

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

**A CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL. ASPECTOS ECONÔMICOS
ASSOCIADOS À RENOVAÇÃO DA FROTA MERCANTE.**

Por: Ana Carolina Barros Magalhães

**Orientador
Prof. Adilson Coelho
Rio de Janeiro**

2012

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

**A CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL. ASPECTOS ECONÔMICOS
ASSOCIADOS À RENOVAÇÃO DA FROTA MERCANTE.**

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: **Ana Carolina Barros Magalhães**

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA

CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - EFOMM

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): **CLC Adilson da Silva Coelho**

NOTA - _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, por terem acreditado e investido tanto em mim. Ao meu irmão, por sempre me apoiar e me acompanhar. Ao meu namorado, Rafael, por vibrar com todas as minhas conquistas e dividir comigo todas as minhas alegrias. À minha família e aos amigos, de todo o meu coração, meu muito obrigada.

DEDICATÓRIA

Dedico esta monografia ao meu pai, Daniel, e à minha mãe, Diana, por estarem ao meu lado em todos os momentos. Por me ensinarem o valor da educação e por não medirem esforços para me proporcionar o melhor. Papai e mamãe, esta minha conquista é de vocês também!

RESUMO

O trabalho que será apresentado tem como objetivo a explanação do processo da indústria da construção naval no Brasil, abordando os contextos históricos e econômicos do seu surgimento e de sua implantação, as crises que atingiram o setor e os projetos desenvolvidos visando sua recuperação.

As diversas situações econômicas pelas quais passou o país e seus reflexos sobre o setor de construção naval ganharão destaque. Será enfatizada a necessidade de uma Marinha Mercante forte e competitiva no mercado internacional, na construção de um país soberano.

Será abordado o cenário atual da Marinha Mercante brasileira, por setores do mercado. A partir dos incentivos governamentais e investimentos privados sendo realizados atualmente, traçar-se-á projeções futuras para a frota e o setor de construção naval.

Palavras-chave: construção naval – economia - investimentos

ABSTRACT

The paper to be presented aims to explain the whole process of the shipbuilding industry in Brazil, approaching the historical and economical conjunctures of its introduction and implantation in the country, the crises that affected the sector and the projects developed aiming at its recovery.

The various economical conjunctures that the country went through and its impacts on the shipbuilding sector will be highlighted. It will also be highlighted the necessity of a strong and internationally competitive Merchant Marine, aiming at the construction of a sovereign country.

The present situation of the brazilian Merchant Marine will be approached, divided by the market sectors. From the governmental incentives and private investments implemented nowadays, future projections will be outlined for the fleet and the shipbuilding sector.

Keywords: shipbuilding – economy - investments

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
1 - HISTÓRICO	9
1.1 - Um Brasil recém-descoberto, descobrindo a construção naval	9
1.2 - 1937: O Estado Novo e novos ares para a indústria naval brasileira	11
1.3 - A República Nova: Novos projetos	11
1.4 - O Governo Militar e o Milagre Econômico	13
1.5 - A Nova República e os efeitos colaterais do Milagre Econômico	14
1.6 - Século XXI e Governo Lula: Um novo impulso à construção naval no Brasil	14
2 - SITUAÇÃO ATUAL DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA	16
2.1 - O mercado de cabotagem	17
2.2 - O mercado de longo curso	18
2.3 - O mercado de apoio marítimo	19
3 - INCENTIVOS AO SETOR NAVAL	22
3.1 - O Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro	23
3.2 - Aliança entre os grupos Hyundai e OSX	25
3.3 - Retomada da construção de plataformas em solo brasileiro	25
4 - INVESTIR PARA CRESCER	27
4.1 - Fundo da Marinha Mercante	28
4.2 - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social	30
CONCLUSÃO	32
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	34

INTRODUÇÃO

No primeiro capítulo desta monografia será apresentada a história da indústria naval brasileira, desde sua implantação, cinco séculos atrás, até os dias de hoje. O processo evolutivo do setor será explicado, dando ênfase aos períodos de desenvolvimento e estagnação pelos quais passou, acompanhados dos fatores que influenciaram para que os mesmos acontecessem.

No segundo capítulo será abordado o cenário atual da Marinha Mercante brasileira, dividida pelos setores de cabotagem, longo curso e apoio marítimo. Serão destacados os principais projetos atualmente aplicados a cada setor do mercado e a importância dos mesmos para o fortalecimento dos respectivos setores.

O terceiro capítulo destacará as bases do tripé que possibilitaram a retomada da indústria naval brasileira. Serão abordados a retomada da construção de plataformas no Brasil e exemplos de empreendedorismo, nascidos da iniciativa privada e governamental, com destaque para o Programa de Modernização e Expansão da Frota (PROMEF), da Transpetro, parte integrante do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

No quarto capítulo, serão explanados os motivos pelos quais se deve investir no setor naval brasileiro, entre características geológicas e econômicas. Será também feito um estudo detalhado acerca das duas principais fontes de investimentos no setor, o Fundo da Marinha Mercante (FMM) e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Por todo o trabalho, são traçadas projeções para o futuro do setor naval brasileiro, com base no que se vê hoje em matéria de investimentos e aquecimento de mercado.

CAPÍTULO I

HISTÓRICO

1.1 - Um Brasil Recém-Descoberto, Descobrimo a Construção Naval

Dotada de caravelas e naus seguras e eficientes, a Marinha Portuguesa, já por volta de 1430, seria capaz de tornar o mundo, até então pouco conhecido, pequeno e navegável. Foi neste contexto que em 1500, cinco séculos atrás, a esquadra de Pedro Álvares Cabral, composta por dez naus e três caravelas, chegou ao território brasileiro.

A história da indústria naval brasileira teria início naquele momento, em 1500, com a chegada dos portugueses.

A grande oferta de madeira de boa qualidade no território brasileiro chamou a atenção dos descobridores. Era fácil perceber que o Brasil oferecia vantagens para a construção de todos os tipos de embarcações. Apesar disto, o Brasil foi descoberto e, no mesmo momento, esquecido. Portugal ainda priorizava o comércio de especiarias com as Índias, e o potencial do Brasil foi reduzido à exploração do pau-brasil.

Em 1530, a expedição de Martim Afonso de Souza chegou destinada a mudar este cenário. O receio de ter suas terras exploradas por invasores de outras nações fez com que Portugal se interessasse pela colonização das terras brasileiras. A colonização seria uma forma de proteger o território.

Nesta época, a indústria naval brasileira começava a dar seus primeiros passos, com a construção de dois bergantins (embarcação do tipo europeu) em 1531, no Rio de Janeiro, em um estaleiro localizado onde se encontra hoje o Iate Clube do Rio de Janeiro, no bairro da Urca. As primeiras embarcações construídas no Brasil eram, entretanto, réplicas melhoradas e ampliadas daquelas que os índios fabricavam.

Visando a proteção do território, surgiu a necessidade da adoção de uma base para os colonizadores portugueses, uma cidade central, a sede do Governo. Foi escolhida, então, a

cidade de Salvador, pela localização e topografia adequadas ao seu propósito. Em Salvador, foram instalados um quartel, um porto e um estaleiro. O primeiro estaleiro fundado oficialmente no Brasil, denominado Ribeira das Naus. O estaleiro avançou firmemente, construindo grandes naus de guerra que ajudariam no combate aos invasores estrangeiros. Ribeira das Naus constituiu-se no maior centro de construção naval do Brasil Colônia. A construção de embarcações, no entanto, não era uma exclusividade de Salvador ou do Rio de Janeiro; surgiram Arsenais de Marinha por todo o litoral, estaleiros destinados à construção e reparos de embarcações.

Os aspectos topográficos da cidade de Salvador começaram a apresentar um entrave ao crescimento do estaleiro na mesma cidade. Simultaneamente, o Arsenal da Corte, grande estaleiro no Rio de Janeiro, crescia e produzia a todo vapor. O então Arsenal da Bahia (como foi chamado Ribeira das Naus, a partir de 1770) estava em decadência. A importância política e econômica se voltava para o Rio.

Em 1808, com a chegada da Família Real Portuguesa ao Brasil, tinha início um período de grandes mudanças, profundas, decisivas e aceleradas. A abertura dos portos às nações amigas (leia-se Inglaterra), decretada por D. João VI, dava fim ao monopólio naval português em terras brasileiras. Os benefícios causados pela vinda da Família Real não demoraram a atingir a construção naval, em especial a do Rio de Janeiro. Anos depois, eram introduzidas nas embarcações as novas tecnologias de propulsão com máquina a vapor (em 1808) e construção metálica com ferro (em 1845) e aço (em 1875).

Em 1846, o empreendedorismo e a coragem de um homem deu origem ao Estabelecimento de Fundação e Estaleiro Ponta da Areia, em Niterói, quando poucos apostariam no sucesso de um estaleiro na época. Seu nome: Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá. Três anos depois, Ponta da Areia já havia se tornado uma grande indústria, a maior do país. Até o ano de 1870, foram ali construídos 72 navios. Até 1888, quando foi fechado, calcula-se algo em torno de 100 navios construídos. Mauá se deparava com o mesmo obstáculo com que hoje se depara o renascimento da indústria naval brasileira: a necessidade de produzir a preços competitivos em relação ao mercado internacional. Para o Brasil, Mauá representou a prova da importância da iniciativa individual na busca pelo desenvolvimento.

Em 1889, o Brasil se torna uma República e a indústria naval brasileira embarca em

uma nebulosa travessia. O período compreendido entre os anos de 1889 e 1937 fica conhecido como a “Idade Média” da construção naval no Brasil, período durante o qual esta entrou em franca decadência e, por pouco, não foi paralisada.

1.2 - 1937: O Estado Novo e Novos Ares Para a Indústria Naval Brasileira

O desenvolvimento do Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras fez com que o governo Vargas enxergasse a importância do setor da construção naval no desenvolvimento do país. Era necessário reerguer o setor na busca pelo desenvolvimento e pela industrialização.

Poucos anos antes, em 1932, um Almirante já via a necessidade de voltar as atenções do governo para o setor. Com a montagem de um ambicioso programa de renovação do Poder Naval brasileiro, o Almirante Henrique Aristides Guilhem ressaltava em uma das fases a solução do problema da construção naval.

Se a política ficou estagnada durante a Era Vargas, a economia experimentou crescimento notório. O Brasil dos anos 30 ainda era movido em totalidade pela indústria do café; a partir daí, todos os aspectos da economia brasileira mudaram rápida e vigorosamente. A ditadura de Vargas teve fim, após quase 8 anos, em meio às controvérsias surgidas durante a Segunda Guerra Mundial: não fazia sentido a ditadura lutar em favor das democracias.

1.3 - A República Nova: Novos Projetos

Em 1951, Vargas retornaria ao poder, eleito democraticamente. Em 1953, era criada a Petrobras, marcando os traços nacionalistas do governo. Entre 1951 e 1953, foi criada a Comissão Mista Brasil – Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico. Era a primeira tentativa séria de planejamento global empreendido pelo governo, incluindo atividades marítimas. Três entre os dezessete projetos eram ligados à indústria naval. Um visava o reaparelhamento da frota de cabotagem; outro, a aquisição de navios para a Companhia de Comércio e Navegação (armador privado), e outro, o reaparelhamento do Estaleiro da Ilha do Viana, estaleiro de grande importância nos anos 20. Para a realização dos três projetos, seriam

necessários vultosos empréstimos estrangeiros, que não aconteceram. Os projetos, assim, fracassaram antes mesmo de ganharem vida.

Àquela época, a construção naval deparava-se com outro obstáculo: nos tempos nacionalistas de Vargas, a produção de navios no Brasil ainda era quase totalmente dominada por matérias-primas importadas. Faltava ao Brasil uma Marinha Mercante forte e robusta, exigência natural do aumento de produção no Brasil. Juscelino Kubitschek seria o responsável por, em seu governo, mudar este cenário.

O Brasil de 1954, deixado por Getúlio Vargas, era bem diferente do Brasil de 1930, assumido pelo mesmo. Era o maior centro de produção industrial da América Latina, com estradas que alcançavam os locais mais remotos. Foi este o Brasil que, em 1956, encontrou JK. Era lançado o Programa de Metas, ambicioso plano de desenvolvimento econômico. O estímulo à indústria da construção naval viria com a terceira etapa do plano. Uma das metas ressaltava a necessidade da renovação da Marinha Mercante, no que tangia à cabotagem, ao longo curso e aos granéis. Outra meta abordava a implantação da construção naval. Em 24 de Abril de 1956, era criado o Fundo de Marinha Mercante, administrado pela Comissão de Marinha Mercante, tendo por objetivo injetar o capital de que necessitavam os armadores para realizarem as encomendas de novos navios.

Naquele momento da história do país, a indústria naval recomeçava praticamente do zero. A partir do ano de 1958, foram aprovados projetos de instalação e / ou expansão de seis estaleiros, envolvendo investimentos no total de 35 milhões de dólares. Nos 10 anos seguintes, o setor viveu seu momento de reação. O progresso exigia mão-de-obra qualificada. Foi criado, ainda em 1956, o primeiro curso de Engenharia Naval pela Escola Politécnica de São Paulo, em parceria com o instituto norte-americano Massachusetts Institute of Technology (MIT).

No final dos anos 50, as estatísticas ainda não eram animadoras, mas já se via um futuro promissor. O Brasil já tinha o conhecimento para a construção de navios modernos, mas ainda carecia de investimentos. Estes vieram do Programa de Metas de JK e do Fundo de Marinha Mercante. Em 1960, era lançado ao mar o primeiro navio fruto da injeção de recursos do fundo, o cargueiro Ponta de Areia, construído pelo Estaleiro Mauá.

1.4 – O Governo Militar e o Milagre Econômico

Se é possível dizer que até 1960 a indústria naval viveu um período de implantação, nos dez anos seguintes ela alcançou um momento de consolidação e expansão. No início dos anos 70, os estaleiros tiveram suas obras de instalação e expansão concluídas, as encomendas aumentaram e a produção subiu vigorosamente.

Foi lançado pelo governo militar o Plano de Emergência para a Marinha Mercante, com o objetivo de reaparelhar a frota, aumentando a participação dos navios de bandeira brasileira no mercado exterior. Em 1969, a Comissão de Marinha Mercante tinha seu nome mudado para SUNAMAM (Superintendência Nacional de Marinha Mercante).

Em 1970, no auge do milagre econômico brasileiro, o governo lançava o I PCN (Plano de Construção Naval), que encomendava 1,9 milhão de tpb aos estaleiros brasileiros, representados por 15 diferentes tipos de navios, incluindo petroleiros e ore-oil. Foi neste cenário que surgiu no Brasil a indústria de navipeças, representada por inúmeros fabricantes de equipamentos navais. O II PCN veio em seguida, em 1974, confirmando o sucesso do seu antecessor e com metas ainda mais ambiciosas.

A aquecida indústria naval brasileira recebia encomendas da SUNAMAM, da Petrobras (para a Frota Nacional de Petroleiros, a FRONAPE), da Companhia Vale do Rio Doce (DOCENAVE), da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e de alguns outros armadores. A FRONAPE ampliava sua frota em ritmo acelerado e a DOCENAVE fazia suas primeiras grandes encomendas aos estaleiros nacionais.

O acelerado crescimento do setor de construção naval no Brasil pouco sentiu os efeitos da primeira ou da segunda crise do petróleo. Em 1974, era lançado o Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (PND). Os juros subiam desenfreadamente no mercado internacional, mas o Brasil continuava tomando empréstimos a serem aplicados na indústria naval. A frota mercante brasileira era representada por seis milhões de TPB. O Brasil, ao final da década de 70, disputava com a Coréia do Sul o segundo lugar mundial em produção de navios.

1.5 – A Nova República e os Efeitos Colaterais do Milagre Econômico

A ambição brasileira à época do milagre causaria, no futuro, efeitos indesejáveis: a dívida externa e a inflação. O Brasil se preparava, após o fim do regime militar, para uma Nova República – os problemas, entretanto, eram velhos. As taxas de crescimento não esperaram muito para diminuir. Os índices de inflação cresciam a passos largos. A balança comercial apresentava enormes déficits. A dívida externa brasileira atingia o impressionante valor de 90 bilhões de dólares. Estava instalada a crise econômica da década de 80, a Década Perdida.

Não tardaria até que a indústria naval sentisse os efeitos da crise. Os subsídios foram cortados. Em 1981, Elizeu Rezende, o então Ministro dos Transportes, substituiu os PCN's do regime militar por um Plano Permanente de Construção Naval (PPCN), que não teria sucesso. O investimento na indústria nacional foi deixado de lado com a importação de 21 navios, em troca de novos empréstimos para a já endividada república que renascia. Não se falava mais em novas encomendas. A poderosa SUNAMAM via-se com uma dívida de 3,5 milhões de dólares. Os estaleiros, endividados ou em processo de falência. O desemprego assolava o setor.

Os anos 90, da mesma forma, não foram tranquilos para a Marinha Mercante Brasileira. No governo Collor, a abertura da economia brasileira ao mercado externo foi medida acertada, mas tomada sem precauções. No setor marítimo, deu-se a abertura da marinha mercante à concorrência externa, mas não foram dadas aos armadores nacionais ferramentas com as quais pudessem competir com os armadores estrangeiros. No setor de navieças, o erro se repetia. A indústria brasileira não era capaz de competir com a concorrência. Até o final dos anos 90, nenhum investimento foi feito na indústria naval do país.

1.6 – Século XXI e Governo Lula: Um Novo Impulso à Construção Naval no Brasil

O Governo de Luís Inácio Lula da Silva trouxe, com o Programa de Aceleração do

Crescimento (PAC), bons ventos para a indústria da construção naval no Brasil. É parte integrante do PAC o Programa de Modernização e Expansão da Frota (PROMEF) da Transpetro, maior armadora da América Latina.

A recuperação da indústria naval é uma questão de soberania para o país, uma vez que o Brasil faz 95% do seu comércio internacional por mar, e 33% do comércio interno realizado pela cabotagem. Mais uma vez, sua recuperação é dada pela combinação entre iniciativa governamental, capital privado e conjuntura internacional favorável.

CAPÍTULO II

SITUAÇÃO ATUAL DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA

A Marinha Mercante que se vê hoje não é a mesma de alguns anos atrás, forte, competitiva, expressiva. Porém, felizmente, não é também a Marinha Mercante que se via nos tenebrosos anos 80. A participação da Marinha Mercante brasileira ainda é pequena: a frota brasileira representa apenas 0,6% da frota mundial. A utilização do modal aquaviário no transporte comercial também é pequena: apesar de 95% do comércio exterior brasileiro depender do transporte marítimo, apenas 4% desse comércio é realizado por navios de bandeira brasileira. A situação não é a desejável, mas podem-se ver esforços no sentido de mudanças. A meta inicial é ampliar a participação da bandeira brasileira para 1%. Uma meta modesta que envolve investimentos grandiosos.

Atualmente, o Brasil passa por uma fase de franca expansão do setor de exploração dos campos de petróleo, alavancada pelas recentes descobertas de reservas nas camadas do pré-sal. Este cenário leva a um aumento na demanda de embarcações no país, fazendo-se necessária a renovação da frota, através da modernização e da aquisição de novas embarcações. A renovação da frota torna-se também importante pelo fato de as antigas embarcações, ainda no tráfego, estarem sujeitas a serem retiradas do mercado em pouco tempo por não atenderem às novas leis e especificações para embarcações.

Além do aumento da demanda, outro importante vetor atuando sobre o cenário nacional atual foi a criação do Registro Especial Brasileiro (REB), um “segundo registro” que procura conferir às embarcações nacionais obrigações e direitos semelhantes àqueles gozados por embarcações que aderiram ao sistema de bandeira de conveniência. Esta medida propiciou condições para a expansão do setor, aumentou a preferência pelo emprego de trabalhadores brasileiros a bordo das embarcações e tornou atrativa para os armadores a adoção da bandeira brasileira.

A consolidação da indústria da construção naval foi consideravelmente viabilizada pelas ações do governo federal. No primeiro ano do governo Lula, foram destinados R\$ 611

milhões para a construção naval, valor muito superior aos valores destinados para o setor nos anos anteriores. Além do incentivo público, recursos do Fundo da Marinha Mercante e do convênio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social (BNDES) e do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT) garantem financiamentos aos antigos e novos estaleiros.

Após duas décadas praticamente paralisada, a indústria naval passa, portanto, por uma imensa revolução. O aumento da demanda não se restringe apenas às encomendas efetuadas pela Transpetro, nas áreas de apoio marítimo, plataformas de petróleo e navegação de cabotagem. É necessário que os estaleiros brasileiros possam atender a demanda com produtos de qualidade, dentro das especificações exigidas, de forma a fazer frente aos grandes estaleiros internacionais e levar o Brasil à terceira fase de sua reativação, em que a indústria naval nacional disputará contratos de construção de embarcações mercantes no mercado mundial.

2.1 – O Mercado de Cabotagem

A navegação de cabotagem é aquela realizada entre portos de um mesmo país. E o Brasil é, sem dúvidas, um país de geografia propícia para a navegação. Os 8 mil quilômetros de costa e 42 mil quilômetros de vias fluviais navegáveis são um incentivo à atividade marítima.

Atualmente, a frota atuante no mercado de cabotagem é operada por um total de 41 empresas, e apresenta idade média em torno de dezessete anos. Navios petroleiros, graneleiros e contêineres são os tipos predominantes nesse mercado, representando cerca de 80% do tpb envolvido. A cabotagem brasileira transporta, hoje, 133 milhões de toneladas em carga, entre graneis sólidos e líquidos e carga geral solta e containerizada, representando um aumento de 2% em relação ao ano de 2010.

A cabotagem brasileira tem potencial para captação de 25% de toda a carga geral produzida em território brasileiro, totalizando um valor de 11,5 bilhões de reais em cargas. Para atender a esta crescente demanda, a oferta de embarcações deve crescer e se modernizar, já que o envelhecimento da frota traduz-se em aumento dos custos operacionais, diminuindo a

competitividade.

A renovação da frota de cabotagem foi o principal destaque do setor no ano de 2011, fruto de incentivos do Governo Federal, a partir de programas de financiamento do Fundo de Marinha Mercante (FMM), parte integrante do Programa de Aceleração do Crescimento, sob a gestão do Ministério dos Transportes. O ano foi também marcado pela entrega e entrada em operação dos dois primeiros navios contêineres de 2800 TEUS, de um total de cinco navios encomendados pela empresa Log-In no ano de 2007. Também em destaque em 2011, a entrega dos primeiros navios do Programa de Modernização e Expansão da Frota (PROMEF) da Transpetro, empresa subsidiária da Petrobras. Os investimentos, somados, preveem a expansão da frota em 51% e o aumento da capacidade de transporte em 151%.

Nos últimos cinco anos, houve um crescimento de 13,9% da frota de cabotagem, devido ao aumento do número de embarcações dos tipos barcaça, cargueiro e porta-contêiner. Já a capacidade total de transporte estabelecida em tpb registrou um decréscimo de 8,7%, em decorrência da redução do número de petroleiros e graneleiros no período, que são as embarcações de maior participação no volume total de tpb. A previsão é positiva e de mudança deste quadro, como resultado dos investimentos supracitados.

O crescimento da atividade de cabotagem no Brasil está intimamente ligado a fatores como a necessidade de melhor integração com os modais ferroviário e rodoviário e de melhora da infra-estrutura portuária, com equipamentos adequados aos diferentes tipos de navios e cargas.

2.2 – O Mercado de Longo Curso

Navegação de longo curso é aquela realizada entre portos de diferentes países, havendo travessia ou não. Atualmente, são 20 as empresas atuando no mercado de longo curso no Brasil, operando um total de 75 embarcações, de acordo com dados da Associação Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Levando em consideração que existem, hoje, aproximadamente 30 mil navios realizando o transporte de quase 6 bilhões de toneladas anuais do comércio internacional, não é difícil perceber a irrelevância da frota nacional de

longo curso.

As maiores empresas de navegação que operam no transporte marítimo de carga geral entre o Brasil e o resto do mundo são de capital internacional. O grupo alemão Hamburg Süd adquiriu o controle da empresa brasileira Aliança Transportes e Navegação em 1998. A também brasileira Libra foi comprada pela chilena Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV). No ano 2000, como reflexo destes acontecimentos, a bandeira estrangeira gerou 80% dos fretes no transporte de carga em longo curso.

O mercado de longo curso é, sem dúvidas, um setor que não deve ser esquecido. É ele o maior responsável pelo total de movimentações de carga em portos no Brasil. Além disso, um dos grandes parceiros comerciais do Brasil, a China, conta com a massiva importação de minérios e carga geral provenientes de terras brasileiras. Armadores brasileiros precisam enxergar a necessidade de investimentos neste setor, que tem se mostrado ao longo dos anos tão promissor.

2.3 – O Mercado de Apoio Marítimo

Navegação de apoio marítimo, de acordo com a Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas Sob Jurisdição Nacional (RLESTA), é aquela realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.

O setor de apoio marítimo surgiu no Brasil na década de 60, e se desenvolveu em diversas etapas. Entre 1968 e 1975, deu-se a etapa de implantação, seguida às primeiras descobertas de petróleo em mar aberto. Nesta etapa, foram importadas pela Petrobras as 13 primeiras embarcações a atuar no apoio marítimo. Entre 1976 e 1981, deu-se a fase de expansão. A frota de bandeira brasileira atingia 44 embarcações e foi durante esta fase que a Petrobras transferiu às empresas brasileiras de navegação a operação da frota de navios de apoio marítimo. A fase de consolidação se deu entre os anos de 1982 e 1989, e foi neste período que entraram em operação na plataforma continental brasileira as primeiras

plataformas semi-submersíveis. Nesta fase, a frota chegava a 110 embarcações. Entre 1990 e 1997, entrava em cena a fase de desarticulação. A abertura indiscriminada do mercado atingiu o setor de construção naval e navegação, e as empresas estrangeiras passam a dominar o mercado. Houve perda de tecnologia, perda de empregos e drenagem de divisas. A frota de apoio marítimo de bandeira brasileira caiu para 43 navios. A partir de 1997, surgia uma nova proposta. Com a promulgação da Lei nº 9432/97, que regulamenta o transporte aquaviário, as empresas brasileiras de Apoio Marítimo apresentaram um programa de modernização da frota, mediante a construção local de embarcações apropriadas à operação em águas profundas e ultra-profundas.

A frota de apoio marítimo no Brasil vem se expandindo ano após ano. Em Dezembro de 2011, de acordo com dados da ANTAQ, a frota contava com 452 embarcações, com aumento de 13,3% em relação ao ano anterior. A frota vem também se tornando, a cada ano, mais moderna. A idade média da frota, no mesmo período, era de treze anos, com decréscimo de 13,3% em relação ao ano de 2010.

O setor de apoio marítimo é o que tem recebido maiores investimentos para sua ampliação e renovação. Os desafios logísticos de explorar petróleo em campos cada vez mais distantes e profundos faz com que novas tecnologias sejam incorporadas à frota. Assim, no ano de 2011, foram afretadas embarcações estrangeiras altamente especializadas, tais como PSV (Platform Supply Vessels), MPSV (Multi-purpose Platform Supply Vessels), RSV (Remotely Operated Vehicle Support Vessels) e Flotel (Floating Hotel), atendendo à recente demanda de exploração da camada do pré-sal. Em razão dessa constante renovação, a frota dessa navegação é a que possui a menor idade média. Também houve incremento na potência média das embarcações, que passou de 2.716 BHP para 3.092 BHP em 2011.

As embarcações empregadas em offshore devem ser dotadas de grande manobrabilidade, visando o seu seguro posicionamento próximas às unidades atendidas. Devido a essa necessidade, recursos especiais precisaram ser incorporados a estas embarcações, tais como hélices e lemes gêmeos (proporcionando menor diâmetro da curva de giro), bow e stern thrusters (propulsores laterais de proa e popa), sistema de lemes independentes (possibilitando posicionamento dos lemes em qualquer ângulo), central de manobras computadorizadas (manobras realizadas por joystick) e o Dynamic Positioning System (Sistema de Posicionamento Dinâmico).

As embarcações de apoio marítimo foram responsáveis pela retomada da indústria naval brasileira a partir de 1999, quando a Petrobras lançou o primeiro Programa de Renovação da Frota de Embarcações de Apoio (PROREFAM), oferecendo contratos de afretamento de longo prazo (oito anos). No primeiro PROREFAM, de 1999, a Petrobras licitou e contratou 22 embarcações, porém, três contratos foram cancelados. No final do ano de 2003, foi anunciado o segundo PROREFAM, que consistiu na contratação de 30 novas embarcações e 21 modernizações e jumborizações (modernização e aumento da capacidade de carregamento de um navio, através da inserção de um bloco de casco). Recentemente, a Petrobras lançou mais uma etapa do programa, prevendo a contratação de 146 embarcações de apoio no período compreendido entre 2008 e 2014. O programa foi responsável pelo crescimento da frota em 87%, no período compreendido entre os anos de 2006 e 2011.

Durante o período de 2003 a 2007, cerca de 70% dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) foram destinados à construção de embarcações de apoio marítimo.

Quanto à demanda, as perspectivas são bastante favoráveis para a contratação de embarcações de apoio marítimo às plataformas de produção de petróleo e gás natural, e o mercado promete permanecer aquecido pelos próximos anos. Porém, alguns gargalos ainda são apontados do lado da oferta, como a necessidade de obtenção de novas fontes de recursos e de expansão da capacidade instalada de construção naval no país.

CAPÍTULO III

INCENTIVOS AO SETOR NAVAL

O longo período de estagnação do setor de construção naval no Brasil era envolto por contradições. Um país como o Brasil, dotado de 8 mil quilômetros de costa, 42 mil quilômetros de rios navegáveis e dois terços de sua população total vivendo em áreas próximas ao litoral não poderia ter deixado sua Marinha Mercante chegar ao ponto que chegou. Um país onde o transporte marítimo responde por 95% do seu comércio internacional e menos de 4% desse comércio é feito por navios de bandeira brasileira. As contradições não poderiam continuar.

Um país com um governo de bases sólidas como o Brasil foi capaz de perceber que a renovação da frota mercante era ponto chave para o desenvolvimento. Foi capaz de perceber, a partir de exemplos vindos do exterior, que nenhum país é soberano sem ter uma Marinha Mercante forte e competitiva no mercado internacional. Sem dúvidas, o apoio dado pelo Governo Federal ao renascimento do setor naval brasileiro foi fundamental.

A iniciativa privada foi, também, ponto importante nesta retomada. A participação de empresários visionários, empreendedores e, acima de tudo, corajosos foi ponto importante neste momento de ascensão. Era preciso acreditar no potencial do país, da mão-de-obra disponível e da capacidade dos estaleiros. Tratando-se de investimentos tão volumosos, era essencial que houvesse a certeza da capacidade de mudança. E assim aconteceu. Investiu-se na modernização dos recursos já existentes, novos recursos foram criados ou trazidos para o país. Era o capital privado apostando no futuro do Brasil.

Outra importante base do tripé que caracterizou a retomada da indústria de construção naval no Brasil foi a conjuntura internacional. Configurando como a sexta maior economia do mundo com taxas de crescimento acima da média mundial, a necessidade do aumento e da renovação da frota mercante nasceu da reorganização da hierarquia mundial. A China, país em franco crescimento e disputando com os Estados Unidos da América o título de maior economia do mundo, necessitava de um forte parceiro comercial. É da união de forças que sairá o Brasil desenvolvido. O país do futuro começa agora.

3.1 - O Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro

A Petrobras Transporte S.A. – Transpetro, empresa criada em 12 de junho de 1988, faz a ligação entre as áreas de Exploração e Produção, Refino e Distribuição da Petrobras. Maior armadora da América Latina e principal empresa de logística e transporte de combustíveis do Brasil, a Transpetro tem papel estratégico nos projetos de desenvolvimento do Brasil.

Diante do aumento considerável da produção petrolífera no Brasil e da recente descoberta de enormes reservas de petróleo na camada do pré-sal, fez-se presente a necessidade de modernizar e expandir a frota nacional de petroleiros. Criado em 2004, o PROMEF aparece neste cenário como a mola propulsora que irá levar a indústria naval brasileira a uma nova era. O setor de construção naval no Brasil vive novamente uma época de glórias, depois de estagnado desde a década de 80. Além de revitalizar o setor, o vultoso número de encomendas de novos navios dinamizou a indústria de navieças e criou milhares de empregos em vários estados brasileiros.

O programa é um dos projetos que integram o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, criado no governo de Luís Inácio da Silva. Tem como premissas a construção de navios no Brasil, com índices de nacionalização que chegam a 65% na primeira fase e 70% na segunda fase e com preços e prazos competitivos no mercado internacional. Além da modernização dos estaleiros já existentes, o grande número de encomendas do PROMEF impulsionou a criação de três novos estaleiros: o Estaleiro Atlântico Sul, no Complexo Portuário de Suape, em Pernambuco, o Estaleiro STX Promar, que começa a ser instalado no mesmo local, responsável pela construção de oito gaseiros para a Transpetro e o Estaleiro Rio Tietê, no município de Araçatuba, no interior de São Paulo.

O programa, dividido em duas fases, propõe o lançamento ao mar de 49 navios, entre petroleiros e gaseiros de grande porte, até o ano de 2015. Durante a primeira fase, serão lançados 23 navios, dentre os quais: 10 navios Suezmax, 5 navios Aframax, 4 navios Panamax e 4 navios de produtos derivados de petróleo, como diesel, nafta, gasolina, óleo combustível e querosene de aviação. Já na segunda fase, é previsto o lançamento de 26 navios, dentre eles: 4 navios Suezmax aliviadores dotados de posicionamento dinâmico, 3 navios Aframax aliviadores dotados de posicionamento dinâmico, 8 navios de produtos

derivados de petróleo, 8 navios gaseiros e 3 navios destinados ao transporte de bunker (óleo combustível pesado e / ou óleo diesel). O aquecimento do setor de construção naval no Brasil é capaz de gerar 160 mil empregos indiretos e 40 mil empregos diretos. A indústria naval brasileira, que havia desaparecido dos radares de mercado internacional de navios, já possui a quarta maior carteira de encomendas de petroleiros do mundo.

Além de petróleo e derivados, os navios do PROMEF transportam também tecnologia de ponta. A Transpetro fez parcerias com universidades e centros de pesquisa e desenvolvimento, visando à capacitação da mão-de-obra. Este ponto, aliás, foi apenas um dos desafios que o programa teve de enfrentar. Além da reduzida oferta de mão-de-obra qualificada, os preços elevados dos insumos, os estaleiros estarem ainda adequados à 2ª geração tecnológica e o fato de que não eram construídos no Brasil petroleiros de grande porte desde os anos 90 configuraram obstáculos que a determinação dos envolvidos teve que transpor.

Em 2010, marcando a superação dos desafios iniciais, foram lançados os primeiros navios do programa: os petroleiros João Cândido (em 7 de Maio, no Estaleiro Atlântico Sul, em Pernambuco), Celso Furtado (em 24 de Junho, no Estaleiro Mauá, no Rio de Janeiro) e o Sérgio Buarque de Holanda (em 19 de Novembro, no Estaleiro Mauá, no Rio de Janeiro). Os três navios já se encontram em operação.

Em 2011, foram lançados mais dois navios pelo programa: os petroleiros Rômulo Almeida (em 30 de Junho, no Estaleiro Mauá, no Rio de Janeiro) e José Alencar (em 12 de Dezembro, também no Estaleiro Mauá). Os dois navios ainda estão em fase de construção.

É bom ressaltar que as encomendas da Transpetro para a indústria naval brasileira vão além do PROMEF. São 146 barcos de apoio (que visam dar suporte às diversas atividades necessárias à extração de petróleo, como o manuseio de âncoras de grande porte das plataformas (54 embarcações), reboque (10), envio de suprimentos (64) e embarcações voltadas para recolhimento de óleo no caso de vazamento (18)), 28 sondas, 10 plataformas e mais 21 petroleiros. É uma demanda forte e de longo prazo.

Navegar voltou a ser possível.

3.2 – Aliança Entre os Grupos Hyundai e OSX

O Grupo Hyundai, maior construtor naval no planeta, anunciou em Setembro de 2011 a aliança com a OSX, empresa de construção naval do empresário brasileiro Eike Batista. O diretor da Hyundai afirmou que vê as oportunidades que se abrem com a descoberta das reservas de petróleo no pré-sal, e espera que, com isto, o Brasil se torne uma potência em geração de energia.

O investimento de 3 bilhões de reais prevê a construção do maior e mais expressivo estaleiro das Américas: a Unidade de Construção Naval de Açu, com entrega prevista para o mês de Junho de 2014. O projeto será financiado pelo Fundo de Marinha Mercante (FMM), com valores de até 2,7 bilhões de reais.

Estima-se que o novo estaleiro seja capaz de entregar 7 plataformas FPSO e 9 plataformas WHP (plataformas fixas para operação em águas rasas) para a OGX, empresa de Eike Batista que atua na exploração de óleo e gás. A empresa que deve configurar-se, em fase inicial, como a principal cliente do estaleiro, pretende encomendar 48 unidades offshore nos próximos dez anos.

3.3 - Retomada da Construção de Plataformas em Solo Brasileiro

Embora nos últimos anos, projetos de empresas como Petrobras e OGX tenham aquecido a indústria da construção de unidades offshore no Brasil em estaleiros como o Brasfels, em Angra dos Reis, e o Techint, em Pontal do Paraná, a participação brasileira na construção destas unidades ainda se resume ao fornecimento de produtos básicos e atuação na montagem, deixando para fornecedores estrangeiros os equipamentos de maior complexidade tecnológica e, portanto, de maior valor agregado.

Segundo especialistas do setor, apesar de a Petrobras divulgar que o conteúdo nacional das suas plataformas chega a 60% ou até a 70%, são excluídos deste cálculo os módulos de compressão de gás, geração de energia e até mesmo a conversão ou construção do casco das plataformas, que são feitos fora do Brasil. Somente estas encomendas, segundo técnicos do

setor, representam em torno de 30% do investimento em uma unidade. Se consideradas todas as etapas da construção, a participação nacional cairia para algo em torno de 40%.

Em 2002, a campanha do então Presidente Luís Inácio da Silva defendia a construção de plataformas da Petrobras no Brasil, com índice máximo de nacionalização. Nos oito anos que se seguiram, a companhia encomendou a construção de 15 plataformas de produção, das quais, 7 delas, o casco produzido no Brasil. No mesmo período, a estatal afretou do exterior outras 15 plataformas. As encomendas de plataformas no país dividem o setor entre os que acreditam ser possível a construção no país de unidades com índices de nacionalização de até 80% e os que defendem a ideia de afretá-las no exterior, alternativa mais viável.

Em 13 de Julho de 2012, o batismo da plataforma P-59, plataforma de perfuração autoelevatória da Petrobras, marcava a retomada da construção deste tipo de plataformas no país, já que esse tipo de unidade não era construído por aqui há 30 anos. Esta e mais uma, a P-60, ainda em construção, foram produzidas no canteiro de obras São Roque do Paraguaçu, em Maragogipe, na região metropolitana de Salvador. No mesmo dia, a Presidente Dilma Rousseff lançou a pedra fundamental do estaleiro Enseada do Paraguaçu S.A., com previsão de início das operações para o ano de 2014, já contratado para a construção de seis plataformas.

Novos ares marcam a indústria de construção de plataformas em terras brasileiras, mas só a linha de montagem ainda é pouco. É preciso avançar ainda mais rumo à independência do mercado exterior.

CAPÍTULO IV

INVESTIR PARA CRESCER

Os últimos anos têm sido bastante positivos para o setor de construção naval brasileiro. Os crescentes investimentos públicos e privados, no sentido de modernização e construção de novos estaleiros, além da renovação da frota, prometem manter o setor aquecido durante muito tempo.

As características geológicas e demográficas do país são um convite à navegação, e, com ela, a necessidade de um comércio marítimo forte, realizado por uma Marinha Mercante própria e bem estruturada. Os 8 mil quilômetros de litoral configuram grande potencial para aumento da cabotagem. Os surpreendentes 70% de sua população vivendo na faixa situada a até 200 km do litoral mostram a forte ligação do Brasil ao mar.

Com a descoberta de imensos reservatórios de petróleo e gás natural, ainda inexplorados, nas camadas do pré-sal, o Brasil caminha para se tornar um grande exportador de petróleo. Com apenas 30% da área descoberta explorada, os novos reservatórios são capazes de dobrar as reservas brasileiras, levando o país à posição de 4º maior produtor mundial, deixando a atual 9ª posição.

O que se vê hoje ainda é um país com matriz de transporte essencialmente rodoviária, sendo 58% do transporte no Brasil realizado por este modal. Às ferrovias cabe um percentual de 25%. Apenas 17% de tudo que se transporta no Brasil é realizado pelo modal aquaviário. As riquezas descobertas na plataforma continental brasileira exigem uma mudança radical deste quadro. São necessárias embarcações modernas, dotadas de tecnologia de ponta para a extração e transporte dos recursos, além das embarcações de apoio às unidades de exploração.

Para que seja atendida a demanda por embarcações, são necessários investimentos. As principais fontes de investimentos para o setor, no Brasil, são o Fundo da Marinha Mercante (FMM) e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

4.1 - Fundo da Marinha Mercante (FMM)

O Fundo da Marinha Mercante (FMM) é a principal fonte de recursos para financiar os projetos da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval do país. O patrimônio do FMM é formado pelo retorno dos financiamentos concedidos e pelo Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

O FMM é administrado pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), tendo como agentes financeiros o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), os demais bancos oficiais federais (Banco do Nordeste, Banco do Brasil e Banco da Amazônia), o Banco do Brasil e, recentemente, a Caixa Econômica Federal.

Dentre os recursos do AFRMM, aqueles que são destinados a compor o FMM são, basicamente, a totalidade da arrecadação sobre operações de empresas estrangeiras de navegação e sobre empresas brasileiras que operam embarcações afretadas de registro estrangeiro e parcelas – de 8% a 41% – dos recursos gerados por outras operações, sobretudo a navegação de longo curso. Juntamente com os aportes provenientes do AFRMM, o FMM conta ainda com as dotações orçamentárias que lhe forem atribuídas no orçamento geral da União e com o produto do retorno de operações de financiamentos concedidos e de aplicações financeiras, entre outras fontes eventuais.

O FMM, criado pela Lei de Nº 3381, de 24 de Abril de 1958, é um fundo de natureza contábil, denominado Fundo da Marinha Mercante, destinado a prover recursos para a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante nacional, e para o desenvolvimento da indústria de construção naval no País. Os recursos do FMM são, ainda, destinados à construção de navios e estaleiros, reparo, ampliação de embarcações – tanto de apoio como de cabotagem – e ao aumento da capacidade das embarcações (jumborização) e modernização de estaleiros no Brasil.

A Lei de Nº 10.893/04 dispõe que os recursos do FMM, além de outras finalidades, devem ser aplicados no apoio financeiro reembolsável a empresas brasileiras de navegação, mediante concessão de empréstimos de valor correspondente a no máximo 90% do valor do

projeto aprovado. As normas regulatórias do Fundo, no que concerne aos encargos financeiros e prazos, às comissões devidas pelo beneficiário a título de administração ou risco das operações, são competência do Conselho Monetário Nacional (CMN).

Até 2006, havia uma subutilização dos recursos do FMM por falta de demanda, porém a situação vem se revertendo, principalmente depois que, em 2007, houve a contratação para construção de petroleiros no Brasil. As perspectivas de curto e médio prazo apontavam para uma insuficiência estrutural de recursos do FMM. De acordo com as projeções do Departamento do Fundo da Marinha Mercante (DEFMM), os recursos orçamentários do FMM para o período entre 2009 e 2011 não seriam suficientes para fazer face à demanda por novos financiamentos destinados ao setor naval. O DEFMM projetava arrecadação de recursos da ordem de R\$ 8 bilhões entre 2008 e 2011. Por outro lado, a perspectiva de novos projetos nesse período demandaria recursos da ordem de R\$ 10,1 bilhões.

O processo de expansão da capacidade instalada dos estaleiros já se iniciou há algum tempo, e alguns estaleiros estão se especializando na construção de petroleiros e embarcações de apoio marítimo. Mas, para atender as embarcações e sondas encomendadas, seria necessário construir novos estaleiros ou ampliar a capacidade daqueles já existentes. Isso também demandaria recursos do FMM.

Em síntese, os recursos do FMM seriam insuficientes para atender à demanda prevista de embarcações para os próximos anos. As embarcações de apoio não contribuem para o AFRMM, fonte básica do FMM, principal recurso para financiar a construção naval e outras atividades da marinha mercante. O AFRMM é cobrado de empresas de navegação que descarregam mercadorias em portos brasileiros, o que não é o caso das embarcações de apoio às plataformas. Portanto, era provável que os interessados em receber recursos do FMM, principalmente aqueles que contribuem com o AFRMM, exercessem pressão para que a construção de embarcações de apoio não fosse priorizada. Havia que se estudar novas formas de obtenção de recursos para financiamento do setor, com o objetivo de evitar que as embarcações fossem construídas no exterior.

A situação atual é diferente. O Fundo de Marinha Mercante (FMM), hoje, tem expectativa de terminar 2014 com R\$ 30 bilhões contratados, em 12 anos. A estimativa foi feita pelo diretor do Fundo, Amaury Neto, durante coletiva do lançamento do terceiro navio

do PROMEF, realizado no Estaleiro Mauá. Durante reunião do conselho do FMM, realizada no dia 17 de Dezembro de 2011, foram analisados 165 projetos, envolvendo recursos entre R\$ 12 bilhões e R\$ 13 bilhões. Amaury Neto garantiu que, apesar do grande volume de recursos envolvidos, não faltará dinheiro para por em prática os projetos.

A Medida Provisória 472 destina R\$ 15 bilhões do Tesouro e ainda estão disponíveis R\$ 4,8 bilhões do orçamento. Os recursos são suficientes para fazer frente à demanda. Além disto, em 2012, o tributo cobrado do frete marítimo no Brasil renderá outros R\$ 2 bilhões ao FMM. Superada a crise econômica, as previsões são bastante auspiciosas.

4.2 - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) é responsável pela alocação dos recursos armanezados no Fundo da Marinha Mercante, fornecendo financiamento a estaleiros brasileiros para realização de projetos de implantação, expansão e modernização e para a construção e reparo de navios, além de financiamento a empresas nacionais de navegação para a encomenda de embarcações e equipamentos, reparos e jumborização junto a construtores navais brasileiros e à Marinha do Brasil.

Entre os financiamentos concedidos pelo BNDES a armadores e estaleiros nacionais, enumeram-se os seguintes:

- Aquisição e instalação de equipamentos para embarcação própria;
- Construção de embarcação de apoio marítimo;
- Construção de embarcação de apoio (rebocadores/empurradores);
- Construção de embarcação de carga;
- Construção de embarcação de transporte de passageiros;
- Construção, expansão e modernização de unidades industriais;
- Jumborização, conversão ou modernização de embarcação própria;
- Produção de embarcação destinada à exportação; e
- Reparo de embarcação.

Os desembolsos do BNDES com recursos do FMM destinados ao setor de apoio marítimo são recentes – o primeiro desembolso tendo sido realizado em 1994 –, assim como é relativamente recente a atividade de produção offshore de petróleo no Brasil. Entretanto, somente a partir de 1999, com o lançamento do PROREFAM, criado no ambiente de aumento da produção offshore de petróleo, os recursos para apoio marítimo se tornam mais expressivos e a participação deste setor deixa de ser marginal no total desembolsado pelo FMM.

A partir de 2003, ocorreu uma elevação no patamar de desembolsos do BNDES. O crescimento nos recursos a partir de 2003 pode ser explicado pelo lançamento da segunda fase do PROMEF da Transpetro. Em 2007, houve crescimento expressivo dos desembolsos para estaleiros e navios de cabotagem. Os estaleiros já começavam a se preparar para atender a demanda da Transpetro.

No ano de 2011, o BNDES liberou o maior volume de recursos da história para a construção naval, encerrando o ano com investimentos de R\$ 2,31 bilhões ao setor, no âmbito do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Em 2009, as liberações foram de R\$ 1,76 bilhão. O comportamento reflete o bom momento vivido pela indústria da construção naval brasileira, movido, principalmente, pelas encomendas da Petrobras. O cenário é de crescimento também em 2011, diante, sobretudo, das encomendas da segunda fase do PROMEF, que começaram a dar entrada no banco.

CONCLUSÃO

Ao longo dos anos, desde a sua implantação em terras brasileiras, a indústria naval enfrentou momentos de ascensão e declínio. O atual cenário, conforme mostrado no trabalho aqui apresentado, é, sem dúvidas, extremamente positivo. A indústria naval brasileira está em fase de franca expansão, alavancada por projetos ambiciosos.

Toda a ambição dos projetos apresentados esbarrava, porém, nos gargalos da produção de embarcações no Brasil. Em primeiro lugar, havia um gargalo financeiro, pois os recursos arrecadados para financiamento do setor estavam se tornando escassos. Em segundo lugar, havia um gargalo produtivo, pois, apesar do interesse crescente de investidores na instalação, ampliação e modernização da infra-estrutura de construção naval no Brasil, a cadeia produtiva trabalhava no limite de sua capacidade instalada. As condições adversas necessitavam ser superadas a fim de fazer renascer a indústria de construção naval no Brasil.

A renovação da frota mercante brasileira é uma necessidade, frente à situação que vive hoje o país. A descoberta de petróleo nas camadas profundas do pré-sal demanda modernas e sofisticadas embarcações de apoio a unidades offshore. Além disto, o país vem entendendo a necessidade de ser fortalecido o setor de cabotagem, hoje enfraquecido, gerando a controvérsia de se ter um litoral tão vasto e não ser feito através dele um transporte comercial significativo.

Apesar dos problemas encontrados, o atual período é marcado por perspectivas bastante otimistas. O país caminha para a auto suficiência energética e para sua consolidação como um dos maiores produtores mundiais de petróleo e biocombustíveis. Projetos inovadores para a construção de novas embarcações foram lançados, visando o reerguimento do setor naval. Na esteira destes projetos, investiu-se na ampliação, modernização e mesmo na instalação de novos estaleiros. Cresceram em volume os incentivos do Governo e de armadores nacionais. Contando com um cenário favorável, a retomada do setor, desta vez, dá indícios de que é o início de uma fase de glórias.

Com base no exposto, pode-se concluir que o momento é propício para o renascimento da indústria naval. O país reúne todas as características necessárias para superar aos obstáculos e fazer, da sua, uma nova e forte Marinha Mercante. Superada a barreira tecnológica e alocando corretamente incentivos do Governo Federal e de investidores privados, será possível atender a demanda por novas embarcações. A tendência é que a indústria naval se fortaleça ainda mais pelos próximos anos e atinja competitividade no mercado internacional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Disponível em: www.antaq.gov.br. Acesso em: Julho de 2012.
2. ALMEIDA, Rodrigo de. Diário de Bordo: A história da indústria naval brasileira. 1. ed. São Paulo: Zingara Produções Culturais, 2010.
3. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE APOIO MARÍTIMO (ABEAM). Disponível em: www.abeam.org.br. Acesso em: Julho de 2012.
4. BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (BNDES). Disponível em: www.bndes.gov.br. Acesso em: Julho de 2012.
5. BLOG MERCANTE. Disponível em: www.blogmercante.com. Acesso em: Novembro de 2011.
6. DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS (DPC). Disponível em: www.dpc.mar.mil.br. Acesso em: Julho de 2012.
7. MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. Disponível em: www.mdic.gov.br. Acesso em: Julho de 2012.
8. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Disponível em: www.transportes.gov.br. Acesso em: Julho de 2012.
9. PORTAL MARÍTIMO. Disponível em: www.portalmaritimo.com. Acesso em: Novembro de 2011.
10. PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC). Disponível em: www.pac.gov.br. Acesso em: Julho de 2012.

11. PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO E EXPANSÃO DA FROTA DA TRANSPETRO (PROMEF). Disponível em: www.promef-transpetro.com.br. Acesso em: Julho de 2012.
12. REVISTA PORTUÁRIA. Disponível em: www.revistaportuaria.com.br. Acesso em: Julho de 2012.
13. REVISTA VEJA. Disponível em: veja.abril.com.br. Acesso em: Julho de 2012.
14. TRANSPETRO. Disponível em: www.transpetro.com.br. Acesso em: Julho de 2012.