ignoradas, aprofundam-se e se repetem até que a lição seja aprendida.

Neste capítulo será analisado o futuro cenário mundial e sua influência em nossa economia, as reformas necessárias à retomada do crescimento e as expectativas para o setor naval e de apoio marítimo.

4.1 Cenário mundial

Segundo o secretário do Tesouro norte americano, Larry Summers, a maioria dos países emergentes vive uma estagnação secular e a maioria deles tem mercados pequenos demais para fazerem individualmente diferenças significativas nos resultados de grandes empresas globais. O Brasil e os outros poucos países emergentes com mercados grandes e bom potencial de crescimento de longo prazo encontram-se em uma posição privilegiada para atrair investimentos estrangeiros. Junte-se a isso uma moeda desvalorizada e o baixo valor atual das empresas brasileiras, que coloca o país em liquidação do ponto de vista de investidores estrangeiros, e está completo o quadro para uma avalanche de investimentos produtivos uma vez que a confiança tiver sido retomada.

Para completar, nos últimos meses apareceram sinais – ainda incipientes – de que, talvez, o dólar tenha revertido seu ciclo de valorização dos últimos anos, o que tem colaborado para uma elevação dos preços das *commodities* internacionais (grãos, metais, fontes de energia). Essa elevação beneficia a economia brasileira e, junto com a perspectiva de transição política, levou a uma apreciação recente do real de quase 20%, que aliás só não foi maior porque o Banco Central vendeu mais de 30 bilhões de dólares em derivativos cambiais para diminuir esta valorização. A apreciação do real e a intensidade da recessão já fizeram a inflação no Brasil dar os primeiros sinais de queda. Esta tendência não deve se alterar se o real continuar a se fortalecer, o que poderá levar a taxa de juros a começar a cair entre o final deste ano e o ano que vem, permitindo a recuperação do crédito e expansão de

investimentos, consumo e geração de empregos. Considerando que a taxa básica de juros SELIC é hoje de 14,25% ao ano no Brasil e a taxa média mundial equivalente é hoje de apenas 0,2% ao ano, o potencial de atração de capitais estrangeiros, queda da taxa de juros e estímulo econômico no Brasil, quando ocorrer a retomada da confiança, é brutal.

A figura abaixo mostra a evolução do índice CRB (da Thomson Reuters/CoreCommodity), um dos principais medidores do preço das *commodities* no mercado internacional.

Figura 8: Evolução recente dos preços das *commodities*



Fonte: <https://www.nexojournal.com.br/explicado/2016/03/31/As-commodities-e-seu-impacto-na-economia-do-Brasil>.

4.2 As mudanças internas necessárias

Teoricamente, a reversão do ciclo vicioso da crise é bastante simples e podemos enumerar em 10 passos:

- 1° O governo corta radicalmente os gastos públicos e o resultado das contas públicas melhora;
- 2° A credibilidade do país volta com o combate à corrupção e imputação de pena aos culpados, o medo dos investidores e empresários passa e é substituído por confiança e vontade de aproveitar as oportunidades criadas por baixos preços de ativos financeiros no Brasil;

- 3° Mais investimentos geram mais empregos, revertendo a alta da taxa de desemprego e recuperando a confiança dos consumidores;
- 4° Mais confiantes, as pessoas compram mais, aumentando as vendas e fazendo o PIB voltar a crescer;
- 5° A alta do PIB aumenta a arrecadação de impostos, melhorando ainda mais o resultado das contas públicas, o que aumenta ainda mais a credibilidade do país, os investimentos, a geração de empregos, o consumo e o crescimento;
- 6° Com mais credibilidade e atração de investimentos, a procura por dólares cai, derrubando o preço do dólar e gerando lucros nas operações de intervenção cambial feitas pelo Banco Central, contribuindo para melhorar os resultados das contas públicas;
- 7° A queda do dólar barateia os produtos importados, o que derruba a inflação;
- 8° A queda da inflação cria espaço para o Banco Central reduzir a taxa de juros, o que reduz o custo da dívida pública e barateia o crédito, aumentando as vendas e fazendo o PIB crescer ainda mais;
- 9° Com maior arrecadação e menor custo da dívida, as contas públicas melhoram ainda mais, aumentando a confiança no país e os investimentos;
- 10° Com mais investimentos, cresce a geração de emprego e o PIB, criando um círculo virtuoso.

Estes passos fariam a economia voltar a crescer, mas não seria suficiente para um período de crescimento longo e sustentável. Para que isto possa acontecer, transformações significativas, profundas e duradouras devem acontecer. Algumas destas transformações já estão em curso, como o fim da cultura da impunidade generalizada e da aceitação da corrupção; a melhora do nível educacional do povo brasileiro; a expansão do acesso à informação através das redes sociais e internet, para que o povo acompanhe e avalie a gestão pública; ascensão social e econômica da nova classe média, evitando a dependência de programas sociais como Bolsa Família.

Outras transformações mais complexas de serem feitas serão melhorar a nossa infraestrutura e ambiente de negócios para investimentos estrangeiros; reformas na Previdência Social, na Saúde e Legislação Trabalhista; maior qualificação da mão de obra e mecanização da economia brasileira. Algumas destas transformações soarão impopulares a um primeiro momento mas darão alicerce de um crescimento sustentável e duradouro por muitos e muitos anos. Somente um

governo com apoio popular será capaz de aprovar as Leis necessárias para que estas transformações ocorram.

4.3 Expectativas para o setor de apoio marítimo

Apesar do atual patamar de preço do petróleo, o Brasil tem uma geologia favorável a ser explorada, principalmente no pré-sal com a existência de enormes reservas, trazendo expectativas positivas de entrarmos em um novo ciclo de desenvolvimento do setor com a retomada dos investimentos. Para que isto aconteça, é necessário o estabelecimento de uma nova agenda para o setor no País para revertermos o atual quadro de incertezas.

O anúncio de uma nova Rodada de Licitações, a divulgação do balanço auditado da Petrobrás, bem como o início de sua reestruturação, são sinais da possibilidade de construção deste novo ciclo para o setor que, segundo o BNDES, é responsável por parte preponderante dos investimentos industriais no Brasil. Porém, consideramos que para a consolidação deste novo ciclo, a nova agenda deve incorporar evoluções nos conceitos e ser uma versão ampliada e acelerada em relação a atual. Estas evoluções devem considerar também a necessidade de uma política industrial específica para o segmento fornecedor com o objetivo de geração de emprego e renda no País e para que a indústria nacional possa se apropriar de uma maior parcela dos dispêndios, devendo simultaneamente avançar tecnologicamente e, principalmente, ter instrumentos que irão capacitar a indústria fornecedora para competir internacionalmente, se inserindo nas cadeias globais do setor.

Convém lembrar que o Brasil disputa investimentos com uma série de outros países. Devemos, portanto, estar atentos para maximizar a atração desses interesses para os nossos resultados.

Neste sentido, entendemos ser necessária uma coalizão dos principais agentes do setor, sinalizando um entendimento quanto aos avanços necessários na elaboração e execução de uma nova agenda mínima para a política setorial de petróleo e gás com o objetivo de atrair novos investimentos e revitalizar o setor.

Não se pode perder de vista, e é importante registrar, o “efeito transbordamento” que os investimentos do setor petróleo causam, afetando positivamente áreas diversas da economia. Este aspecto foi claramente identificado

no estudo Agenda da Competitividade (ONIP-2010) que registrou, na época, um potencial de criação de 2 milhões de empregos, considerados os diretos, os indiretos e aqueles gerados em outros setores como consequência do “efeito renda”.

Os pontos a seguir mostram os avanços necessários na elaboração e execução dessa “nova agenda mínima” para a política setorial de petróleo e gás no País:

- 1° Realização de novos leilões para as áreas do pré-sal;
- 2° Acabar com o modelo da Petrobrás como único operador dos blocos do pré-sal;
- 3° Redução dos prazos de emissão de licenças ambientais, sem o prejuízo da qualidade dos relatórios finais nem do descumprimento das leis;
- 4° Elaborar uma política industrial para o setor petróleo, duradoura e de longo prazo, independente de influências político-partidárias;
- 5° A política industrial deverá abranger também toda a cadeia de fornecedores do setor, melhorando os níveis de competitividade da indústria brasileira em todo mercado mundial;
- 6° Aperfeiçoamento nos requisitos de conteúdo local, com compromissos regulatórios exequíveis, aliados a fortes estímulos e incentivos através de políticas industriais;
- 7° Desenvolvimento da engenharia brasileira, com o qual não há como se reverter o atual grau de dependência de conhecimento externo;
- 8° Incentivo à inovação, disponibilizando os recursos de apoio à pesquisa, desenvolvimento e inovação diretamente à indústria e não às universidades e centros de pesquisa como ocorre no modelo atual.

Vale ressaltar a urgência na realização dessa nova agenda para o setor petróleo. Seja qual for a direção que as políticas setoriais venham a tomar, é inadiável a solução dos atuais entraves que praticamente paralisaram o setor. Sem isso, as sugestões acima, além de outras, não encontrarão as condições mínimas para que sejam implementadas. Há casos, e não são poucos, onde os equipamentos já foram produzidos, muitas vezes até entregues, e o fornecedor não recebeu o pagamento. Algumas empresas, aquelas cujo faturamento venha primordialmente do setor petróleo, não têm como resistir por muitos meses, e as demissões são crescentes no setor.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante dos argumentos apresentados, podemos entender quais as condições que levaram ao atual estado de crise econômica no Brasil e no setor da indústria do petróleo nacional. Apresentamos as razões que formaram o cenário de crise e apontamos possíveis condições para a recuperação econômica do país a longo prazo e também sugerimos uma agenda para a inserção internacional de nossa indústria do petróleo no concorrido mercado mundial. Não são soluções simples nem de rápida implementação, mas, tomadas estas medidas, o país entrará em um círculo virtuoso de crescimento por vários anos.

Em resumo, cabe a nós brasileiros, garantir que o grande potencial de melhoras institucionais, a recuperação econômica e a construção de um país melhor e mais justo se materializem. Sem a nossa pressão, as chances de isto acontecer diminuem bastante. Recentemente, aprendemos a cobrar a classe política e a questionar como nossos próprios atos, as pequenas corrupções, colaboram para criar os problemas que criticamos. Não podemos perder esse hábito, devemos levá-los para dentro de casa e das empresas. Os empresários, políticos e administradores do alto escalão que foram presos são reflexo de uma sociedade que necessita ser transformada. A ascensão de uma nova safra de líderes capazes de renovar os atuais quadros é essencial para que estas transformações ocorram.

REFERÊNCIAS

AGENDA mínima da indústria para o setor petróleo. Organização Nacional da Indústria do Petróleo – ONIP, 18 abr. 2016. Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www1.onip.org.br/agenda-minima-da-industria-para-o-setor-petroleo>>. Acesso em: 19 jul. 2016.

AMORIM, Ricardo. **Depois da tempestade.** Prata Editora, São Paulo, 2016.

CESAR, Caio J. **História apoio marítimo no Brasil.** ABEAM - Associação brasileira das empresas de apoio marítimo, 1989, 1 ed. Disponível em: <<http://www.ebah.com.br/content/ABAAAe9zEAA/historia-apoio-maritimo-no-brasil>>. Acesso em: 13 ago. 2016.

CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva e POMPERMAYER, Fabiano Mezadre. **Ressurgimento da indústria naval no Brasil (2000-2013).** Brasília: Ipea, 2014.

COUTINHO, Rodrigo dos Santos. **O impacto da crise econômica da Petrobrás no mercado de trabalho offshore brasileiro.** Rio de Janeiro: CIAGA – APMA, 2015.

NETTO, Vladimir. **Lava jato: o juiz Sérgio Moro e os bastidores da operação que abalou o Brasil.** Primeira Pessoa, Rio de Janeiro, 2016.

OLIVEIRA, Danilo. **Ajustes no apoio offshore.** Revista Portos e Navios, Rio de Janeiro, 06 jun. 2016. Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/noticias/ind-naval-e-offshore/34543-ajustes-no-apoio-offshore>>. Acesso em: 19 jul. 2016.

PAMPLONA, Nicola; BÔAS, Bruno Villas. **Crise da Petrobrás reduz demanda por trabalhadores marítimos.** Folha de São Paulo, São Paulo, 09 fev. 2016. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/02/1738030-cri-se-da-petrobras-reduz-demanda-por-trabalhadores-maritimos.shtml>>. Acesso em: 20 jul. 2016.

ROSA, Bruno; ORDOÑEZ, Ramona. **Setor naval afunda.** O Globo, Rio de Janeiro, 01 mai. 2016. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/economia/setor-naval-afunda-19205832>>. Acesso em: 19 jul. 2016.