

08

Curso G-PEM/96.....

Partido ...-.....

Solução do ..P.-III-7...(Mo).

Apresentada por

.....TETSUO SAKIYAMA.....

.....CAPITÃO-DE-LONGO CURSO.....

.....NOME E POSTO.....



RIO DE JANEIRO

19.96.....

O PODER MARÍTIMO E O COMÉRCIO EXTERIOR

TETSUO SAKIYAMA

Capitão de Longo Curso

MINISTÉRIO DA MARINHA

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1996

A: 40998
E: 92019



GN-00011750-7

SAKIYAMA, Tetsuo.

O Poder Marítimo e o Comércio Exterior Brasileiro.

- Rio de Janeiro : EGN, 1996

52p.

Monografia: C-PEM, 1996.

1. Construção Naval. 2. Política de fretes. 3. Portos.
4. Armação Brasileira e encargos trabalhistas. I. Brasil.
Escola de Guerra Naval. II. Título.

EXTRATO

O presente estudo trata da vital importância para o Brasil possuir um bem aparelhado e organizado Poder Marítimo. Aqui estão enfocados a indústria naval, o sistema portuário brasileiro as questões relacionadas com fretes, e os problemas de custos da armação, além das razões de definhamento da frota mercante brasileira.

Este estudo identifica ainda a vulnerabilidade de importantes elementos do Poder Marítimo e que traz prejuízos ao atendimento do Comércio Exterior Brasileiro.

Sugere, para uma apreciação mais rigorosa, medidas urgentes para o fortalecimento do Poder Marítimo, e contribuir para que o Comércio Exterior seja um forte instrumento de desenvolvimento nacional, dentro do contexto de mercado globalizado.

X

TEMA: O PODER MARÍTIMO E O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

PONTOS A ABORDAR:

- Análise crítica da construção naval no Brasil, situação atual e perspectivas;
- Armação brasileira e os encargos trabalhistas;
- A política brasileira de fretes;
- A situação portuária;
- Análise crítica da atuação do Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO); e
- Sugestões para o aprimoramento dos diversos setores afetos.

Proposição: Estudar a situação da Construção Naval no Brasil, e o aspecto dos encargos trabalhistas para o Armador. Analisar a política de fretes e a problemática atual que envolve o sistema portuário do país. Fundamentados nos estudos realizados, sugerir medidas que possam vir a contribuir para o aprimoramento do Poder Marítimo e o fortalecimento do Comércio Exterior Brasileiro.

ÍNDICE

Folha

Lista de Tabelas	VI
Lista de Gráficos	VII
Introdução	VIII
CAPÍTULO 1 - ANÁLISE CRÍTICA DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL - SITUAÇÃO ATUAL E PERS- PECTIVA	1
SEÇÃO I - ANTECEDENTES	1
SEÇÃO II - AVALIAÇÃO DOS PLANOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL	1
SEÇÃO III - SITUAÇÃO ATUAL E ANÁLISE	2
SEÇÃO IV - IDENTIFICAÇÃO DOS FATORES DA CRISE	6
SEÇÃO V - VIABILIDADE PARA RECUPERAÇÃO	9
SEÇÃO VI - MEDIDAS E PERSPECTIVAS PARA A CONS- TRUÇÃO NAVAL	11
CAPÍTULO 2 - ARMAÇÃO BRASILEIRA E OS ENCARGOS TRABALHISTAS	15
SEÇÃO I - CUSTO DA TRIPULAÇÃO	15
CAPÍTULO 3 - POLÍTICA BRASILEIRA DE FRETES	19
SEÇÃO I - CONSIDERAÇÕES SOBRE TRANSPORTE MA- RÍTIMO	19
SEÇÃO II - FRETE COMO ELEMENTO BÁSICO DA BALAN- ÇA COMERCIAL	25
SEÇÃO III - COMPETITIVIDADE DO FRETE E RENTABI- LIDADE DO ARMADOR	26
CAPÍTULO 4 - SITUAÇÃO PORTUÁRIA	32
SEÇÃO I - A IMPORTÂNCIA DOS PORTOS	32
SEÇÃO II - INEFICIÊNCIA E CUSTOS ELEVADOS DO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO. A LUTA PELA MODERNIZAÇÃO	34
SEÇÃO III - LEI 8.630 - DESREGULAMENTAÇÃO DOS PORTOS	38
SEÇÃO IV - GEMPO. ANÁLISE CRÍTICA DE SUA ATUA- ÇÃO	40
SEÇÃO V - A IMPORTÂNCIA DOS TERMINAIS PRIVATI- VOS	42
SEÇÃO VI - CONCLUSÃO	45
CAPÍTULO 5 - CONCLUSÕES E SUGESTÕES PARA O APRI-	

X

	MORAMENTO DOS DIVERSOS SETORES AFE-	
	TOS	49
ANEXO A	- ANTECEDENTES DA CONSTRUÇÃO NAVAL E OS PLANOS DE CONSTRUÇÃO	A-1
ANEXO B	- CABOTAGEM	A-8
ANEXO C	- BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA	A-12
ANEXO D	- LISTA DE ENTREVISTAS REALIZADAS	A-15
Bibliografia		A-16

LISTA DE TABELAS

TABELA N°	TÍTULO	FOLHA
1	ESTRUTURA DO CUSTO DE TRIPULAÇÃO DE LONGO CURSO (ENCARGOS E BENEFÍCIOS)	17-A
2	MOVIMENTO DE CARGA GERAL (IMPORTAÇÃO + EXPORTAÇÃO)/FRETES NAVIO PRÓPRIO - AFRETADO - ESTRANGEIRO	21-A
3	NAVEGAÇÃO LONGO CURSO TOTAL TRANSPORTADO EM TONELADAS	22-A
4	NAVEGAÇÃO LONGO CURSO TOTAL FRETES	22-B
5	COMÉRCIO EXTERIOR E TRANSPORTE MARÍTIMO	25-A
6	COMÉRCIO EXTERIOR E DESEMPENHO DO FRETE	29-A
7	COMPARATIVO DE CUSTO PORTUÁRIO	34-A
8	SISTEMA HIDROVIÁRIO	A8-B
9	FRETE GERADO PELAS EMPRESAS BRASILEIRAS NAVEG. CABOTAGEM	A9-A
10	MAIORES FROTAS MERCANTES MUNDIAIS - REGISTRO DOMICILIAR E ESTRANGEIRO	A13-A

LISTA DE GRÁFICOS

TABELA N°	TÍTULO	FOLHA
1	EVOLUÇÃO DA CONSTRUÇÃO NAVAL	1-A
2	EVOLUÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO NA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL	2-A
3	EVOLUÇÃO DA FROTA BRASILEIRA DE LONGO CURSO	2-B
4	PARTICIPAÇÃO DAS BANDEIRAS BRASILEIRAS, PRÓPRIAS E ESTRANGEIRAS NOS FRETES DO COMÉRCIO EXTERIOR	22-A
5	MEIOS DE TRANSPORTE - COMPARATIVO	A8-A

INTRODUÇÃO

Após uma decisão política de implementar uma indústria de construção naval em 1958, seguido de esforços governamentais para seu desenvolvimento e principalmente objetivando estabelecer uma Marinha Mercante para o Brasil, o setor naval experimentou um período de grande expansão e crescimento, florescendo conjuntamente, subsetores como "navipeças", reparos navais etc. Nessa época houve uma grande expansão e participação da frota nacional no transporte do comércio exterior nacional.

Porém, por várias razões e de toda ordem o setor entrou em declínio e hoje encontra-se em estado de absoluta crise e estagnação. Para se ter idéia da situação, foi constatado que os navios genuinamente brasileiros transportam apenas 7,76% do nosso comércio exterior.

O objetivo do trabalho é compreender as razões pelas quais o setor encontra-se nesse estágio de deterioração.

Para o adequado entendimento se faz mister conhecer o processo pelo qual caminhou a expansão da indústria naval. Foi analisada também a política de fretes e as importantes mudanças liberalizantes que ocorrem no setor, além dos estudos da composição do custo operacional da Armação, especificamente os encargos trabalhistas. Não pode deixar de ser citado também a necessária implementação da modernização do sistema portuário, enfocando o porto de Santos, por se tratar do maior e mais importante porto

brasileiro.

Constatada que a situação de estagnação do setor traz graves obstáculos para o crescimento do país, são apresentadas sugestões e medidas que, no entender do autor, podem sinalizar o caminho para resgatar e soerguer o Poder Marítimo e dessa forma contribuir plenamente para a expansão do comércio exterior e o desenvolvimento econômico e social do Brasil.

CAPÍTULO 1

ANÁLISE CRÍTICA DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL - SITUAÇÃO ATUAL E PERSPECTIVA

SEÇÃO I - ANTECEDENTES

Um breve histórico da construção naval no Brasil e a implementação dos seus Planos de Construção, objetivando fornecer suporte de infra estrutura ao desenvolvimento da Marinha Mercante Brasileira, estão apresentados no Anexo A.

SEÇÃO II - AVALIAÇÃO DOS PLANOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL

A indústria da construção naval brasileira, se consolidou com grande crescimento e expansão da capacidade tecnológica, durante a vigência do I e II Plano de Construção Naval, a partir de uma decisão do governo, que julgava a indústria naval como elemento impulsionador do processo de industrialização no Brasil.

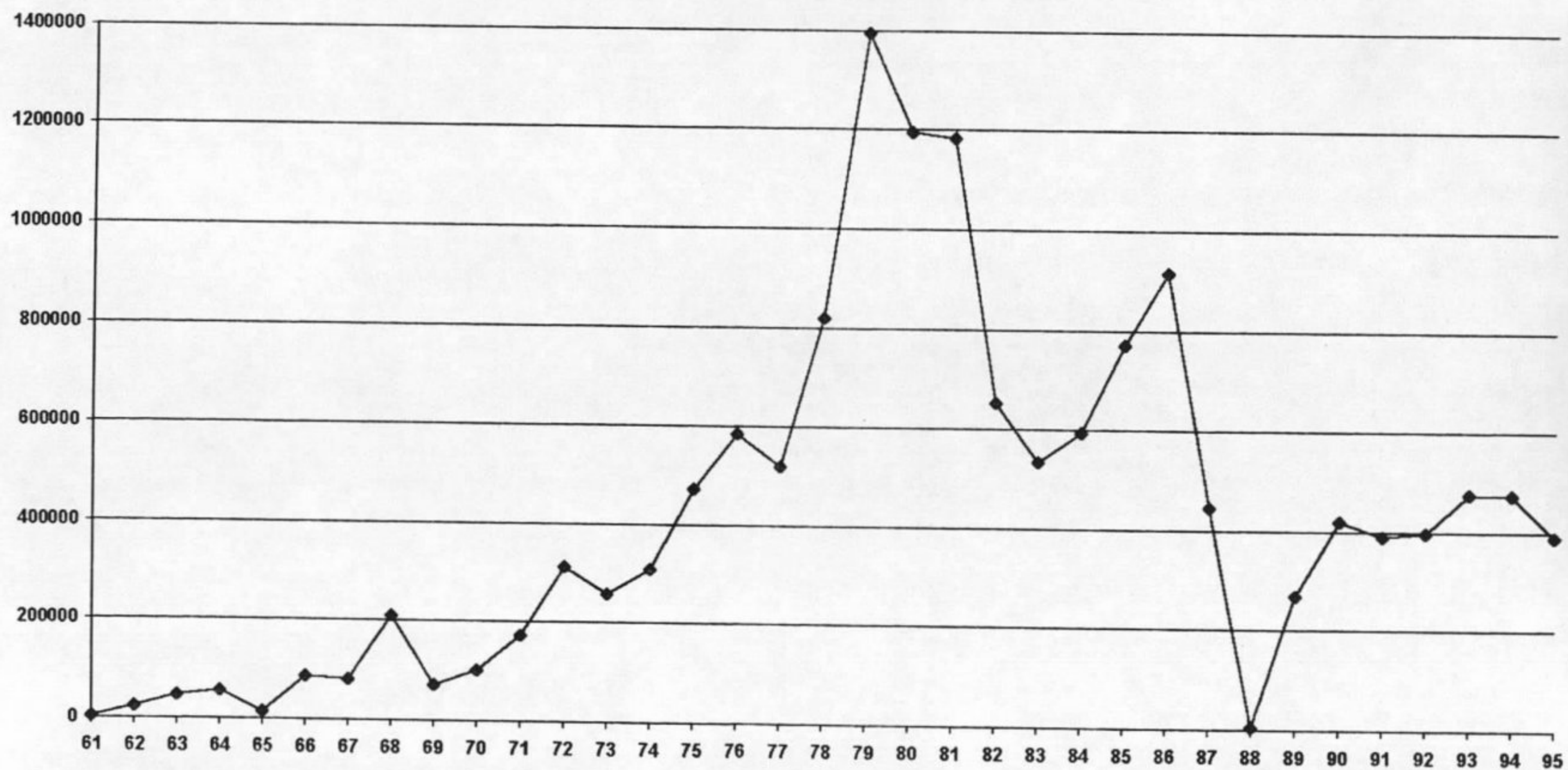
O setor absorveu nesse período, investimentos da ordem de US\$ 8,2 bilhões, cuja fonte de recursos foi o AFRMM e o Tesouro Nacional. O investimento só nos estaleiros foi da ordem de US\$ 1,5 bilhões.

A produção da indústria naval em 1980 chegou a 1.294.980 tpb, conforme Gráfico 1, com capacidade instalada em condições de processar aço 5,6 vezes maior, e com crescimento geral dos índices de produtividade (04:146).

A evolução da força de trabalho atingiu 39.155 empre-

GRÁFICO 1 - EVOLUÇÃO DA CONSTRUÇÃO NAVAL

TPB



FONTE : SINAVAL

gos diretos, conforme Gráfico 2, chegando a quase 200.000 empregos indiretos devido ao florescimento de atividades de apoio, como as indústrias de "navipeças" (equipamentos, peças e componentes navais), órgãos e instituições de pesquisas tecnológicas, universidades, centros de treinamento de mão-de-obra, empresas de engenharia e projetos navais, o segmento de reparação naval e toda a cadeia ligada aos transportes marítimos.

Ainda nesse período houve uma grande evolução da frota mercante brasileira, que no longo curso totalizava mais de 8 milhões de tpb conforme Gráfico 3.

Entre 1975 e 1987, os navios de bandeira brasileira obtiveram excepcional desempenho, transportando uma média de 46,55% do comércio exterior brasileiro e atingindo os objetivos estabelecidos na Política de Marinha Mercante de 1967. Nesse mesmo período, os navios de bandeira genuinamente brasileira transportaram uma média de 20,93% do nosso comércio exterior (ver Capítulo 3).

atribuir ao processo de industrialização de

SEÇÃO III - SITUAÇÃO ATUAL E ANÁLISE

Situação atual: A indústria naval brasileira, após um período de grande expansão e desenvolvimento, encontra-se no momento em uma situação de desolação e estagnação, que vem se aprofundando desde o início da década de 80.

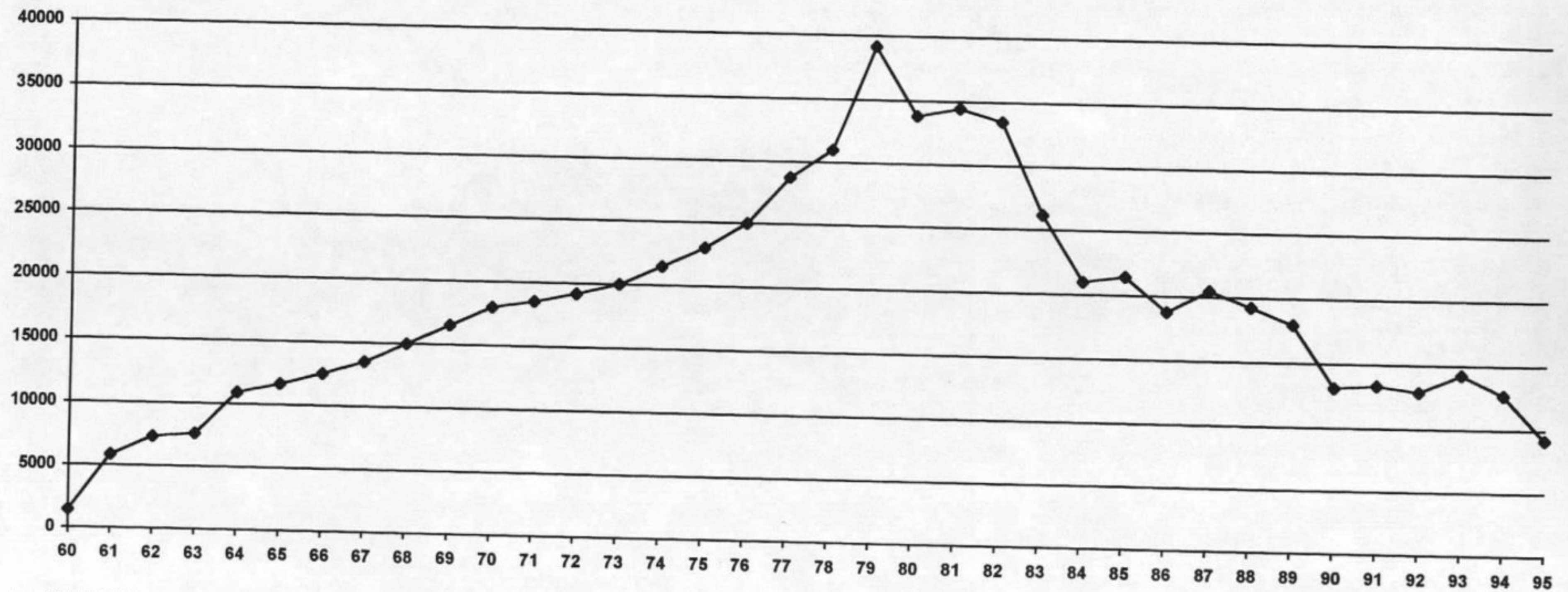
Para melhor visualização desse quadro, os números são mais eloqüentes.

Em 1974, as contratações de novas embarcações foram

GRÁFICO 2

EVOLUÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO NA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO NAVAL

nº empregados x 1000

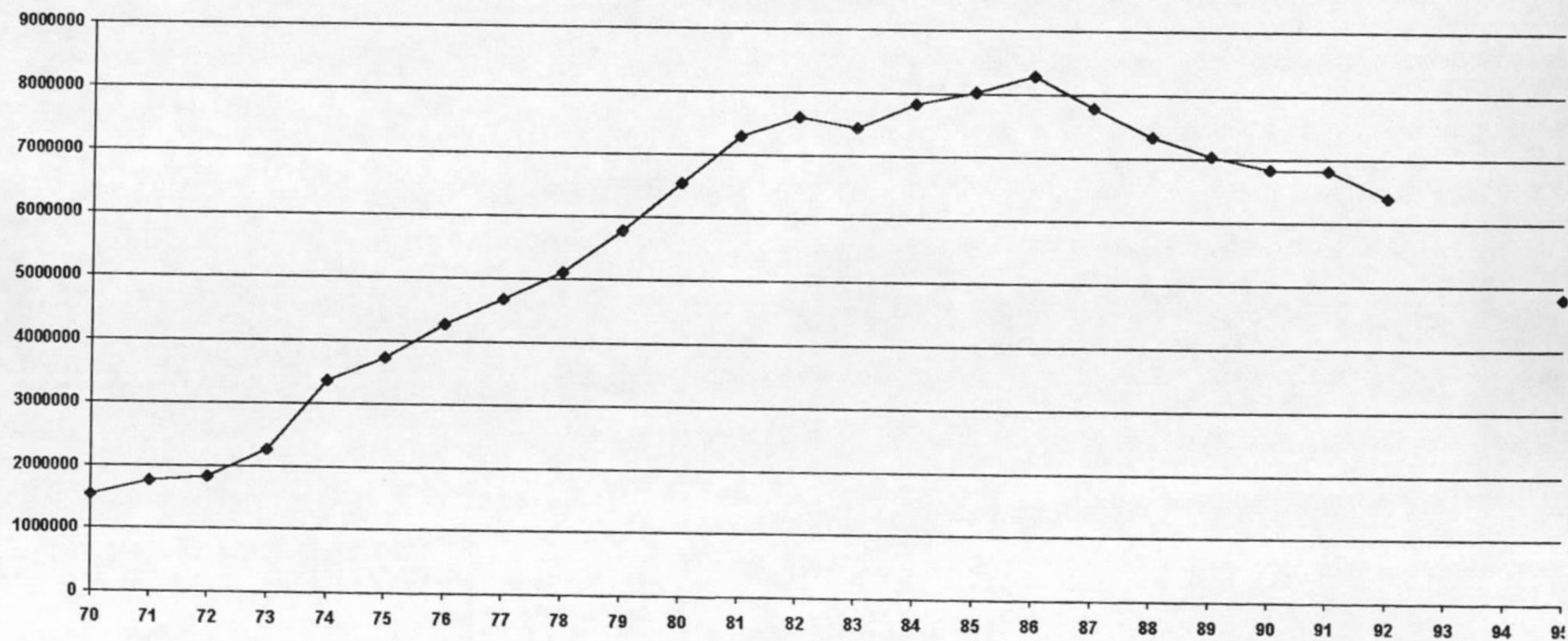


Fonte : SINAVAL

GRÁFICO 3 - EVOLUÇÃO DA FROTA BRASILEIRA DE LONGO CURSO

(Tonelagem de porte bruto)

TPB



Fonte : D.M.M.

de 3.300 milhões tpb, em 1990, chegaram a apenas 440 mil tpb e em 1995 não houve nenhuma contratação para construção de novos navios.

A produção foi de grande crescimento entre 1973 e 1979, com extraordinário desempenho em 1979 e 1981, quando foram entregues mais de 1.200 mil tpb, mas também foi verificada uma queda vertiginosa no período entre 1980 e 1988.

O nível de emprego do setor em 1995 era de 9.200 ofertas, porém, em janeiro de 1996 eram oferecidas 8.000 vagas, equivalentes aos anos de 1963/1964 quando foi dado início ao desenvolvimento do setor.

A evolução da frota mercante no segmento de longo curso pode ser constatada através do Gráfico 3. Em 1986 a frota totalizava mais de 8 milhões de tpb, com aproximadamente 170 embarcações. Passados 10 anos, em 1995 a frota brasileira encolheu para 63 embarcações, totalizando 4.8 milhões de tpb, que somados aos 120 navios de cabotagem, chega-se a 183 embarcações, totalizando 8.437 milhões de tpb. Atualmente, o Brasil detém cerca de 1,7% da frota mundial.

Os navios de Bandeira genuinamente brasileira transportam apenas 7.76% do comércio exterior nacional (ver Capítulo 3).

Através desse panorama desalentador, acresça-se o reflexo negativo e a ineficiência de toda a cadeia produti-

va, desde o setor produtor de matéria-prima, de equipamentos e componentes navais até a armação, cuja frota está definhando a olhos vistos, tanto pelo envelhecimento quanto pela obsolescência tecnológica.

A toda sorte de dificuldades, principalmente com a sistemática de financiamentos a armação se retraiu, diminuindo as contratações de novas embarcações. Isso acarretou nesse prazo, na carência de navios para transportar o comércio exterior brasileiro, surgindo dessa forma, a prática do afretamento de navios estrangeiros e em níveis elevados para suprir a demanda. Tal fato acarreta despesa com afretamento que é o segundo item negativo da balança de serviços, superado apenas pelos juros da dívida externa da balança de pagamentos do comércio exterior.

A ociosidade e a desarticulação desta complexa indústria se encontra hoje em níveis de 60%, segundo SINAVAL.

Análise da situação atual: Atualmente os recursos financeiros são inferiores às necessidades e as taxas de juros elevadas. O Fundo de Marinha Mercante (FMM) é o responsável pela destinação de recursos financeiros para aquisição de navios em estaleiros brasileiros. Aproximadamente 80% da tonelagem construída aqui, a partir de 1958, foi financiada pelo FMM. A sua principal fonte de recursos é o AFRMM (Adicional de Fretes para Renovação da Marinha Mercante), que é uma taxa de 25% cobrada sobre o frete marítimo de importação (por se tratar de um imposto

depende da arrecadação). Assim sendo, o AFRMM não pode ser ajustado conforme as necessidades e a sua disponibilidade não pode ser prevista com antecedência. Até 1995, as sucessivas isenções pleiteadas pela Petrobrás e outras empresas, segundo imperfeições do Decreto-Lei 2404 de 1987, contribuíam para a redução de arrecadação. Ocorre, porém, que em 1995 com a nova Medida Provisória 1109, somente mercadorias importadas em decorrência de atos internacionais, que contenham cláusulas expressas de isenção estarão imunes ao AFRMM (76:29). Ainda hoje, existem dificuldades crescentes de manutenção do AFRMM, e também discriminação contra projetos de construção de embarcações com menor potencial de geração do AFRMM.

A utilização dos recursos do FMM é regida por regras para a sua aplicação, e vêm ao longo dos anos sofrendo alterações de ordem técnica e de ordem política para se adaptar às normas estabelecidas pelos governos e seus sucessivos planos de estabilização econômica.

Atualmente, as condições de financiamento e suas aplicações são orientadas pela Medida Provisória 1082 e 1109 de 26/08/95 e 30/08/95, respectivamente e que modificaram a sistemática de correção de TJLP (Taxas de Juros de Longo Prazo) para TR (Taxa Referencial). As formas de contrato e modelo de financiamento se encontram da seguinte maneira: a) parte financiada: 85% do preço do navio; b) armador: 15% do preço do navio; c) conta vinculada pode ser utilizada para pagamento de prestações;

d) carência de até 3 anos para o contrato entrar em eficácia; e) juros de 6% a.a. com reajuste cambial; f) prazo de 12 anos para amortização das contratações celebradas até 1998, a partir daí o prazo será reduzido para 9 anos.

No bojo da nova Medida Provisória, entre outras medidas existe a ampliação de recursos, como crédito-reserva de até 20% do valor do contrato para a produção de embarcações destinadas à exportação, com objetivo de assegurar garantias quanto ao término da obra, em caso do seu descumprimento pelos estaleiros, e também a equalização dos juros dos recursos financiados pelo FAT (Fundo de Assistência ao Trabalhador) com os juros do FMM (74:76).

A eficácia das novas medidas só será conhecida futuramente e certamente isso não será suficiente para retomar o desenvolvimento do setor. Novamente apenas uma ínfima parte do problema é que foi considerada, sem que o conjunto da problemática fosse solucionado.

SEÇÃO IV - IDENTIFICAÇÃO DOS FATORES DA CRISE

Fatores externos também contribuíram para tal situação: a) crise do petróleo; b) a conjuntura dos transportes marítimos ao nível mundial; c) processo de desregulamentação internacional marítimo (ver Capítulo 3) trouxe modificações que no conjunto traria grandes benefícios, como a competitividade, qualidade de serviços e menores fretes. No Brasil, o setor mergulhado em crise não se

preparou para a liberalização generalizada que ocorre no mundo.

A desregulamentação desse setor no âmbito internacional se processou de forma lenta e orientada pelos governos dos países com tradição marítima, através de políticas de transição.

Pode-se dizer que o Brasil também seguiu a tendência internacional de desregulamentação. A partir de 1984, porém, o processo aconteceu de forma desordenada sem que o setor tivesse sido preparado para absorver as consequências da abertura generalizada da economia mundial.

O que se pode observar é, que as conquistas e realizações dos esforços adotada por JK e a política de 1967, foram esvaziadas ao longo dos anos por muitos problemas internos e externos. De lá para cá não foi adotada nenhuma política de reorientação do setor marítimo.

Pelo histórico dos Programas de Construção Naval e seus resultados, bem como a situação em que atualmente se encontra, não é difícil constatar que desde a sua criação em 1958, levando em conta todas as formas de apoio governamental ao seu desenvolvimento, o setor não foi capaz de estabelecer uma sistemática eficiente e estável na produção de navios, e tampouco conseguiu transferir eficiência aos subsetores (04:148). O setor continua dependente de subsídios e mecanismos de proteção, que traz distorções no mercado e consequências negativas para o

próprio setor.

Esses subsídios, associados a muitos mecanismos financeiros existentes permitiram grande lucratividade, mesmo no momento atual, sem a contrapartida de investimentos na modernização e busca de inovações tecnológicas. Portanto, as distorções e a estagnação do setor tem inúmeras causas e uma das mais importantes é o modelo de apoio financeiro dispensado ao setor (04:148).

Outros fatores também contribuíram para a crise no setor como: a) expansão excessiva da capacidade de produção dos estaleiros em período de grande tonelagem mundial disponível. Tanto na Europa, quanto no Japão, já acontecia o processo de redução da capacidade de produção, em meados da década de 80; b) a sua competitividade demasiadamente prejudicada pelos altos custos de construção, apesar de mecanismos protecionistas e baixo custo de mão-de-obra.* O preço médio de contrato dos navios brasileiros está entre 20 e 40% acima dos preços internacionais, dependendo do tipo do navio, e até 50% em relação aos navios coreanos. Há várias razões para tal diferença: baixa produtividade em vista da ineficiência gerencial e de produção; pesada carga tributária; custos financeiros elevados; alto custo dos insumos nacionais; tecnologia ultrapassada; descontinuidade de produção e o alto grau de instabilidade institucional e a ausência de uma política com diretrizes e objetivos claros para a orientação do setor.

Enfim, o modelo de desenvolvimento adotado para o setor marítimo, no momento atual, encontra-se esgotado e necessitando de mudanças e de profunda e ampla reformulação.

SEÇÃO V - VIABILIDADE PARA RECUPERAÇÃO

Para a recuperação da indústria da construção naval no Brasil, é preciso fundamentalmente conhecer se há viabilidade para o seu soerguimento, dada a situação em que se encontra e à conjuntura atual, de escassos recursos financeiros e competição avassaladora.

No âmbito internacional, com o crescimento da economia mundial segundo o Lloyd'List as expectativas são as seguintes: 1) expansão e crescimento da demanda por novos navios, que também será acompanhada pelo crescimento na capacidade de construção dos estaleiros. Estaleiros da Europa e principalmente Japão e Coréia estão operando com plena capacidade e com carteira de encomendas para 2 anos; 2) a partir de 1995 a reposição da frota mundial, notadamente petroleiros, graneleiros e roll-on-roll-off, excederá os 30 milhões de tpb/ano; 3) internamente existe a necessidade de renovação da frota nacional com idades superiores a 12 anos, com avançado estágio de obsolescência operando com custos elevados. No Brasil, seria necessário um programa de renovação de aproximadamente 5 milhões de tpb até o ano 2000 para resgatar a eficiência operacional da marinha mercante e mais 3,5 milhões de tpb à expansão dessa frota para atender ao crescimento do

comércio exterior e reduzir gastos com afretamentos (04:140).

Somando-se a necessidade de reposição e expansão das frotas mundiais e internas e se os estaleiros brasileiros conquistarem 1% deste mercado, significa a construção de 500 mil tpb/ano. Esse número poderá ser elevado, pois trata-se de uma estimativa bastante modesta, segundo a mesma fonte.

Outros fatores impulsionadores para tais demandas são: baixo índice de "lay-up", que é a inexistência de navios parados por falta de carga; pressões ambientais; em virtude das normas da IMO (International Maritime Organization) para a prevenção da poluição de óleo no mar, em pleno vigor desde 1993 o qual passou a exigir navios de casco-duplo, o que reforça ainda mais a necessidade de renovação de navios para atender essa exigência; segmento de carga geral também tem forte tendência à containerização, significando gradual substituição por este tipo de navio, e a formação de mercado inter-regional com o Mercosul, abrindo intercâmbio e perspectivas de demanda pelos transportes marítimos.

Por intermédio da sucinta avaliação do potencial do setor, pode-se concluir que realmente existem indicadores altamente positivos que viabilizam a sua recuperação, porém, é necessário, que existam fatores que estimulem a construção de novas embarcações. E para tanto, é necessário atrair investidores brasileiros e estrangeiros,

oferecendo condições favoráveis ao empreendimento. Atualmente, os navios para exportação são beneficiados com a equalização de juros do PROEX (Programa de Incentivo à Exportação), e dependendo do tipo e especificação do navio seus preços se tornam competitivos no mercado internacional, porém esse benefício não é repassado aos contratos de construção de navios para o mercado interno.

Portanto, constata-se que a indústria naval tem amplas condições de oferecer também no mercado interno, navios a preços competitivos, desde que dadas as condições para tal, condicionadas à modernização e reestruturação do Parque Industrial.

SEÇÃO VI - MEDIDAS E PERSPECTIVAS PARA A CONSTRUÇÃO NAVAL

A existência por si só desses fatores, porém não garantem a retomada da atividade do setor.

O principal fator é a oportunidade de aproveitar o "momentum" extremamente favorável. Para isso, há a necessidade de captar recursos financeiros e de um posicionamento atuante e enérgico por parte do governo em reformular os órgãos que dão apoio e orientação ao setor. Além disso, há que se estabelecer uma política industrial para a construção naval, com regras e medidas claras, definição de metas e objetivos para o setor, política de financiamento, para aplicação de uma sistemática rápida e dinâmica, porém consistentes e fundamentadas em avaliações e estudos técnicos e financeiros e sua aplicação rigorosa.

É necessário obter dos 40 anos em experiência de construção naval, subsídios positivos e excluir as distorções e equívocos provocados por medidas adotadas no passado, observando condições conjunturais, tendências de mercado, necessidades de mudanças e adaptações para as transformações que já se vislumbra por conta da expansão e da globalização do mercado.

O soerguimento não se dará, sem antes um grande esforço por parte do setor e sub-setores em superar suas deficiências, vícios e acomodações e executar um sério programa de reestruturação completo, aderindo ao Programa de Competitividade Industrial, Qualidade e Produtividade.

Para a retomada do desenvolvimento desse setor, serão necessários investimentos a partir de uma nova política, não podendo os subsídios e os suportes serem retirados, mas sim orientados em um programa gradual de transição, até se tornar auto-sustentável no futuro.

Todos os países mercantes tradicionais, mantêm um programa de incentivos e subsídios ao setor pela importância estratégica do ponto de vista econômico e de segurança nacional.

A prática de proteção e subsídios não são compatíveis com a livre concorrência num mercado cada vez mais sem fronteiras e barreiras alfandegárias. É por esta razão que alguns países e organismos internacionais como a OMC (Organização Mundial do Comércio) e OCDE (Organização para

Cooperação do Desenvolvimento Econômico), vem procedendo estudos e reavaliações dos modelos de proteção adotados, visando possíveis modificações no futuro, com objetivos de restringir os efeitos negativos que essa sistemática traz não só para o setor mas para o conjunto da economia do país (73).

Por enquanto, todos os países os adotam das mais variadas formas e mecanismos. Portanto, aqui no Brasil, também é necessário e justificável uma política de estímulos e subsídios ao setor, porém, direcionada, orientada e condicionada à qualidade e produtividade para possibilitar a competitividade dos navios brasileiros, e principalmente retornar à sociedade o benefício que obteve com o investimento de recursos públicos (02:149).

Vital sim, é possuir uma Marinha Mercante fortalecida e competitiva e para isso não é condição sine qua non, possuir uma indústria de construção naval. Pois o armador brasileiro, apesar de grandes dificuldades na obtenção de financiamentos e garantias, tem possibilidades de adquirir navios de tecnologia superior a um custo menor no exterior. Mas, é verdade também, que não possuir uma indústria naval, não significa garantia de se ter uma Marinha Mercante atuante, pois somente países com economias muito fortes é que o conseguem. Sem esquecer também que a indústria naval, tem importância estratégica do ponto de vista econômico, como elemento de política de comércio exterior, e exploração de novos mercados, e também, do

ponto de vista da segurança nacional.

Uma vez comprovada a importância de se possuir uma Marinha Mercante e uma indústria naval, é justificável e necessário uma Política Industrial para o setor com a criação de Câmara Setorial para a indústria naval, modificação da legislação tributária e fiscal, eliminando taxas e impostos que oneram a competitividade do setor, estabelecimento de programas de Qualidade e Produtividade, modificação da atual metodologia de financiamento estabelecendo financiamentos à produção (ao estaleiro) e ao armador e também o fortalecimento do FMM.

CAPÍTULO 2

ARMAÇÃO BRASILEIRA E OS ENCARGOS TRABALHISTAS

SEÇÃO I - CUSTO DA TRIPULAÇÃO

Desde o passado mais remoto, os povos utilizavam o mar e o navio como principais instrumentos para as trocas comerciais e assim tem sido e continuará sendo por muitos séculos. Por serem instrumentos de trocas comerciais, o transporte marítimo objetiva lucros.

As relações comerciais evoluíram muito, hoje para participar de qualquer atividade comercial lucrativa, a palavra chave é a eficiência e a navegação também segue nesta direção.

Para uma companhia de navegação operar no tráfego de longo curso, num mercado de livre competição, seja nacional ou estrangeira, é necessário que seus navios operem com: a) custos internacionais, ou seja, os mesmos custos dos armadores concorrentes, e b) a disponibilidade dos seus navios em gerar receitas, que dependem da qualidade da construção e dos equipamentos, capacidade de manutenção dos navios pelos tripulantes e facilidade de obtenção de peças de reposição. A disponibilidade do navio brasileiro gira hoje em torno de 90%, o que significa 35 dias parados por ano, em decorrência dos fatores acima, mais as greves e morosidade dos portos brasileiros. Já a disponibilidade do navio estrangeiro gira em torno de 98%, ou seja sete dias parados por ano.

CAPÍTULO 3

POLÍTICA BRASILEIRA DE FRETES

SEÇÃO I - CONSIDERAÇÕES SOBRE TRANSPORTES MARÍTIMOS

Em 1967, o Brasil implementou uma política de transportes marítimos face aos estudos do Fundo Monetário Internacional (FMI) de 1962. Neste estudo, os países em desenvolvimento apresentavam déficits consideráveis em seus balanços de pagamento devido, principalmente, aos déficits na conta serviços onde o item Fretes era responsável por 45%, ou seja, US\$1,44 bilhões, enquanto o déficit da balança comercial era de US\$1 bilhão conforme dados de 1961. Observou-se dessa forma que uma grande parcela de recursos era destinada ao pagamento de fretes ou despesas com afretamentos aos armadores estrangeiros.

Assim sendo, estabeleceu-se uma nova política para assuntos marítimos no sentido de fomentar o desenvolvimento da nossa Marinha Mercante, através da Resolução número 2995, de 30/05/1967 da SUNAMAM, com os seguintes tópicos:

a) "predominância dos armadores nacionais no tráfego fundamental gerado pelo intercâmbio comercial entre os dois países interessados".

A legislação estabeleceu que o tráfego marítimo entre o Brasil e as outras nações deveria ter a predominância dos armadores nacionais do país exportador e importador. Além disso a participação das terceiras bandeiras passaria

Os custos inerentes ao transporte marítimo devem ser analisados segundo características e peculiaridades de cada segmento. No presente caso, o destaque é para a estrutura de custos de um navio graneleiro que opera num segmento extremamente competitivo e seletivo e necessita oferecer serviços de transportes com preço frete internacional, pontualidade e garantia de qualidade, cujos custos são divididos em três categorias: Custo de Capital (ver Capítulo 1), Custo de Viagem - se equiparam, tanto ao armador brasileiro como ao estrangeiro, exceto com relação a impostos que o armador brasileiro é o obrigado a recolher - e Custo Operacional.

Para atender a proposição do presente trabalho, será estudado o sub-item Custo da Tripulação, que faz parte da categoria Custo Operacional.

Os custos de tripulação representam o item de maior peso na composição do custo operacional, constitui-se no fator de maior disparidade quando se compara um navio de bandeira brasileira a outro operando sob bandeira de conveniência (ver Anexo C).

Embora as remunerações pagas a cada marítimo não sejam muitos diferentes, o total dispendido pela empresa é muito maior quando o navio opera sob bandeira brasileira. Uma das razões que mais onera este item são os encargos trabalhistas e sociais.

Os encargos são decorrentes da legislação e de acor-

dos sindicais. Até 1994, os acordos trabalhistas e dissídios eram estabelecidos entre os sindicatos de marítimos e sindicato das empresas de navegação (SYNDARMA). Assim, todas as empresas de navegação (exceto Petrobrás) tinham os mesmos padrões contratuais em relação a salários e outros benefícios. Naquele ano, não tendo havido acordo entre os sindicatos, cada empresa passou a estabelecer acordos separadamente, onde puderam apresentar diferenças significativas não apenas nos salários, mas também em outros itens como gratificação, diárias etc.

O peso dos encargos trabalhistas no custo da armação brasileira é muito alto, em função da incidência de uma carga elevada de impostos e contribuições para financiar a seguridade social e também a existência de uma série de benefícios indiretos para os marítimos. A soma dos encargos obrigatórios, mais benefícios e vantagens dos acordos coletivos dos marítimos redunda num acréscimo médio de 139% sobre o valor do salário (conforme Tabela 1).

Apesar desse percentual, os custos finais da tripulação de bandeira brasileira não se incluem entre os mais elevados do mundo, mas fica acima dos de muitas bandeiras, especialmente as de conveniência ou algum navio sob segundo registro, e nesse caso, além de obterem incentivos de toda natureza, não há encargos, tributos e que abrigam a maioria dos armadores internacionais que competem com a frota mercante brasileira.

TABELA 1

ESTRUTURA DE CUSTO DA TRIPULAÇÃO - ENCARGOS E BENEFÍCIOS
SOCIAIS

ITEM	ÍNDICE EM %	OBSERVAÇÕES
SALÁRIO INDIRETO	15,32	13º SALÁRIO, GRATIFICAÇÃO DE FUNÇÃO, LIMPEZA DE PORÕES, PERFORMANCE
FGTS	9,23	8% DO SALÁRIO BÁSICO E SALÁRIO INDIRETO
FÉRIAS	27,37	30 DIAS MAIS 58 DIAS DE FOLGA E ABONO DE FÉRIAS
PREVIDÊNCIA OFICIAL	27,20	INSS (20,0%), SAL. EDUC. (2,5%), INCRA (0,2%), ACIDENTE (2,0%), DPC (2,5%)
PONTO*	7,59	5% SOBRE (SALÁRIO BÁSICO, SALÁRIO INDIRETO, PREV. OFICIAL, FGTS)
BENEFÍCIOS	17,00	SEGURO DE VIDA EM GRUPO E ASSISTÊNCIA MÉDICA
DEMISSÕES	4,64	4% TURN OVER MÉDIO ESTIMADO
DIÁRIA VIAGEM	30,58	
TOTAL	138,93	

Fonte: DOCENAVE

* Tripulação reserva (em disponibilidade remunerada).

Daí, conclui-se que o elevado custo operacional da bandeira brasileira, somando ao alto custo de Capital, repercutem diretamente sobre a capacidade competitiva internacional da navegação brasileira e constituem também nas razões fundamentais do declínio da marinha mercante brasileira (63).

a ser negociada de acordo com as conveniências e interesses das nações em questão.

Aplicou-se inicialmente o percentual de 65% dividido em partes iguais entre os países que comercializavam entre si e 35% para as armações de terceiros países. Posteriormente, foi adotada a fórmula 40-40-20, consagrada pela UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), que seria 40% para os dois países envolvidos no intercâmbio comercial e 20% para armadores de terceiros países.

b) "disciplina governamental da atividade marítima".

A atuação governamental reguladora e fiscalizadora estabeleceu que, através da legislação, todas as Conferências de Fretes operando de e para os portos brasileiros, deveriam submeter à Comissão de Marinha Mercante, os seus estatutos, acordos de rateios de carga e suas respectivas tabelas ou tarifas de fretes em vigor, a fim de uma aprovação. Conseqüentemente, a Comissão de Marinha Mercante adquiriu um controle direto sobre as Conferências de Fretes no que diz respeito à participação da bandeira brasileira.

c) "reserva de carga".

É o principal item da Política de 1967, consubstanciada pelo Decreto-Lei nº 666 de 02/07/1969 que estabelecia a obrigatoriedade do transporte em navios de bandeira brasileira, todas as cargas de importações destinadas aos

órgãos das administrações públicas federal, estadual e municipal, seja direta ou indireta, inclusive empresas dos setores privados que tivessem recebido quaisquer incentivos ou apoios governamentais, tais como financiamentos, isenções ou reduções tarifárias.

De acordo com o Decreto nº46.225/59, estendia-se ainda o transporte de alguns produtos de exportação como café em grãos, cacau em bagas ou algodão em fardos em navios nacionais.

Dentro dos princípios desta política, o Brasil movimentava cerca de 95% do seu comércio por via marítima, transportando vários tipos de cargas que são classificadas da seguintes forma:

a) carga geral - são produtos manufaturados, semi-manufaturados, matéria-prima e matérias não processadas e frigorificadas, devidamente embalados geralmente em contêineres. Devido à baixa tonelagem de peso e ao alto valor agregado, obtém-se uma substancial receita-frete como se pode observar na comparação do desempenho da Carga Geral e do Comércio Exterior da Tabela 2, estes correspondem mais ou menos à metade do total das divisas de fretes arrecadados. As "reservas de cargas" pertencem a este segmento, onde o governo na época, concentrou esforços.

Mediante informações constantes na Tabela 2, podemos observar que em 1970, a bandeira brasileira detinha 41,9% dos fretes gerados no segmento da Carga Geral, no qual

TABELA 2

MOVIMENTO DE CARGA GERAL (IMPORTAÇÃO + EXPORTAÇÃO) / FRETES

NAVIOS PRÓPRIOS - AFRETADOS - ESTRANGEIRA

Frete: Milhões US\$

Volume: Milhões Ton.

	PRÓPRIOS			AFRETADOS			ESTRANGEIROS			TOTAL	
	ton.	frete	%frete	ton.	frete	%frete	ton.	frete	%frete	ton.	frete
1970	1,8	110,5	25,5	1,6	71,1	16,4	5,7	251,2	58,1	9,1	432,8
1975	2,7	298,3	29,5	2,4	156,0	15,4	5,8	557,1	55,1	10,9	1011,4
1980	3,0	479,1	28,2	1,7	204,0	12,0	8,7	1017,5	59,8	13,4	1700,6
1985	2,4	329,3	17,2	2,5	283,2	14,8	17,8	1300,3	68,0	22,7	1912,8
1994	0,8	77,9	3,3	3,9	415,5	17,8	28,3	1846,6	78,9	33,0	2340,0
1995	0,6	103,0	4,0	3,4	446,7	17,1	22,8	2055,7	78,9	26,8	2605,4

Fonte: DMM

25,5% se dava em navios próprios e 16,4% em navios afretados, época em que realmente o Brasil se beneficiou dos seus direitos de transportar 40% do seu Comércio Exterior, conforme prevê a legislação.

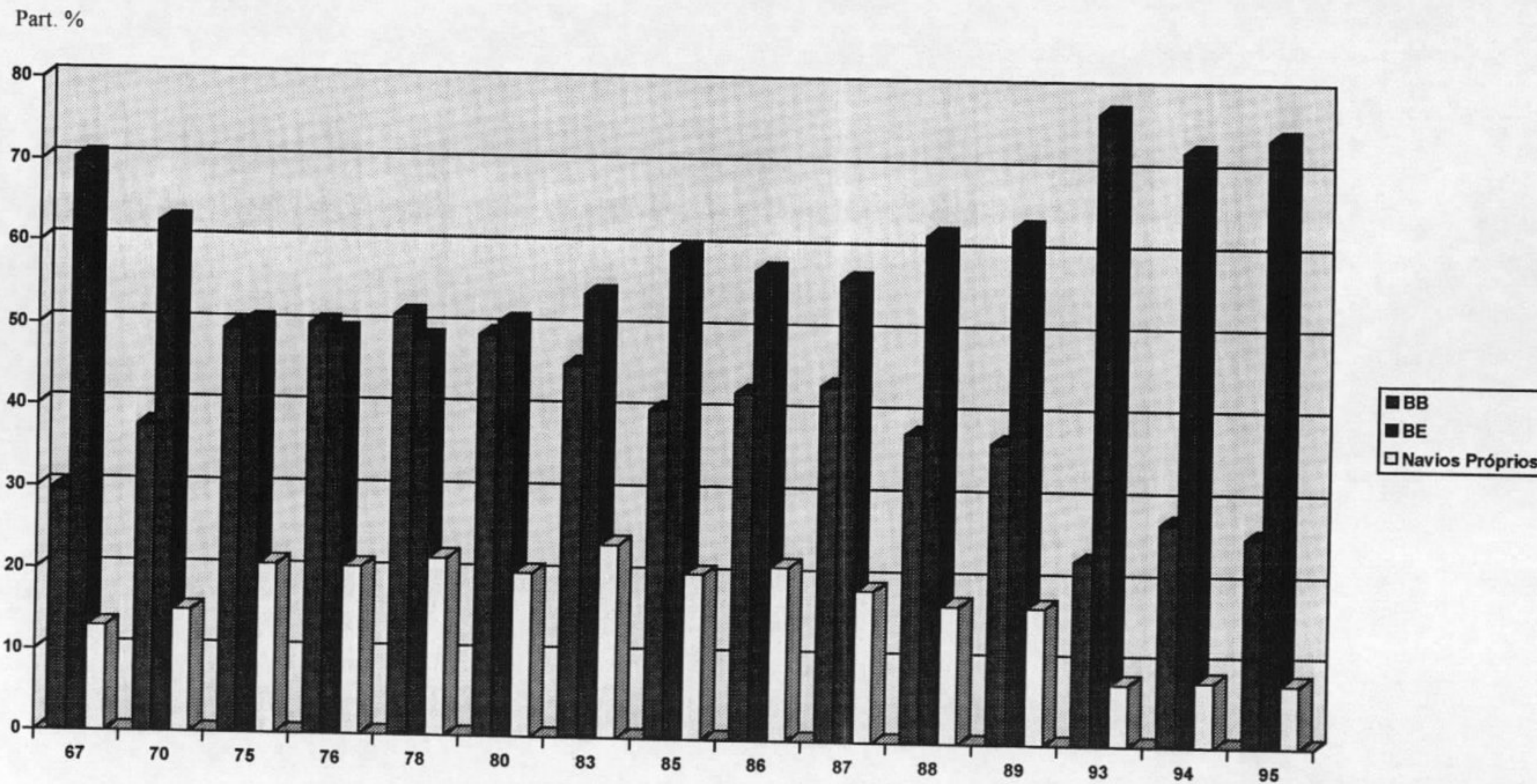
Ainda na década de 80, a bandeira brasileira conseguiu manter uma média de aproximadamente 42% dos fretes arrecadados, e a média de 27,7% gerada em navios genuinamente brasileiros.

Desde 1985, gradativamente, os navios de bandeira brasileira vêm perdendo seu terreno drasticamente, a ponto de ter uma média de arrecadação nos últimos três anos, 93/94/95, de apenas 3,52%; por outro lado, os armadores estrangeiros apoderaram nesse período uma média de 79,71% nos fretes da nossa carga geral em intercâmbio com o exterior (Gráfico 4).

A soma da Carga Geral e Frigorífica dentro do contexto do Comércio Exterior de 1995 correspondeu em tonelagem a 13,75%, e a receita frete a 59,95%, ou seja este segmento é caracterizado por baixa tonelagem transportada e com geração de alto valor em receita de frete. Transformando este percentual em moeda, significa, receitas da ordem de US\$2,7 bilhões. Porém, apenas 5,08% foi transportado, apenas US\$105 milhões entraram como divisas positivas para a Balança de Pagamentos, conforme Tabela 3 e 4.

b) Granéis - são as matérias-primas básicas e inter-

GRÁFICO 4 - PARTICIPAÇÃO DAS BANDEIRAS BRASILEIRAS, PRÓPRIAS E EXTRANGEIRAS NOS FRETES DE COMÉRCIO EXTERIOR



FONTE : MT - D.M.M.

TABELA 3 - NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO
TOTAL TRANSPORTADO (EM TONELADAS) - 1995 - DADOS PRELIMINARES

IMPORTAÇÃO

	G. Líquido	%	G. Sólido	%	C. GERAL	%	FRIGORIF.	%	TOTAL	%
PRÓPRIOS	13.394.062,17	36,23	2.854.784,31	11,15	311.647,63	4,08	6275,86	3,21	16.566.769,98	23,53
AFRETADOS	17.270.287,03	46,71	9.448.066,08	36,92	1.677.591,52	21,98	17.349,74	8,87	28.413.294,37	40,36
TOTAL BB	30.664.349,92	82,94	12.302.850,40	48,07	1.989.239,14	26,98	23.625,61	12,07	44.980.064,35	63,90
TOTAL BE	6.308.300,92	17,06	13.289.549,24	51,93	5.644.425,73	73,94	172.034,90	87,93	25.414.310,79	36,10
TOTAL	36.972.650,12	100,00	25.592.399,64	100,00	7.633.664,87	100,00	195.660,51	100,00	70.394.375,14	100,00

EXPORTAÇÃO

	G. Líquido	%	G. Sólido	%	C. GERAL	%	FRIGORIF.	%	TOTAL	%
PRÓPRIOS	2.810.756,64	47,26	3.126.342,47	2,53	288.149,36	1,50	4.689,03	0,14	6.229.937,50	4,10
AFRETADOS	694.497,35	11,68	6.860.514,12	5,56	1.673.155,89	8,73	253.352,74	7,42	9.481.520,10	6,24
TOTAL BB	3.505.253,99	58,93	9.986.856,59	8,09	1.961.305,25	10,23	258.041,76	7,55	15.711.457,60	10,34
TOTAL BE	2.442.697,11	41,07	113.398.765,30	91,91	17.209.492,40	89,77	3.158.318,16	92,45	136.209.272,96	89,66
TOTAL	5.947.951,10	100,00	123.385.621,89	100,00	19.170.797,65	100,00	3.416.359,92	100,00	151.920.730,56	100,00

IMPORTAÇÃO + EXPORTAÇÃO

	G. Líquido	%	G. Sólido	%	C. GERAL	%	FRIGORIF.	%	TOTAL	%
PRÓPRIOS	16.204.818,81	37,76	5.981.126,78	4,01	599.796,99	2,24	10.964,89	0,30	22.796.707,48	10,25
AFRETADOS	17.964.784,38	41,86	16.308.580,21	10,95	3.350.747,40	12,50	270.702,48	7,49	37.894.814,47	17,05
TOTAL BB	34.169.603,19	79,61	22.289.706,99	14,96	3.950.544,39	14,74	281.667,37	7,80	60.691.521,95	27,30
TOTAL BE	8.750.998,03	20,39	126.688.314,53	85,04	22.853.918,12	85,26	3.330.353,06	92,20	161.623.583,75	72,70
TOTAL	42.920.601,22	100,00	148.978.021,53	100,00	26.804.462,51	100,00	3.612.020,43	100,00	222.315.105,70	100,00

Fonte: MT - D.M.M.

TABELA 4 - NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO
FRETES (MILHARES DE US\$) - 1995 - DADOS PRELIMINARES

IMPORTAÇÃO

	G. LÍQUIDO	%	G. SÓLIDO	%	C. GERAL	%	FRIGORIF.	%	TOTAL	%
PRÓPRIOS	130.987,22	29,66	4.315.987,87	12,96	70.703,34	5,22	1.062,60	4,28	245.913,03	11,42
AFRETADOS	178.776,82	40,49	92.110,46	27,66	294.574,74	21,77	3.922,42	15,80	569.384,45	26,45
TOTAL BB	309.764,04	70,15	135.270,33	40,62	3.652.782,08	26,99	4.985,02	20,08	815.297,48	37,87
TOTAL BE	131.816,03	29,85	197.726,36	59,38	987.959,82	73,01	19.843,39	79,92	133.7345,60	62,13
TOTAL	441.580,07	100,00	332.996,69	100,00	4.640.741,90	100,00	24.828,41	100,00	215.2643,08	100,00

EXPORTAÇÃO

	G. LÍQUIDO	%	G. SÓLIDO	%	C. GERAL	%	FRIGORIF.	%	TOTAL	%
PRÓPRIOS	45.200,05	33,26	35.159,14	3,72	32.323,88	2,58	876,03	0,60	113.559,10	4,58
AFRETADOS	17.124,53	12,60	62.608,57	6,62	152.046,79	12,14	30.139,64	20,61	261.919,53	10,56
TOTAL BB	62.324,58	45,87	97.767,71	10,34	184.370,67	14,72	31.015,67	21,21	375.478,64	15,14
TOTAL BE	73.560,91	54,13	847.528,51	89,66	1.067.806,98	85,28	115.249,62	78,79	2.104.146,01	84,86
TOTAL	135.885,49	100,00	945.296,22	100,00	1.252.177,65	100,00	146.265,29	100,00	2.479.624,65	100,00

IMPORTAÇÃO + EXPORTAÇÃO

	G. LÍQUIDO	%	G. SÓLIDO	%	C. GERAL	%	FRIGORIF.	%	TOTAL	%
PRÓPRIOS	176.187,26	30,51	78.319,02	6,13	103.027,22	3,95	1.938,63	1,13	359.472,13	7,76
AFRETADOS	195.901,36	33,92	154.719,03	12,10	446.621,53	17,14	34.062,07	19,91	831.303,98	17,95
TOTAL BB	372.088,62	64,43	233.038,04	18,23	549.648,75	21,10	36.000,70	21,04	1.190.776,11	25,71
TOTAL BE	205.376,95	35,57	1.045.254,87	81,77	2.055.766,80	78,90	135.093,00	78,96	3.441.491,61	74,29
TOTAL	577.465,57	100,00	1.278.292,91	100,00	2.605.415,55	100,00	171.093,70	100,00	4.632.267,72	100,00

Fonte: MT - D.M.M.

nacionalmente conhecidas como commodities. São subdivididos em granéis sólidos, tais como os minérios de ferro, grãos, bauxita, carvão, fosfato etc. e em granéis líquidos como petróleo, óleos vegetais, gases liquefeitos etc. O transporte deste segmento é muito competitivo, sendo normalmente contratado no mercado externo, em bolsas de fretes internacionais; os fretes são flutuantes de acordo com a demanda ou outros fatores conjunturais que podem ser constatados no momento de cada contratação.

c) Neo-granéis (Neobulk) - matérias-primas semimanufaturadas, produtos siderúrgicos, papel em bobina, celulose, granéis ensacados, veículos (transportados em navios ro-ro) são classificados e assim denominados, devido à evolução dos processos de unitização de cargas. Para a formação de fretes e escalas de transportes são considerados como granéis, e aqui no Brasil como Carga-Geral.

O transporte destas cargas destinadas às exportações e importações, é realizado dentro do Sistema Conferenciado que são:

1) conferências de fretes - órgãos privados que congregam empresas de transporte marítimo, cada qual respeitando a legislação de seu país, operantes em áreas determinadas com objetivos comuns de regular e ordenar tráfegos de seus interesses, garantir freqüência de escala em portos e estabelecer tarifas de fretes. As empresas de navegação que não concordam com os termos dessa Conferên-

cia de Fretes operam livremente como "independentes" ou "outsiders" e

2) acordos bilaterais - negociações de acordos ou convênios marítimos bilaterais, cuja legislação permitia o transporte de 50% de cargas da "reserva de carga" aos navios dos países intercambiadores desde que seguissem os acordos de reciprocidade de tratamento recebidos pelos navios de bandeira brasileira. Tais acordos foram necessários em razão de conflitos de legislação da "reserva de carga", visto que os dois países dispunham de mecanismos legais que permitiam o transporte de 100% de suas importações em navios de sua bandeira.

O Brasil mantém Acordos Bilaterais com Alemanha, Argélia, Bulgária, China, França, Polônia, Portugal, Romênia, Rússia, e com os EUA mantém o Equal Acces Agreement, no qual o Brasil tem acesso às cargas prescritas daquele país financiadas pelo Eximbank Americano. Os acordos com Argentina e Uruguai poderão sofrer alterações com a integração do Paraguai, pois passará a fazer parte do acordo de transporte Multilateral do Mercosul. Os acordos com Chile e Peru, países membros do ALADI (Associação Latino Americana da Integração), também poderão sofrer alterações em virtude da abertura da economia e de acordos multilaterais.

As cargas em questão, dentro ou não do sistema conferenciado, são transportadas em navios de bandeira brasileira, em navios de bandeira estrangeira e em navios

afretados pelos armadores brasileiros, geralmente bandeiras de conveniência, para suprir embarcações nacionais escassas e reduzir pesados custos que oneram a operação em bandeira nacional (Anexo C).

SEÇÃO II - FRETE COMO ELEMENTO BÁSICO DA BALANÇA COMERCIAL

Os fretes de exportação em navios de bandeira brasileira revertem em item positivo, por outro lado, os fretes de importação em navios de bandeira estrangeira revertem em item negativo na Balança de Pagamentos. Outro item negativo nesta Balança são os serviços pagos aos navios afretados.

A quantificação da dimensão econômica deste setor, em nível mundial, pode ser observada pela movimentação de 4,2 bilhões de toneladas de mercadorias no ano de 1995, gerando valores da ordem de US\$3,6 trilhões. E 80% desta movimentação é realizada através do transporte marítimo, gerando a chamada receita "invisível" que é o frete, no valor de US\$178 bilhões.

Em 1995 as exportações brasileiras movimentaram mais de 200 milhões de toneladas, com valores de US\$46 bilhões, correspondendo a 5% e 1,1% do total mundial respectivamente, conforme Tabela 5. E segundo estimativas do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Social), o Comércio Exterior Brasileiro deverá crescer a taxas mais elevadas do que a renda interna, fazendo com que o Brasil venha a ampliar a sua participação mundial acima, para 1,7% no ano

TABELA 5

COMÉRCIO EXTERIOR E TRANSPORTE MARÍTIMO

	MUNDO	BRASIL
EXPORTAÇÕES	4,2 BILHÕES TON. USD 3,6 TRILHÕES	200 MILHÕES TON. (5%) USD 40 BILHÕES (1,1%)
FRETES MARÍTIMOS GERADOS	USD 178 BILHÕES 80% DA MOVIMENTAÇÃO	USD 4,6 BILHÕES (2,8) 93% DA MOVIMENTAÇÃO

Fonte: UNCTAD e DDMT - 1994

2000, e a gerar fretes da ordem de US\$14 bilhões (34:03).

Da receita total de US\$4,6 bilhões de fretes gerados no Comércio Exterior, os armadores brasileiros arrecadaram 25,71%, ou seja, US\$1,19 bilhões, assim divididos entre afretamentos, com 17,95% ou US\$831 milhões e aos navios genuinamente brasileiros, apenas 7,76% ou US\$359 milhões. Os armadores estrangeiros arrecadaram 74,29% ou US\$3,4 bilhões (Tabela 4).

SEÇÃO III - COMPETITIVIDADE DO FRETE E RENTABILIDADE DO ARMADOR

Para os produtos brasileiros alcançarem competitividade no mercado externo, é relevante considerar não só preço e qualidade, mas também a regularidade e disponibilidade da sua colocação nesse mercado, bem como o custo do seu transporte.

Até o final da década de 80, a baixa competitividade dos fretes praticados pelos transportes marítimos no Brasil decorria de vários fatores:

a) o custo do capital dos navios brasileiros são elevados, pois os aqui construídos têm preços superiores aos construídos no exterior, principalmente no Japão e Coreia do Sul, por várias e complexas razões tratadas no Capítulo 1.

b) comparados aos padrões internacionais, o custo da tripulação brasileira é superior, apesar da remuneração líquida recebida do tripulante brasileiro ser menor,

primeiro porque o número de tripulação dos nossos navios é maior devido à defasagem tecnológica, e segundo devido aos encargos trabalhistas e sociais que elevam este item (ver Capítulo 2).

c) os custos de manutenção dos navios são altos, as peças de reposição sofrem a incidência de impostos de importação, e os equipamentos nacionais apresentam baixo padrão de qualidade, o que muitas vezes implica em constantes paralizações do navio.

d) Seguro de Casco com obrigatoriedade segundo a legislação de contratação dos seguros no Brasil (Instituto de Resseguros do Brasil) eram mais caros do que os praticados no exterior, atualmente se encontram abaixo dos preços internacionais, bem como os valores das franquias (21:13).

e) a ineficiência dos portos devido a estrutura tarifária antiga, precariedade e obsolência dos equipamentos, com legislação ultrapassada e práticas gerenciais anacrônicas (Capítulo 4).

Existem ainda dois fatores adicionais que contribuem para o encarecimento do frete brasileiro, são as desvantagens comparativas face aos armadores estrangeiros que são: a) posição geográfica do Brasil, afastado das rotas de intenso fluxo de transporte internacional; b) desbalanceamento do fluxo de transporte, ou seja, a receita frete no transporte do trecho com carga deverá compensar o custo

operacional se eventualmente o navio trafegar o outro trecho sem carga.

Este desbalanceamento poderá ser parcialmente contornado com o dimensionamento correto da frota, compondo-a com navios multipurpose na carga geral, "ore-oil" e "ore-bulk-oil" no segmento de granéis, porém, principalmente no setor de carga geral, a frota brasileira é de navios com tecnologia ultrapassada.

A partir da política de 1967 até o início da década de 80, o tráfego das linhas regulares do Brasil esteve rigidamente regulamentado dentro das Conferências de Fretes.

Porém a progressiva liberalização do setor iniciou-se em 1984 com:

a) Resolução 8.364 da extinta SUNAMAM, abriu os trades USA - Norte da Europa do comércio exterior brasileiro para os "outsiders" estrangeiros, e mais tarde em 1991 foi facultado às empresas nacionais atuarem como "outsiders".

b) Revogação do DL 3.628, de 1990, extinguindo o privilégio das bandeiras brasileiras, o transporte de alguns produtos da "reserva de carga" como café, cacau e algodão.

c) Portaria 007 de 1991 do MINFRA concedeu abertura aos armadores brasileiros às operações no longo curso em qualquer trade, seja conferenciado ou não, respeitando os acordos intergovernamentais (Acordos Bilaterais) e no caso brasileiro, são as cargas protegidas pelo DL 666, que está

em vias de ser modificado com alternativas de serem preservadas apenas as cargas do governo, das estatais e ampliar para alguns programas incentivados (06:01).

Porém, não se pode esquecer que no âmbito internacional a OMC (Organização Mundial do Comércio) não conseguiu estabelecer nenhum consenso com relação a este assunto, e só voltará a ser debatido no ano 2000; e a dificuldade da questão se resume em que a "reserva de carga" é um instrumento de negociações e barganhas no comércio internacional.

Assim, as desregulamentações do setor trouxe importantes conseqüências:

1 - expressiva redução do frete e sua estabilização pelo mercado, pela livre competitividade e qualidade dos serviços, resultando no alijamento das empresas ineficientes que não estavam preparadas para a livre concorrência;

2 - queda acentuada nos níveis de arrecadação de fretes internacionais, apesar da inexistência de oscilações bruscas. A Tabela 6 constata esta nova realidade, cuja média percentual de frete na década de 80 equivalia a 8,9% do comércio exterior, e atualmente, a média dos três últimos anos 93/94/95, está em torno de 5,76% (Tabela 6).

Se o nível do frete está regulado pelo mercado de livre concorrência, significa que o frete praticado pela armação brasileira é competitivo e os fatores relacionados anteriormente que comprometiam a competitividade do frete,

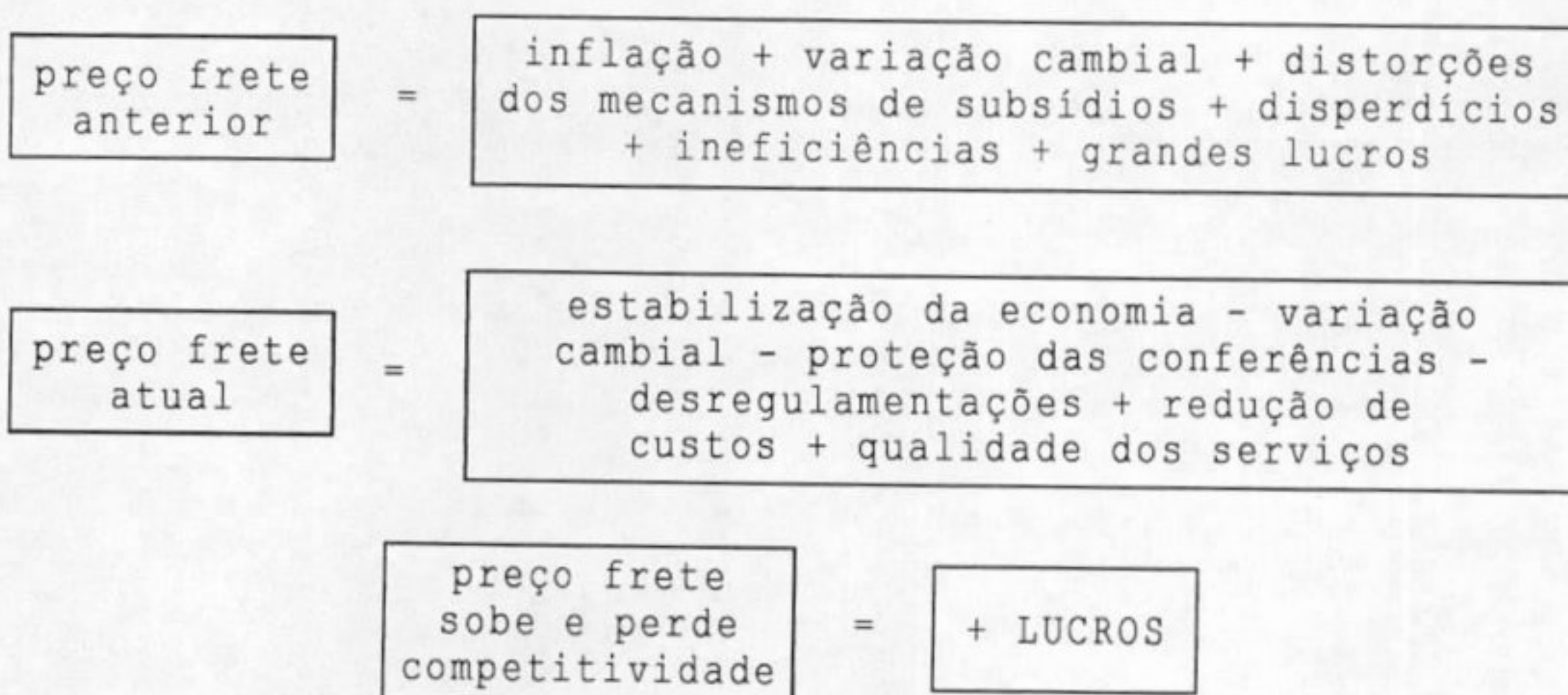
TABELA 6 - COMÉRCIO EXTERIOR E DESEMPENHO DO FRETE

US\$ Bilhões

ANO	COMÉRCIO EXTERIOR			FRETES				
	EXPORT.	IMPORT.	BAL. COM.	% DO COM. EXTERIOR	TOTAL	BB	PROP.	BE
1980	20.132	22.995	43.087	8,5	3.70	1.82	0.74	1.88
1981	23.293	22.092	45.385	9,0	4.11	1.98	0.97	2.13
1982	20.175	19.395	39.570	9,6	3.81	1.80	1.00	2.01
1983	21.899	15.429	37.328	9,4	3.53	1.61	0.84	1.92
1984	27.005	13.916	40.921	9,3	3.82	1.61	0.82	2.16
1985	25.639	13.153	38.792	9,7	3.78	1.52	0.77	2.26
1986	22.349	14.044	36.393	9,3	3.40	1.44	0.73	1.95
1987	26.224	15.052	41.276	8,6	3.55	1.54	0.66	2.00
1988	33.789	14.605	48.394	8,3	4.02	1.52	0.68	2.49
1989	34.383	18.263	52.646	8,0	4.25	1.57	0.72	2.65
1990	31.414	20.661	52.075	sem dados				
1991	31.620	21.041	52.661					
1992	35.793	20.554	56.347					
1993	38.555	25.256	63.811	6,8	4.37	0.99		3.38
1994	43.545	33.079	76.624	5,7	4.38	1.19		3.18
1995	46.506	49.663	96.169	4,8	4.63	1.19		3.44

Fonte: SECEX / DMM

antes protegido pelas regulamentações, agora traz um novo sinalizador: aqueles mesmos fatores agora contribuem para a queda de rentabilidade dos armadores brasileiros. Uma outra razão que inviabiliza qualquer projeto de contratação de navios são relacionadas ao seu preço, muito desfavorável em relação ao preço internacional e que não corresponde ao seu preço final de aquisição, em razão de realinhamentos de preço de contrato somados ainda ao descumprimento dos prazos contratuais de construção. O diagrama a seguir exemplifica a situação.



Eis porque o transporte marítimo se tornou um investimento de alto risco e baixa rentabilidade para atuar num mercado extremamente competitivo, e em desvantagem com a concorrência do navio estrangeiro.

Aqui está uma das fundamentais razões do declínio da marinha mercante brasileira.

A sua recuperação é através de medidas que restituam a competitividade: a criação do REB (Registro Especial Brasileiro) preferencialmente ou estabelecimento de uma subsidiária integral no exterior opcionalmente, e que poderá ser concretizado com a aprovação da regulamentação do projeto de Lei 1125 até setembro de 1996 (6).

E outra medida de decisiva importância é a reestruturação da indústria da construção naval para o soerguimento definitivo da Marinha Mercante. Uma necessidade imperiosa para conquistar o mercado de frete, gerar divisas positivas e ainda assegurar e resguardar os interesses de soberania nacional, tanto econômico quanto estratégico.

CAPÍTULO 4

A SITUAÇÃO PORTUÁRIA

SEÇÃO I - A IMPORTÂNCIA DOS PORTOS

Uma vez que 80% das trocas comerciais decorrentes das exportações e importações entre os países se dá pela via marítima, pode-se ter uma noção da importância dos portos como ponto de sustentação da economia dos países industrializados e dos chamados Tigres Asiáticos. Na realidade, a importância dos portos remontam à era Medieval e às Cruzadas. Mesmo entre 3000 e 2000 a.C., Cretenses e Fenícios cruzavam o Mar Mediterrâneo, realizando viagens comerciais ou prestando serviços a outros impérios da região. Nas planícies férteis da ilha, os Cretenses cultivavam cereais, vinhas e oliveiras. O excedente de vinho e azeite era exportado. No século VIII a.C., a cidade de Atenas surgiu na península da Ática. Embora de caráter originalmente agrícola, Atenas adquiriu a condição de importante centro marítimo comercial. Atenas atuou como centro redistribuidor de mercadorias, difundindo sua arte e cultura através dos portos espalhados pelo Mediterrâneo.

Milhares de anos se passaram e os portos continuam mantendo o status de principal ponto de escoamento da maior parte da produção excedente dos países. Atualmente, os portos alemães de Hamburgo e Bremen jamais teriam permitido que as exportações daquele país atingissem a impressionante cifra de mais de U\$ 500 bilhões de dólares

registrados em 95, caso não estivessem devidamente aparelhados e preparados (42:27). Igualmente, no resto do mundo as outras nações desenvolvidas mantêm seus portos bem organizados, dentro da melhor tecnologia para atender as necessidades de consumo cada vez mais exigentes do mercado internacional. Assim ocorre nos EUA, que tem o privilégio de possuir portos tanto no Oceano Pacífico quanto no Oceano Atlântico, respectivamente São Francisco e Los Angeles e Nova York, Houston e Filadélfia. No Japão, com os complexos de Kobe e Yokohama e os portos dos chamados Tigres Asiáticos, que saíram do subdesenvolvimento graças a sua agressividade no mercado externo. Não coincidentemente, as maiores economias mundiais possuem, senão os maiores e melhores aparelhados portos do mundo, possuem os melhores complexos e infra-estrutura portuária do mundo. É assim na Holanda com os portos de Roterdã, Bélgica com os portos de Gent e Antuérpia e França com o porto de Havre, todos, participando e competindo entre si na busca de melhoria da qualidade de serviços e redução de custos.

Os portos já eram vitais quando as economias eram fechadas, agora ganham maior relevância com o modelo de mercado globalizado, e o Brasil, na categoria dos maiores exportadores, de sete dos dez principais produtos exportáveis em todo mundo, necessita recuperar o sistema portuário (57).

A sua grande importância está na interação com os

meios de transportes ferroviário, rodoviário e fundamentalmente marítimos.

Assim, a eficiência, a rentabilidade econômica dessa atividade, bem como o preço dos produtos transportados dependem dos portos.

A rápida evolução na indústria naval está produzindo navios dotados de avançada tecnologia, e de extrema eficiência; e cabe ao porto se equipar com instalações compatíveis, e ao mesmo nível de eficiência e rapidez em operação de carga e descarga. A recuperação do sistema portuário torna-se indispensável para viabilização de uma estratégia de transporte aquaviário.

SEÇÃO II - INEFICIÊNCIA E CUSTOS ELEVADOS DO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO. A LUTA PELA MODERNIZAÇÃO

No momento em que a economia mundial se encontra aquecida, e o Brasil, aberto às importações, a ineficiência dos portos brasileiros ganha maior evidência, principalmente em Santos, o maior e mais importante porto brasileiro, onde os serviços são comparativamente caros e lentos e os equipamentos obsoletos, com excesso de mão-de-obra.

Os portos brasileiros cobram em média o triplo dos preços praticados nos portos europeus, de acordo com levantamento feito pela Uninave Agência Marítima. Enquanto em Roterdã, um dos maiores e mais eficientes portos do mundo, o custo do metro cúbico embarcado é de U\$ 4,70 e

TABELA 7 - COMPARATIVO DE CUSTO PORTUÁRIO

US\$

PORTO	20' TEUs		40' FEU's	
	CHEIO	VAZIO	CHEIO	VAZIO
VITÓRIA	160 - 200	47	260 - 270	59
RIO DE JANEIRO	340 - 390	155	410 - 440	166
SANTOS	350 - 590	86	590 - 790	117
PARANAGUÁ	170 - 230	50	270 - 310	62
RIO GRANDE	250 - 270	115	320	125
HAMBURGO	206	140	262	146
BREMEN	207	132	263	138
ROTTERDÃ	120	111	120	111
ANTUÉRPIA	137	135	137	135
GÊNOVA	283	204	283	204
MARSELHA	231	188	231	188
LE HAVRE	124 - 135	110	124 - 135	110
LONDRES	176	153	176	153
NOVA IORQUE	346	211	436	211
FILADÉLFIA	315	259	365	259
NOVA ORLEANS	165	91	249	91
L.A./L. BEACH	218	152	281	152
JACKSONVILL	233	177	184	177
HOUSTON	156	90	221	90

Fonte: AEB - 1995

de U\$\$ 5,00 na Antuérpia, no Porto de Santos chega a astronômicos U\$\$ 25,00.

Para ilustrar ainda mais esse quadro, a movimentação de um contêiner no Porto de Santos, chega a custar U\$\$ 329 enquanto no privatizado Porto de Buenos Aires a mesma operação não passa de U\$\$ 85,00 (40:33). Exportadores brasileiros têm preferido utilizar os serviços dos Portos de Montevideu e Buenos Aires em virtude das taxas portuárias que custam, em média, 30% a menos do que em nossos portos, além da qualidade de serviço ser superior e oferecer maior segurança. Para agravar ainda mais esse quadro, esses transportes estão sendo realizados por navios argentinos e estrangeiros.

A Tabela nº7 mostra um comparativo de custos portuário para movimentações de contêineres de 20 TEU's e 40 FEU's entre os principais portos europeus e americanos, com os custos dos portos brasileiros.

Na realidade, o grande problema ou entrave que impede uma maior velocidade para a efetiva implantação da lei é a questão do desemprego, onde se verifica a necessidade de dispensar pelo menos a metade dos 18 mil trabalhadores existentes no cais santista. O Porto de Nova York, que movimenta o triplo de carga do porto santista, após ampla reforma, mantém apenas 5 mil trabalhadores. Para que se tenha uma idéia, no porto de Roterdã, para movimentar um contêiner é necessário a presença de quatro trabalhadores ou em Havre, na França que precisa dispor de dezoito

trabalhadores, esse número cresce exorbitantemente em Santos, onde são necessários nada menos que quarenta homens (45:40). Enquanto os modernos portos de Cingapura e Hong Kong dispõem de aproximadamente sessenta pontes rolantes computadorizadas e capacidade de movimentar contêineres de cinquenta toneladas, nossos portos, no Brasil inteiro, não dispõem de nenhum. Boa parte dos guindastes do Porto de Santos foi comprada antes de 1960, sendo que um deles é de 1911 e quarenta e oito foram fabricados entre 1947 e 1960. Há que se ressaltar, porém, que o rápido avanço tecnológico e a adequação da mão-de-obra à essas novas tecnologias são inexoráveis, adiando o inevitável, o Brasil perde terreno e dinheiro para a adequação dos novos investimentos privados em tecnologia prejudicados pela incapacidade da mão-de-obra de se adaptar à essa nova realidade. Tal fato reduz a competitividade entre os trabalhadores, cria-se uma condição de comodismo, uma estrutura absolutamente inchada, custos elevados e conseqüente diminuição dos níveis de salário.

No complexo santista, a modernização do sistema e o conseqüente aporte de investimentos privados resultará no rápido reaproveitamento da mão-de-obra dispensada. Em Vitória, a implantação da lei atraiu expressivos investimentos privados para a região, propiciado até o aumento do nível de emprego, fato que vem de encontro às previsões do BIRD (Banco Inter-Americano de Desenvolvimento) que acredita que uma redução de custos operacionais de 20%

representa, numa comunidade portuária modernizada, um incremento da ordem de 5% no nível de emprego. Estima-se que o Custo Brasil esteja em 35%, ou seja, qualquer produto que seja exportado do Brasil para os EUA paga em média 35% a mais do que se estivesse embarcando nos portos de Buenos Aires ou Montevideu (12).

Não se pode falar entretanto em modernização portuária e redução de custos sem incluir o complexo transporte multimodal, com as conexões rodoviárias, ferroviárias e fluviais com o porto. A recuperação da malha viária que hoje se encontra em estado iminente de degradação é condição indispensável para a retomada do desenvolvimento econômico do país, nos moldes dos países desenvolvidos que deram muita importância a toda sorte dos elementos que compõem a cadeia logística (sistema viário, armazenamento, meios de transporte, portos nacionais etc.). A competitividade da produção nacional também tem sido onerada por custos elevados de armazenagem e movimentação de mercadorias devido ao desperdício e às dificuldades de escoamento das nossas safras.

Na conjuntura econômica atual, planejar e atualizar o sistema portuário, bem como o transporte como um todo é prioritário e também complexo. Barreiras como o sindicalismo anacrônico, altas tarifas e taxas, carência de tecnologia e planejamento gerencial não serão fáceis de serem modificadas. Sem contar os vultosos investimentos necessários para equipar um porto moderno e colocar o

sistema de transportes em condições competitivas não serão tarefas de fácil resolução.

SEÇÃO III - LEI 8630 - DESREGULAMENTAÇÃO DOS PORTOS - O
QUE ELA PROPÕE

A promulgação da Lei 8630 foi desenvolvida sob as premissas da desregulamentação, descentralização, quebra do monopólio sindical, competitividade entre os portos e inserção objetiva do setor privado na operação portuária, cabendo ao governo, a fiscalização e administração dos Portos. "A Lei 8630/93 é inovadora, envolvendo medidas que revolucionam o status quo brasileiro. Ela provoca uma profunda reformulação de conceitos postos em prática na vida portuária brasileira, no que concerne à exploração das instalações portuárias, à prestação do serviço portuário, às relações do capital/trabalho, à Administração Portuária e a aspectos que dizem respeito a participação do Estado na atividade. É uma lei de descentralização e de delegação de autoridade por parte do Estado em todos os aspectos. É uma lei de profundo conteúdo democrático e de invulgar alcance econômico e social. É uma lei que concede à comunidade local, a oportunidade de gerir os destinos do seu porto, através dos CAP (Conselho de Autoridade Portuária), em torno da sadia convivência democrática entre poder público, trabalhadores, usuários e prestadores de serviço. Por outro lado, a lei tende a liquidar de vez com o Monopólio das Administrações dos Portos na condução das operações de capatazia, que só tem

servido para aumentar o custo das operações portuárias" (59:10). O que se verifica é que há uma morosidade para a efetiva implementação da Lei dos Portos, não tendo havido muitos avanços no que tange, principalmente, as complexas relações trabalhistas vigentes na atividade portuária.

Diversas dessas mudanças geraram impasses, essencialmente na área trabalhista, onde havia o temor por parte dos sindicatos em perder direitos adquiridos em longos anos de luta trabalhista, sem que a efetiva modernização dos portos acontecesse. A falta de interesse de parcela do empresariado que exploram a atividade portuária em implantar a lei, e a falta de um acordo em nível nacional por parte dos empresários, também contribuíram para gerar esse impasse. Até a presente data (maio/96) o OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra) está fornecendo trabalhadores avulsos de capatazia para a CODESP, de acordo com o decreto lei 1886 de 02/05/96 o qual determina que a partir de primeiro de julho, somente os trabalhadores cadastrados e portando carteiras do OGMO terão permissão para trabalhar nos portos (19).

Enfim, esforços estão sendo concentrados no sentido de oferecer sustentação à Lei 8630. As Cias. Docas dos Estados possuem metas objetivas para serem atingidas, tanto no que se refere a custos de tarifas portuárias quanto às disposições necessárias no sentido de atuarem exclusivamente como administradora de portos. As expectativas são de que nos próximos quatro anos, em especial o

Porto de Santos, esteja com suas principais áreas arrendadas, com os operadores operando a custos reduzidos em 50%, "custos estes que afetam negativamente à competitividade dos produtos brasileiros no exterior" (11).

Paralelamente, outro fator preponderante é o início do Programa de Arrendamento de Áreas e Instalações nos Portos Organizados com resultados expressivos, cujos empreendimentos em curso e a serem iniciados exigirão investimentos da ordem de R\$ 437 milhões da iniciativa privada. Em 1995, os investimentos da iniciativa privada em terminais especializados beiravam R\$ 250 milhões. Até o ano passado, foram feitas 197 solicitações, das quais deferidas 109, 88 continuavam em exame. Além disso, o Programa de Concessão dos Portos, Programa de Autorização a Terminais Privativos de Movimentação de Cargas de Terceiros e o Programa de Conclusão de Obras Portuárias se encontram em diferentes estágios de implantação nos diversos portos do país.

SEÇÃO IV - GEMPO - GRUPO EXECUTIVO PARA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS - ANÁLISE CRÍTICA DE SUA ATUAÇÃO

GEMPO foi criado pelo governo, para orientar e esclarecer os setores diretamente envolvidos nas atividades portuárias, as diretrizes para implementar a Lei 8630 e sua modernização.

Devido a sua estratégia de atuação, foi possível avançar num aspecto de maior entrave para implementar a

Lei, que são as relações trabalhistas e foi através de intensas conversações com as federações de operadores portuários e trabalhadores, visitas a portos, promovendo o entendimento e a conscientização do significado da lei dos portos, o seu conteúdo social, a posição e a intenção de governo. Dessa maneira, foi possível criar condições de civilidade e segurança para implantação dos OGMOS (Órgão Gestor de Mão de Obra).

Destaca-se também a criação do CAP (Conselho de Autoridade Portuária).

De agora em diante, o GEMPO entra na segunda fase de atuação, e que será: a) no âmbito das privatizações; para o cumprimento da meta de 3 anos para o poder público se retirar das atividades portuárias. Este prazo é somente para o porto de Santos, onde estão o contingente que abrange 50% dos trabalhadores portuários brasileiros, e nessa fase estão as dificuldades do processo de negociação das reduções de equipes de trabalho; b) o acompanhamento do Plano de Ação do governo para o Subsetor portuário que em breve será publicado no DOU (Diário Oficial da União), com a definição da participação de cada ministério até 1999 com relação à modernização dos portos, e também, fazer cumprir os prazos definidos nesse plano para ações de recuperação de infra-estrutura, segurança e saúde, bem como, a informatização do controle de importações e exportações brasileiras.

Com relação a saúde e segurança no trabalho portuário-

rio, foi constatado depois de pesquisa feita pelo GEMPO que 40% dos trabalhadores ativos do porto de Vitória apresentam problemas de saúde.

Diversos impasses foram desatados, principalmente nas questões que envolviam grandes conflitos de interesses entre sindicatos e empresários, no sentido de sensibilizá-los para a rápida implementação da lei.

Enfim, a criação do GEMPO, veio estabelecer uma nova filosofia ao expor de maneira clara e determinada a posição de governo com relação à lei dos portos. Dessa forma resultou em maior assimilação pelos setores envolvidos, e apesar das dificuldades, avançar na sua implementação.

SEÇÃO V - A IMPORTÂNCIA DOS TERMINAIS PRIVATIVOS

Esses portos particulares localizados às margens de rios e baías, dentro ou fora do cais público, surgiram com o Decreto-Lei nº. 6640, que permitiu às empresas particulares construírem e operarem instalações portuárias, são responsáveis pela redução de 30 a 40% de algumas tarifas existentes nos portos públicos. Tais terminais privativos que hoje no Brasil são mais de sessenta, são opções para o escoamento da nossa produção a custos competitivos e movimentam 75% do volume total da carga marítima do Brasil, estimado em 350 milhões de toneladas (44:25).

Os cinco terminais privativos localizados em Santos (Cosipa, Ultrafertil, Dow Química, Cutrale e Cargill), que

em 1995 processaram 10,2 milhões de toneladas de carga, já abrangendo 1/3 do movimento geral do porto, são dotados de moderna estrutura. Quando estiverem operando cargas de terceiros, como prevê a Lei 8630, poderá haver uma comparação entre preço e qualidade dos serviços públicos e privados (44:25).

Persiste, contudo, o fornecimento de mão-de-obra pelos sindicatos de trabalhadores que impõe o mesmo número de homens, excessivo para os turnos em trabalhos hoje automatizados nesses modernos terminais. Após três anos da promulgação da Lei 8630, que autoriza os terminais privativos, tanto atuais quanto os que ainda se encontram em projeto de processarem cargas de terceiros surgem dois decretos que veio dificultar ainda mais esse processo. Tais decretos, 1910 e 1912 dispõem sobre a concessão dos terminais e seu respectivo alfandegamento. Diz esses decretos que, sem a específica autorização de alfandegamento, os terminais não poderão receber e despachar cargas de exportação e importação suas ou de outras empresas. Contrariando a filosofia que norteia a Lei 8630, tais decretos ampliam ainda mais o nível de exigências a serem preenchidas pelas empresas interessadas nesse alfandegamento. Além disso, o artigo 8.º do Decreto 1910 cria nova tarifa que vai ser imposta aos terminais privativos pela outorga da concessão ou permissão para manutenção do Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização - FUNDAf. Esse encargo adicional

aumenta ainda mais os custos portuários, que será cobrado a título de ressarcimento das despesas administrativas extraordinárias da fiscalização aduaneira.

Esses dois decretos refletem inexplicáveis determinações, que não se coadunam com a atual realidade da política de comércio exterior mundial.

Na realidade, a urgência em mudanças quanto as leis que regem os estatutos dos terminais privativos não é atual. Desde 1984, com a crescente participação desses terminais no processamento geral de cargas no Brasil, os terminais privativos perderam a condição de meros coadjuvantes e passaram a pressionar por mudanças, principalmente quanto ao ATP - Adicional de Tarifa Portuária criado pela Lei 7700 de dezembro de 1988.

Enquanto os portos públicos agonizam na ineficiência, os terminais privativos podem ser considerados como ilhas de eficiência. Modernos e bem equipados, esses terminais privativos foram autorizados pela Lei 8630 a processarem cargas de terceiros, abrindo o leque de alternativas e com condições de dobrar a capacidade da rede portuária, facilitando e barateando as operações de exportação, além de servir como alternativa em caso de greve nos portos públicos. A criação dos terminais privativos foi uma opção nos países desenvolvidos a fim de agilizar as operações portuárias, reduzindo custos e desvencilhando-se de monopólio sindical e burocracia estatal nos grandes portos. Dada a sua extrema importância, esses terminais

deveriam ser desobrigados de contribuir com tarifas que não permitissem uma contraprestação de serviços, característica básica de qualquer imposto ou tributo; a mão-de-obra, em quantidade e qualidade, deveria ser contratada pelos próprios terminais, sem a intervenção de governo ou de sindicato; deveria ser dada total liberdade a esses terminais quanto à movimentação de cargas de terceiros, com livre negociação de preços de serviços entre contratante e contratado. Tudo isso, visando o ganho de produtividade dos portos públicos, não só pelo nível de participação gerencial e financeira do setor privado, como pelo início do treinamento e habilidade profissional do trabalhador portuário avulso, objetivo dos OGMO. Somente após a consolidação desses órgãos envolvidos, paulatino reaparelhamento dos investidores arrendatários e operadores é que será possível obter mercadorias e produtos competitivos para o mercado externo.

SEÇÃO VI - CONCLUSÃO

Evidentemente que há muito a ser realizado de prático na modernização do sistema portuário nacional, tendo como base a inovadora Lei 8630.

Três anos se passaram. Mas o que já foi conquistado não é pouco. O OGMO, é uma realidade, independentemente das imperfeições que ele traz.

A redução das tarifas de serviços em alguns grandes portos brasileiros também já é uma realidade. O projeto de

extinção do ATP (Adicional de Tarifa Portuária) encaminhado para o Senado poderá em breve ser sancionado pelo Presidente da República (06) permitindo, sem dúvida, uma maior competitividade do nosso produto no mercado internacional.

A recuperação da cabotagem deve ser unânime (ver anexo C). Recentemente, foi inaugurada uma linha de transporte do Mercosul, que sairá do Porto do Rio de Janeiro até o Porto de Buenos Aires (54). Estima-se que com a inauguração desta linha, mais de 1.500 caminhões serão tirados de circulação no trajeto de ida e mais 1.500 no trajeto de volta, fato que poderá contribuir com menos acidentes e melhor conservação das estradas.

Os sindicatos, vagarosamente estão cedendo as resistências face a essa nova realidade no mercado de trabalho. É de se compreender o temor de uma classe de trabalhadores com relação a grandes privilégios adquiridos após anos de lutas trabalhistas. Embora estudos do BIRD confirmem que com a efetiva modernização dos portos, o nível de emprego crescerá em 5%, o governo deve se preocupar com a imensa massa de trabalhadores que perderão seus empregos em função da adoção de novas tecnologias nos diversos portos espalhados pelo país, mesmo sabendo que esse modelo adotado em outros países minimizaram a questão do desemprego com a reabsorção dessa massa por outros setores.

Por sua vez, empresários ligados ao setor devem se preparar para encarar a nova realidade do livre comércio;

a eficiência na gestão de seus custos e na otimização de seus recursos.

Por fim, o governo deve conceder e arrendar as áreas dos portos à iniciativa privada, e abandonar um setor que deveria apenas ser fiscalizado e administrado por órgãos de sua responsabilidade.

Não poderia deixar de ser citado também, a preocupação com a logística de transportes multimodais uma vez que a degradação em que se encontram as rodovias e ferrovias federais contribuem pesadamente no preço do nosso produto final.

No cenário atual, abandonar o sistema portuário à sorte, e, sabendo que cerca de 93% dessas trocas se dão via marítima, é abandonar um modelo que pode permitir a melhoria do padrão de vida de sua população. O Brasil, apesar da vantagem da mão-de-obra barata, ainda se encontra em desvantagem em relação aos países desenvolvidos. Portos como os de Hong-Kong e Roterdã, por exemplo, necessitam não mais do que quatro trabalhadores para operar um contêiner de 20 TEUs. Em Santos, essa mesma operação demanda nada menos que 40 homens. Essa aparente vantagem da mão-de-obra barata se perde, em produtividade e em tecnologia.

Existem características comuns aos mais importantes e aparelhados portos do mundo. Em todos observa-se o profundo respeito às leis naturais que devem reger o

mercado. O tripé, sustentado por empresários, governo e trabalhadores possui forte base de equilíbrio de interesses, fato este que garante a competitividade e a excelência de serviços nesses portos. Tal quadro deve servir como base para um novo modelo de sistema portuário nacional, baseado no livre mercado, sem protecionismos, sem monopólio de interesses.

CAPÍTULO 5

SUGESTÕES PARA O APRIMORAMENTO DOS DIVERSOS SETORES AFETOS

O comércio internacional sempre teve um papel fundamental e decisivo para o desenvolvimento das nações. Desde o passado mais remoto, até hoje, as nações tornaram-se grandes, fazendo das trocas internacionais um dos sustentáculos de suas economias.

E esse comércio ganha mais importância ainda, devido ao acelerado processo de globalização de mercado que vem ocorrendo à partir da II Guerra Mundial, fruto da expansão e crescimento de mercado, dentro da livre competição.

Pelo estudo realizado, constata-se que existe um ponto de grande vulnerabilidade no escoamento de 93% do comércio exterior brasileiro, que é realizado através do mar, utilizando-se navios. E mais avassalador, os navios estrangeiros transportam 92,24% do nosso comércio exterior. E os nossos navios? Apenas 7,76%.

Por onde caminham as aspirações desse grande Brasil?

De grande este país tem tudo, extensão territorial, riquezas naturais e minerais, solo fértil, volumosas bacias hidrográficas, e uma extensão contínua de mais de 7.000km voltados para o mar.

De nada adianta termos todos os adjetivos de grandeza, se não tivermos povo e governo a compreensão exata da grandeza e do valor do mar para exploração e fazer o seu

uso eficiente.

Decorre daí, a destacada importância do Poder Marítimo, que significa a existência de uma frota mercante para atender ao crescimento da produção e do comércio, apoiada pelos complexos portuários reparo e a construção naval. O Poder Marítimo compreende ainda todas as atividades marítimas e fluviais, e toda a logística da orla marítima e hidrovias (33). Todos esses complexos elementos do Poder Marítimos estão deteriorados, abrir mão de um instrumento de política externa que pode ser empregado como forma de negociação e de influência política, compromete profundamente as aspirações de se tornar realmente um grande país.

Fazer deste um grande país é uma questão de firme decisão política e ação.

Uma ampla e firme política de Transporte Aquaviário, com o objetivo de soerguer definitivamente a Marinha Mercante brasileira. E as sugestões para o aprimoramento dos diversos setores afetos a ela são:

1. Reduzir os elevados custos de Capital dos navios brasileiros, e a solução passa pela:

- reestruturação e o estabelecimento de uma política industrial para a construção naval;
- criação de Câmara Setorial para a Indústria Naval;
- execução de um programa de qualidade e competitividade, modernização tecnológica e gerencial, e de processos;

- eliminação de impostos e tributos que oneram a indústria naval; e
- modificar a metodologia de financiamento para construção de embarcações para o mercado interno.

2. Reduzir o custo operacional:

- criação do REB, ou estabelecimento da subsidiária integral no exterior, como formas de desonerar o navio brasileiro e restituir a competitividade e a rentabilidade;
- desburocratização na importação de peças e componentes navais;
- incentivar e preparar marítimas para execução de programas de manutenção do navio; e
- continuar com a implementação da modernização portuária.

3. Implementar um programa de reestruturação do sistema de transportes para a gradativa substituição da circulação de carga interna pelos modais ferroviário e fluvial.

4. Criação de Câmara Setorial para assuntos de Marinha Mercante.

5. Atender aos anseios não só da comunidade marítima, mas de todo o segmento produtivo, que é a redução do Custo Brasil¹, com ampla reforma tributária e revisão constitucional. E que significará incentivar a expansão da oferta

da economia e o fortalecimento do comércio exterior, um dos mais fortes instrumentos do desenvolvimento econômico e bem estar social e que deve ser objetivo democrático fundamental de qualquer governo e de qualquer nação. "uma nação caracteriza-se como Potência não por possuir Exércitos ou Armadas, mas sim por proporcionar aos seus cidadãos um nível de vida adequado e necessário à conservação da dignidade humana" (47:vol.2:19).

¹ Custo Brasil: são as distorções do sistema tributário, abrange legislação trabalhista, precariedade do sistema de educação e saúde, obsolescência da infra-estrutura de transportes e portos, elevados custos financeiros etc.

ANEXO A

ANTECEDENTES DA CONSTRUÇÃO NAVAL E OS PLANOS DE CONSTRUÇÃO

BREVE HISTÓRICO

A história da construção naval no Brasil tem o seu marco inicial em 1647, quando por ordem do então governador do Rio de Janeiro, Salvador Correia de Sá e Benevides, foi ordenada a construção de um navio de Guerra, denominado "Padre Eterno".

No século XVIII foi implantado dois Arsenais de Marinha, um no Rio de Janeiro e outro em Belém do Pará, onde foram construídos dois navios de 64 canhões para a Marinha Real Portuguesa, com nome de "São Sebastião" e "Belém" respectivamente.

Posteriormente, no século XIX, a indústria da construção naval teve um período de grande atividade a partir da criação da Cia. de Fundição da Ponta d'Areia em Niterói, ainda hoje existente sob o nome de Estaleiro Mauá.

O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro lançou em 1843 o seu primeiro vapor, e após a segunda metade deste mesmo século foram lançados navios à vapor de propulsão de rodas, encouraçados e monitores fluviais de casco de ferro movidos a hélice.

A partir de 1886, porém, o rápido progresso da técnica naval em outros países deixaram os estaleiros brasilei-

ros irremediavelmente atrasados, provocando um longo período de estagnação na construção naval brasileira.

Somente em 1958, foi promovido pelo então Presidente Juscelino Kubitschek, um ambicioso projeto de desenvolvimento para o Brasil, implementado através do Programa de Metas que objetivava o desenvolvimento do setor naval.

A indústria da construção naval foi implantada com o objetivo de fornecer a infra-estrutura para o desenvolvimento da Marinha Mercante, tal fato se deu através da Lei número 3381 de 24.04.1958, data em que foi criado o FMM (Fundo de Marinha Mercante) e posteriormente em junho do mesmo ano, o GEICON (Grupo Executivo da Indústria da Construção Naval, órgãos que deram início à aprovação de projetos para instalação de quatro estaleiros brasileiros e dois estrangeiros.

Para execução desse projeto foram necessários financiamentos subsidiados, isenções fiscais e variadas formas de apoio comercial, que garantiam as encomendas. No início da década de 60 após a bem sucedida implantação, resultou na expansão da capacidade de construção para 350.000 tpb/ano, porém o esperado crescimento da frota mercante não ocorreu pois, em 1968, a média anual das encomendas ainda não passava de 100.000 tpb.

O período de 1960 a 1964, foi caracterizado por uma elevada instabilidade política e administrativa, e o FMM estava passando por grandes dificuldades financeiras,

devido à crise econômica e a inadimplência do Lloyd Brasileiro.

Diante desse quadro, foi necessária a implantação de uma política agressiva para o setor, e em março de 1.967 pelo Decreto-Lei 60.507, a Comissão de Marinha Mercante, foi totalmente reestruturada e implementou a nova política para assuntos marítimos, conforme Capítulo 3.

Dessa forma, iniciou-se o programa de construção naval, através de recursos oriundos do Fundo de Refinanciamento da Marinha Mercante, pelo Decreto 60.679 de 03.05.67 que se constituiu no principal suporte financeiro para a nova Política de Marinha Mercante (28:316 v.1) e que originou o Plano de Emergência da Construção Naval, seguidos pelo I PCN (Plano de Construção Naval) de 1971 a 1974, e o II PCN de 1974 a 1979 e o Plano Permanente de Construção Naval (PPCN).

EXPANSÃO E CRESCIMENTO DO SETOR

1. PLANO DE EMERGÊNCIA DA CONSTRUÇÃO NAVAL

Na vigência do Plano de Emergência da Construção Naval em 1969, a Comissão de Marinha Mercante, que controlava a área marítima desde 1941, transformou-se em SUNAMAM (Superintendência Nacional De Marinha Mercante) constituindo-se no principal órgão governamental para o setor marítimo, com recursos e poderes para a implementação da primeira fase.

A meta deste plano emergencial era a construção de

300.000 tpb em dois anos, a incrementação e a participação da bandeira brasileira no transporte do comércio exterior nacional, incentivada pela nova legislação de "reserva de carga".

I PCN PLANO DE CONSTRUÇÃO NAVAL - 1971 A 1974

No período de 1971 a 1975, durante a vigência do I PCN, foram construídos 800.000 tpb, acrescentando aproximadamente em 60% à frota nacional, e ocorrendo uma expansão da capacidade de produção de 2,5 vezes, com todos os estaleiros em pleno funcionamento.

II PCN PLANO DE CONSTRUÇÃO NAVAL - 1974 A 1979

O II PCN estabeleceu metas de construção de 5.900.000 tpb em 5 anos, dos quais 640.000 tpb para exportação, além de metas de nacionalização de componentes e equipamentos navais. Porém, a produção entre 1976 e 1980 atingiu 2,6 milhões de tpb e apenas 90.000 tpb para exportação.

Foram investidos cerca de US\$ 400 milhões na ampliação e modernização dos estaleiros. Subsídios e empréstimos externos foram maciçamente injetados, e, neste plano também ocorreu uma expansão na capacidade de produção do setor em cerca de 2,7 vezes, ou seja a construção de 1,5 para 3,5 milhões de tpb/ano, dependendo da combinação de navios.

Desde a sua implantação em 1958 até a década de 80, a indústria da construção naval e o setor marítimo viveram uma fase de expansão e consolidação.

As crises do petróleo, ocorridos em 1973 e 1977 abalaram a economia mundial, bem como as taxas de juros do mercado internacional em níveis elevados provocaram dificuldades no Balanço de Pagamentos. Como consequência, a indústria da construção naval também sentiu esse reflexo. O comércio marítimo internacional foi duramente atingido com o desmoronamento da demanda pelo transporte de petróleo. Foi o início da crise na construção naval no Brasil e no mundo.

Aqui no Brasil, graves fatores internos contribuíram para piorar ainda mais a situação, tais como os atrasos extremamente acentuados nas entregas do navio, como também seu preço elevado em relação aos navios construídos em outros países, que por sua vez é prejudicado pela: a) ineficiência tecnológica e gerencial dos estaleiros; b) superdimensionamento da capacidade de produção; c) problemas burocráticos na importação de peças e componentes navais; d) baixa qualidade e descumprimento do prazo de entrega da indústria de navipeças brasileira; e) excessiva rigidez na especificação do navio, orientada pela SUNAMAM, que não atendeu ao novo perfil de demanda pelos transportes marítimos, após a crise do petróleo.

A todos esses fatores, aliados à inexistência de estudos de avaliação do perfil de demanda por navios e de tendências operacionais do transporte marítimo internacional, resultou em navios inadequados para o novo cenário, rejeitados pelos armadores e devolvidos ao FMM, aumentando

os déficits financeiros da SUNAMAM e os prejuízos da CACEX, pelos navios exportados e não saldados. Assim o II PCN se estendeu com todos os problemas por mais três anos.

PPCN - PLANO PERMANENTE DE CONSTRUÇÃO NAVAL

A partir de 1981, na tentativa de corrigir os problemas dos planos anteriores o governo lançou o PPCN, com metas de construir aproximadamente 3 milhões de tpb no período de 4 anos e com as seguintes alterações: a) eliminação do diferencial do preço nacional e internacional do navio, antes coberto pelo financiamento subsidiado do FMM em conta vinculada ao armador; b) orientação de investimentos à critério do armador, segundo suas necessidades e tipos de navios; d) transferência de responsabilidade da construção, agora para o armador.

Porém, as modificações não foram profundas e suficientes para se restabelecer o crescimento do setor, as dificuldades foram se ampliando com a continuidade dos problemas dos planos anteriores. A séria crise na Balança de Pagamentos em 1983, culminou no total colapso do sistema financeiro gerenciado pela SUNAMAM, que foi modificada e extinta em 1985. O BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) passou a gerir os recursos financeiros estabelecendo novos procedimentos de liberação de financiamentos com demora de até dois anos. A nova sistemática de acompanhamento físico e financeiro trouxe benefícios à construção de navios, porém a não aplicação rigorosa dos contratos de construção e financia-

mento levaram novamente os estaleiros a atrasar entregas e solicitar realinhamento de preços, sem a preocupação com a produtividade, eficiência e redução de custos e prazos de entregas (23: anexo 4).

Nesse período, novas alterações foram introduzidas nas legislações: a) Decreto lei 2404 de 1987, destinado a arrecadação do AFRMM (Adicional de Fretes para Renovação da Marinha Mercante) e financiamentos a fundo perdido para 25% do valor do financiamento; b) Decreto Lei 2414, trazendo a renegociação dos antigos financiamentos para a variação das OTNs (substituídas das pela correção cambial); c) Decreto Lei 2451 de 1988 alterando as tributações sobre os insumos da construção naval.

Porém, as aplicações desses decretos não foram suficientes para levantar o setor, já mergulhado em profunda crise, com queda vertiginosa de produção em 1983 e 1988 quando alguns estaleiros interromperam completamente suas atividades.

Em 1990, o novo governo, visando a desregulamentação da economia, adotou medidas que agravaram ainda mais a já difícil situação do setor, a saber: a) redução do percentual do AFRMM para 25%; b) eliminação dos financiamentos a fundo perdido; c) utilização dos escassos recursos do FMM para pagamento de dívidas pendentes da SUNAMAM e do Lloyd Brasileiro.

ANEXO B

NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

A cabotagem, navegação que se desenvolve ao longo da costa brasileira, encontra-se em estado de extrema precariedade, limitada quase que exclusivamente ao transporte de granéis.

Deveria ser uma opção de transporte barato, não só pela maior capacidade de cargas, como pelo menor consumo de combustível por ton/km; e ainda a economia na manutenção de estradas, que são elevadas, pois o tráfego intenso de cargas pelas estradas deteriora as condições de segurança, com aumento de acidentes.

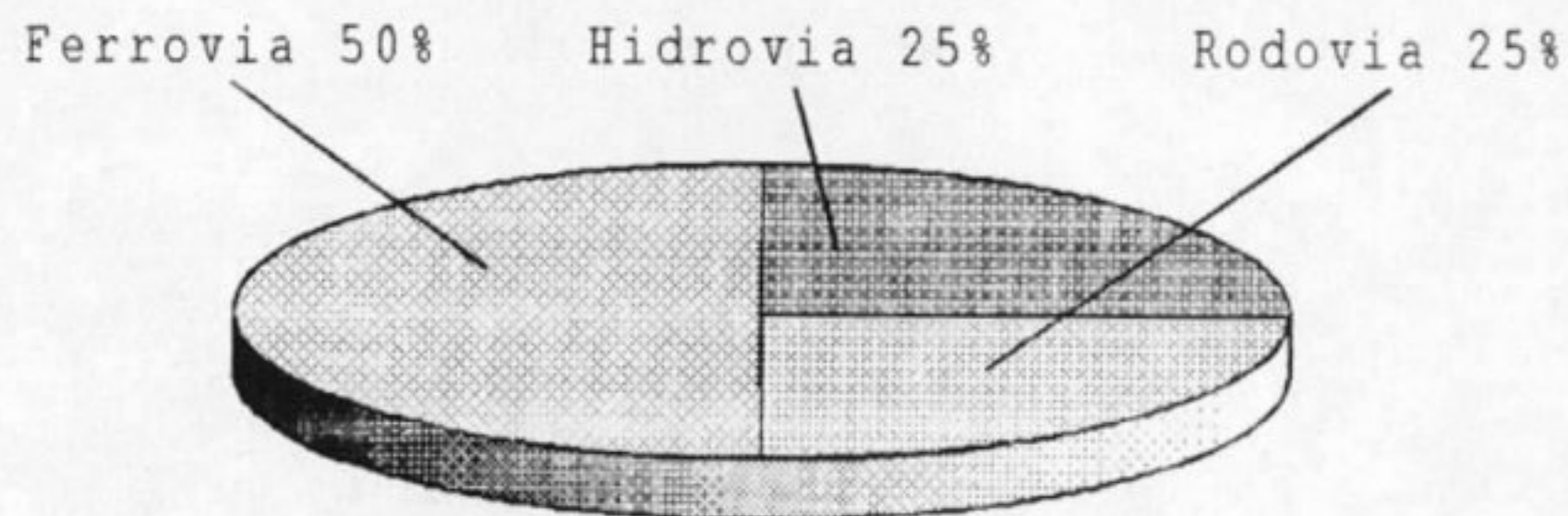
O perfil do transporte interno de mercadorias no Brasil corresponde a 80% pelo modal rodoviário, 18% pela ferrovia e 2% pela hidrovia, conforme gráfico 5, e a Tabela 8 aponta que, enquanto o sistema hidroviário brasileiro transporta pouco mais de 12 milhões de ton. o americano transporta 1.600 milhões de ton.. Esta comparação nos alerta que estamos na contra-mão da eficiência, e que a navegação de cabotagem brasileira, definitivamente perdeu a concorrência pelo modal rodoviário, apesar de toda evidência de economicidade, segurança e eficiência ser contrária.

Assim as causas da navegação de cabotagem, bem como de longo curso estarem nessas condições, estão na obsolescência tecnológica e no envelhecimento da frota. Atualmen-

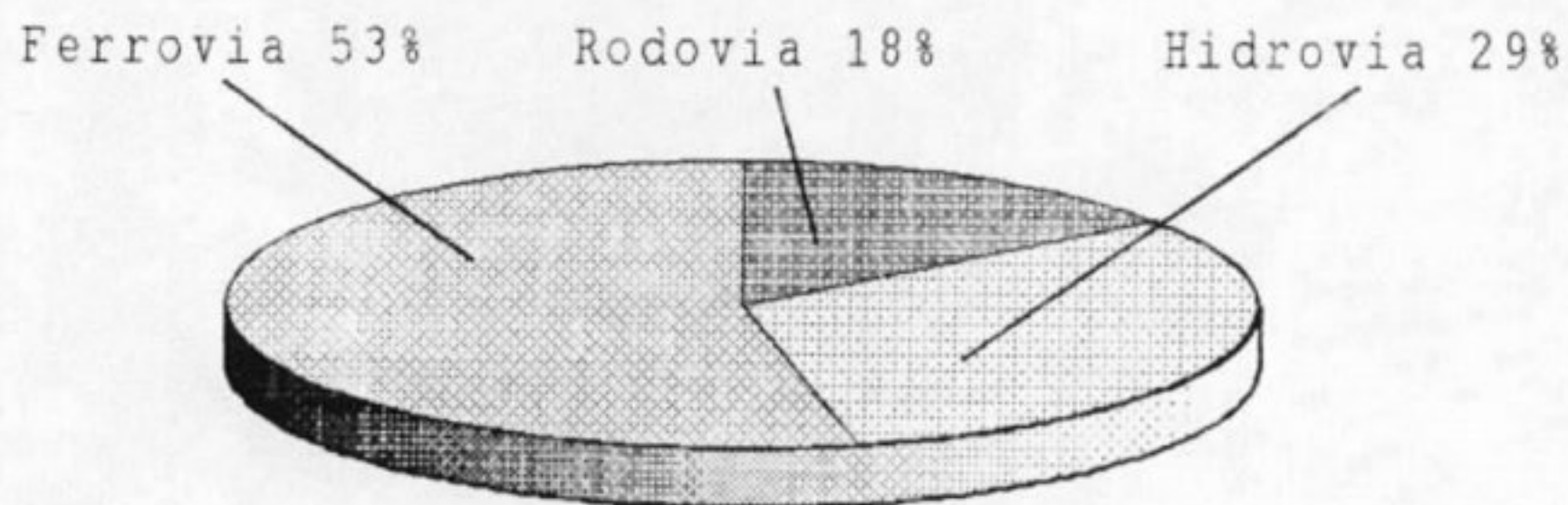
GRÁFICO 5

MEIOS DE TRANSPORTE - COMPARATIVO

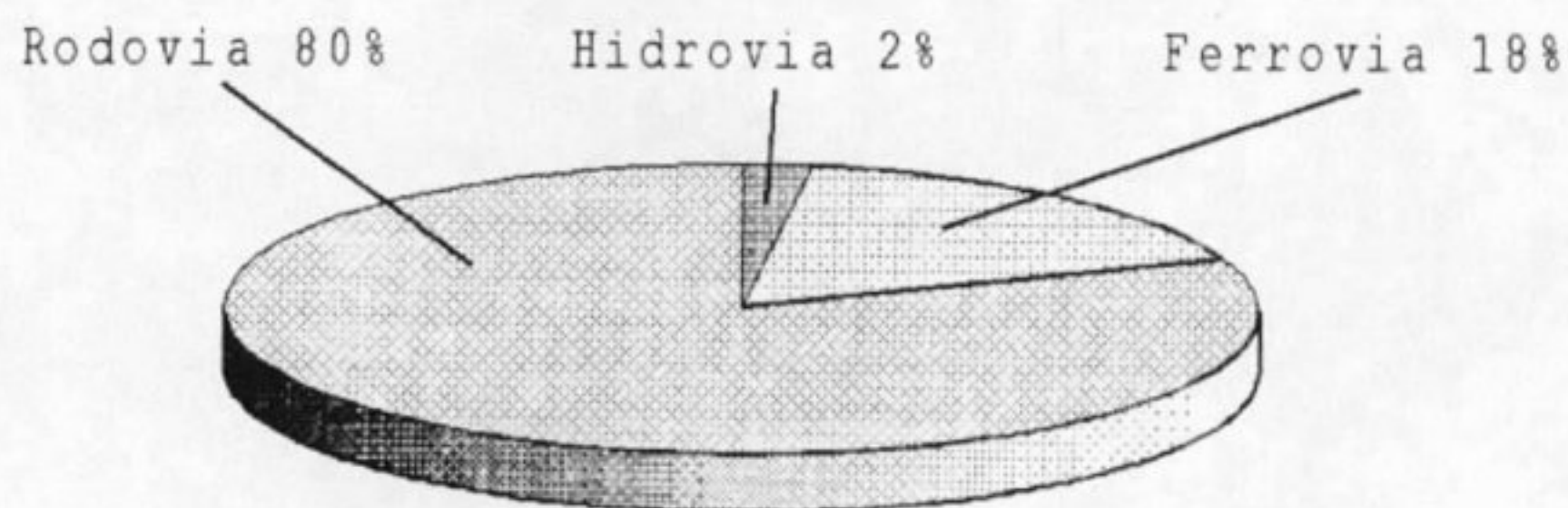
ESTADOS UNIDOS



ALEMANHA



BRASIL



Fonte: CNI (Conf. Nacional das Indústrias)

TABELA 8

SISTEMA HIDROVIÁRIO

BACIA	VOLUME (MIL. TON.)	EXTENSÃO (KM)
TIETÊ-PARANÁ	5.000	2.040*
PARAGUAI-PARANÁ	765	2.200
AMAZONAS	6.477	6.240
SÃO FRANCISCO	4	n.d.
SUDESTE	n.d.	1.042
NORDESTE	n.d.	6.500
TOTAL BRASIL	12.246	17.182
EUROPA	370.000	26.000**
ESTADOS UNIDOS	1.600.000	40.000

* Atualmente com a operação das eclusas de Jupia e Três Irmãos, a extensão é de 2.400km

** A malha hidroviária européia inclui 10.000 km de canais artificiais.

Fonte: CNI (CONF. Nac. das Ind.)

te a sua renovação está comprometida pela difícil situação da construção naval, agora dependente de uma revogação da Resolução 2219 do Banco Central, que modificou as taxas de juros de 4% para 6% nos créditos para construção de embarcações destinadas à navegação de cabotagem.

Outro fator de grande prejuízo à cabotagem foi a concessão do monopólio do transporte marítimo de petróleo e seus derivados à Petrobrás sob a Lei 2.004, e extinto a partir do ano passado - 1995. Segundo dados do DMM (Tabela 9), em 1994 a Petrobrás arrecadou mais de US\$150 milhões em fretes, correspondendo a 52,94% do total de arrecadação na cabotagem e US\$135 milhões, ou seja, 47,06% do total rateadas entre 27 empresas de navegação.

Finalmente, um fator de absoluta prioridade e decisivo para a recuperação da cabotagem são as altas tarifas portuárias, resultado de longos anos de uma legislação ultrapassada, monopólios, burocracias, infra-estruturas ineficientes e insuficientes, onde o custo pelo transporte de 18 toneladas pelo modal rodoviário sai por R\$1.080,00 contra R\$1.544,00 por contêiner de 20 TEU's por via marítima, segundo dados da Wilson's Sons.

Com o processo de modernização em vigor, (Capítulo 4) as mudanças necessárias virão, ainda que lentamente.

Um outro fator que depende sobremaneira de um porto moderno é o sistema de carga containerizada, transportada em navios especializados de alta tecnologia.

TABELA 9

FRETES GERADOS PELAS EMPRESAS BRASILEIRAS NA NAVEGAÇÃO DE
CABOTAGEM

EMPRESAS	TOTAL GERADO EM US\$	%
PETROBRÁS	151.970.290	52,94
NORSUL	42.169.468	14,69
FLUMAR	25.593.455	8,92
GLOBAL	21.025.069	7,32
ALIANÇA	10.684.042	3,72
H. DANTAS	8.227.618	2,87
MANSUR	5.405.655	1,88
FROTA OCEÂNICA	5.289.236	1,84
CONAN	3.851.962	1,34
DOCENAVE	3.481.251	1,21
MARVI	2.371.337	0,83
ANTÔNIO RAMOS	1.960.210	0,68
TUPINAVE	1.915.307	0,67
METALNAVE	1.460.453	0,51
NASA	480.238	0,17
RIO DOCE	231.126	0,08
LLOYD	198.065	0,07
CARGOMAR	163.579	0,06
MERCOSUL	123.843	0,04
SINACON	115.055	0,04
DI GREGÓRIO	108.053	0,04
SUPERPESA	100.178	0,03
HIPERMODAL	62.482	0,02
TRANSROLL	36.043	0,01
NORSUL INTERNAC.	11.000	0,00
NETUMAR	7.550	0,00
FROTA AMAZÔNICA	5.986	0,00
INDEPENDÊNCIA	758	0,00
NÃO CONSIDERADOS	103.382	0,04
TOTAL	287.142.710	100,00

Fonte: Departamento de Marinha Mercante

O desenvolvimento e ampliação do sistema hidroviário Tietê-Paraná que já conta com uma extensão de 2.400km e a construção de uma eclusa na barragem de Itaipu, interligará todos os países que compõem o Mercosul, com uma extensão de mais de 7.000km, com os principais centros produtores brasileiros, resultará um aumento da importância econômica para a região, além de acentuada demanda pela navegação fluvial.

A regulamentação da Navegação de Cabotagem no Brasil deverá ser discutida no Congresso, no final de agosto, espera-se que se confirmem medidas para aprimorar os meios que levem à sua recuperação.

A abertura da cabotagem aos navios estrangeiros como forma de reduzir tarifas de fretes a curto prazo não se coadunam com os interesses de soberania nacional; pois que tanto na navegação de longo curso, como na cabotagem, os fretes já estão orientados pelo mercado (ver Capítulo 3), casos de disparidades serão flexibilizados pelo tempo; existem elencos de medidas que, bem orientadas e aplicadas resultarão em menores tarifas de fretes, e ao mesmo tempo o fortalecimento do Setor como um todo.

Não será de bom senso o Brasil adotar medidas unilaterais de abertura, pois que, os países estrangeiros desenvolvidos não permitem que navios de outra bandeira participem com os fretes da sua cabotagem. Recentemente, o governo americano determinou que os transportes de petróleo da região do Alasca será realizado somente por

navios americanos.

Num mundo onde se luta tenazmente pela sobrevivência, há a natural defesa de interesse de seus segmentos, portanto deve se aceitar que o desafio de alcançar os objetivos maiores da nação se faz com mútuas concessões.

ANEXO C

BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

Bandeiras de Conveniência, ou FOC (Flag of convenience) é o registro do navio em "país de livre registro". Os principais países que oferecem esses registros são a Libéria, Panamá, Bermudas, Bahamas e Chipre.

Os navios nestes registros fogem das legislações e tributações dos seus países e reduzem consideravelmente seus custos de operação tais como número de tripulantes, salários, encargos, impostos, taxas etc. Decorrem daí as razões pelas quais os países possuidores de fortes Marinhas Mercantes utilizam os registros de conveniência em larga escala.

O uso da bandeira de conveniência teve início com os armadores americanos no período da II Guerra Mundial, como forma de fugir de boicotes e retaliações e também praticar o comércio com os países em guerra, que estavam proibidos pelo Governo americano. Nessa época, 2% da frota mundial estava sob o registro de conveniência do Panamá e Honduras.

O grande crescimento da utilização desse registro foi a partir de 1960. Atualmente, os vinte maiores países marítimos detêm 84% da frota mundial e mais da metade, ou seja, 51,7%, está registrada em conveniência. O Japão detém 12,95% da frota mundial e 64,93% da sua frota está registrada em conveniência, os Estados Unidos detêm 8,26%

da frota mundial e têm 69,85% da sua frota também nesse registro. O Brasil detém 1,55% da frota mundial e 15,12% das suas embarcações estão nesse registro conforme Tabela 10.

Na atual conjuntura de escassos recursos financeiros e grandes dificuldades econômicas, onde o apoio e os subsídios oferecidos ao setor são insuficientes e cada vez menores, verificou-se uma grande transferência para os registros em conveniências, principalmente dos navios graneleiros, devido a forte concorrência.

Agora, são as empresas de Carga Geral sem o abrigo do sistema conferenciado, ressentindo-se da redução drástica das reservas de cargas e das medidas de desregulamentações, viram-se também obrigadas a reduzir seus custos e seguirem rumo à estes registros. Em 1990, o segmento da Carga Geral participava com 20% da frota registrada em conveniência, com cerca de 5,3 milhões de tpb e em 1994, sua participação subiu para 28%, alcançando 9,7 milhões de tpb (21).

Em um passado recente, os registros em conveniência estavam associados a navios em péssimo estado de conservação e segurança e com tripulação despreparada e explorada, atualmente, com a reordenação do cenário marítimo após as liberalizações, vem ocorrendo agora, substituições por navios eficientes que procuram esses registros pelas prementes necessidades de minimizar custos e alcançar a competitividade para atender as exigências da globalização

TABELA 10

MAIORES FROTAS MERCANTES MUNDIAIS REGISTRO DOMICILIAR E
ESTRANGEIRO

Nº	País	tpb x 1.000				
		REGIST. NAC.	REGIST. EST.	TOTAL	ESTR./NAC.	% FROTA MUNDIAL
1	GRÉCIA	52.686	62.467	115.153	54,25	17,58
2	JAPÃO	29.734	55.050	84.784	64,93	12,95
3	ESTADOS UNIDOS	16.317	37.805	54.122	69,85	8,26
4	NORUEGA	32.684	18.404	51.088	36,02	7,80
5	HONG KONG	5.346	27.955	33.301	83,94	5,08
6	CHINA	21.269	8.843	30.112	29,37	4,60
7	INGLATERRA	5.135	17.593	22.728	77,41	3,47
8	RÚSSIA	15.941	5.127	21.068	24,34	3,22
9	CORÉIA	9.847	8.711	18.558	46,94	2,83
10	ALEMANHA	5.628	10.974	16.602	66,10	2,54
Σ (1-10)		19.4587	252.929	447.516	56,52	68,33
11	DINAMARCA	6.762	5.197	11.960	43,46	1,83
12	ITÁLIA	9.175	2.737	11.912	22,98	1,82
13	TAIWAN	7.387	4.515	11.903	37,94	1,82
14	SUÉCIA	2.233	9.340	11.572	80,70	1,77
15	ÍNDIA	10.385	760	11.146	6,82	1,70
16	BRASIL	8.618	1.535	10.152	15,12	1,55
17	CINGAPURA	6.395	2.608	9.004	28,97	1,37
18	IRA	8.005	2	8.005	0,02	1,22
19	TURQUIA	7.600	245	7.845	3,13	1,20
20	FRANÇA	3.403	3.607	7.010	51,45	1,07
Σ (11-20)		69.963	30.546	100.509	43,66	15,35
Σ (1-20)		264.550	283.475	548.025	51,76	83,68

Fonte: BNDES

da economia.

ANEXO D

LISTA DE ENTREVISTAS REALIZADAS

1 - TITO, Milton Ferreira. Diretor Executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima e Atividades Afins do Estado do Rio de Janeiro. Marinha Mercante/Transportes Marítimos. Rio de Janeiro, em 04 de abril de 1996.

2 - COTTA, Paulo. Diretor da Empresa de Navegação Aliança S.A.. Frete. Rio de Janeiro, em 05 de junho de 1996.

3 - SABOIA, Henrique. Diretor-Presidente da Companhia Vale do Rio Doce Navegação S.A. - DOCENAVE. Marinha Mercante. Rio de Janeiro, em 20 de junho de 1996.

4 - CORREA, Fernando Mário Santana. Secretário Executivo do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima. Situação Portuária. Rio de Janeiro, em 11 de junho de 1996.

BIBLIOGRAFIA

1. ALBOIM, João R. L. de. Conferências de fretes e "pools". Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 25, n. 278, p. 58-59, out. 1982.
2. ALTAS tarifas desestimulam cabotagem brasileira. O Estado de São Paulo, São Paulo, 8 mai. 1996. Suplemento de Marinha Mercante, p. 3.
3. ANO 2000. O Estado de São Paulo, São Paulo, 17 jul. 1996. Suplemento de Marinha Mercante, p. 3.
4. ARAÚJO, Newton Alberto de. AMORIM, Fernando Antônio Sampaio de. SERRA, Eduardo Gonçalves. ROSENTAL, Rubens. Avaliação tecnológica da indústria brasileira de construção naval. In: Sobena 94 15º CONGRESSO NACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO E CONSTRUÇÃO NAVAL, 1994. Rio de Janeiro. Anais... Rio de Janeiro, 1994. p. 137-149.
5. AZEREDO, Marcelo de. Custo logístico. Um desafio além da lei. Informativo CODESP. São Paulo. 1996.
6. BELLINTANE, Ana Cláudia. Relator pretende concluir projeto 1125 até o final da próxima semana. O Estado de São Paulo, São Paulo, 4 abr. 1996. Suplemento de Marinha Mercante.
7. BRASIL. Constituição. Constituição: República Federativa do Brasil, 1988. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988.
8. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-215A. Guia para a elaboração de tese e monografia. Rio de Janeiro, 1981.
9. _____. FI-219A. Guia para elaboração de referência bibliográfica. Rio de Janeiro, 1992.
10. BRASIL. Ministério da Marinha. Gabinete do Ministro. Memorando n.0160 de 25 de janeiro de 1983. Aprova a Doutrina Básica da Marinha. Reservado.
11. CATHARINO, José Martins. O novo Sistema Portuário Brasileiro. Rio de Janeiro: Folha Carioca, 1994.
12. CODESP reduzia custos em 50% até o ano 2000. O Estado de São Paulo, São Paulo, 22 mai. 1996. Suplemento Marinha Mercante.

13. CODESP solicita programa de financiamento para BNDES. O Estado de São Paulo, São Paulo, 13 mar. 1996.
14. CORREA, Abidack Raposo. A organização da produção da indústria de construção naval brasileira. Rio de Janeiro. Tese apresentada à COPPE/UFRJ, mar. 1993.
15. CORREA JR, Manoel Pio. Significado da indústria naval brasileira para a economia nacional. In: SEMINÁRIO NACIONAL SOBRE A INDÚSTRIA MARÍTIMA, 1991. Rio de Janeiro. Anais... Rio de Janeiro, 1991, p. 44-45.
16. COUTO, Elcio Costa. Política de fretes e a polêmica sobre exportações. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 25, n. 276, p. 24-27, ago. 1982.
17. DECOURT, Cláudio. A ordenação do transporte marítimo internacional de carga geral. Portos e navios, Rio de Janeiro, v. 33, n. 370, p. 40-44, mar/abr. 1991.
18. _____. Transporte marítimo internacional de carga geral. Portos e navios, Rio de Janeiro, v.33, n.373, p. 42-46, jul. 1991.
19. DECRETO 1886 cria impasse para OGMOS e trabalhadores nos portos brasileiros. O Estado de São Paulo, São Paulo, 8 mai. 1996. Suplemento Marinha Mercante.
20. ENCARGOS trabalhistas oneram custos de operação. O Globo, Rio de Janeiro, 29 jun. 1996. p.22.
21. ESTUDOS Banco Nacional de Desenvolvimento. Bandeira de Conveniências. Rio de Janeiro, 1996. Informe GESET 3/AI.
22. ESTUDOS Banco Nacional de Desenvolvimento. Transporte Marítimo Internacional. Rio de Janeiro, 1996. Informe GESET 3/AI.
23. FONSECA, Maximiano Eduardo Silva. A crise da construção naval. "Uma visão da problemática atual da indústria de construção naval e sugestões para a manutenção de sua atividade a nível mínimo de continuidade". Trabalho, Rio de Janeiro, 1991.
24. FORTUNA, Hernani Goulart. O poder marítimo como projeção do poder nacional. Revista Marítima Brasileira. v. 112, n. 10/12, out/dez. 1992, p. 15-34.
25. FROTA mundial. Portos e Navios, Rio de Janeiro, mar. 1996, p. 27.

26. GOMES, Sonia Regina. Prós e contras das conferências de fretes. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 33, n. 375, p. 8-10, set/out. 1991.
27. GOVERNO pode criar condições para aumentar frota mercante. Jornal Navio, Rio de Janeiro, 1/14 nov. 1995, p. 6.
28. GUIMARÃES, J. C. de Macedo Soares. Navegar é preciso (crônicas de muitas lutas). Maricá, RJ: Rio Fundo, 1996. v. 1-2.
29. HIRATA, Kazuo. Porque a construção naval tem fracassado. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 38, n. 415, p. 36-38, ago. 1995.
30. INICIATIVA privada deve investir 1 bilhão de dólares até 1999. O Estado de São Paulo, São Paulo, 28 fev. 1996. Suplemento Marinha Mercante.
31. LEME, Paulo de Tarso de Oliveira. A navegação de longo curso como instrumento de comércio exterior e seus reflexos na construção naval brasileira. Rio de Janeiro: EGN, 1991. Monografia (C-PEM). Escola de Guerra Naval. 1991.
32. LUZ, Sérgio Porto da. O Poder Marítimo e o Poder da Nação. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, ano 105, n. 205. 1995.
33. MACHADO, Ronaldo Cevidanes. A formulação de política nacional de Marinha Mercante. Rio de Janeiro: EGN, 1993. Monografia (C-PEM). Escola de Guerra Naval.
34. MARINHA Mercante brasileira perspectiva e funções na integração competitiva do país na economia internacional. Rio de Janeiro: BNDES, Departamento de Estudos, Rio de Janeiro, ago. 1988.
35. MODERNIZAÇÃO depende de investimento no setor. O Estado de São Paulo, São Paulo, 3 abr. 1996. Suplemento Marinha Mercante.
36. MODERNIZAÇÃO dos portos é principal tema do XI ENEP em Salvador. O Estado de São Paulo, São Paulo, 3 abr. 1996. Suplemento Marinha Mercante.
37. MODERNIZAÇÃO pode elevar em 5% nível de emprego. O Estado de São Paulo, São Paulo, 22 mai. 1996. Suplemento Marinha Mercante.

38. MOTTA, Sérgio Barreto. Bandeira brasileira só transporta 7,9% do Comércio. O Estado de São Paulo, São Paulo, 26 jul. 1995. Suplemento Marinha Mercante, p. 3.
39. _____. Fim de conferência Brasil/Europa. O Estado de São Paulo, São Paulo, 3 mai. 1995. Suplemento Marinha Mercante, p. 3.
40. OLIVEIRA, Carlos Tavares de. A quem interessa a privatização dos portos? O Globo, Rio de Janeiro, 28 mar. 1996, p. 33.
41. _____. Comércio exterior e a questão portuária. São Paulo: Aduaneiras, 1992.
42. _____. EUA lideram mercado mundial. O Globo, Rio de Janeiro, 9 mai. 1996, p. 27.
43. _____. Inviabilização dos terminais privativos. O Globo, Rio de Janeiro, 30 mai. 1996.
44. _____. Ministro Malan e os terminais privativos? O Globo, Rio de Janeiro, 16 mai. 1996, p. 25.
45. _____. Modernização dos portos, São Paulo: Aduaneiras, 1994, p. 40.
46. _____. Roterdã o maior porto do mundo. O Globo, Rio de Janeiro, 18 abr. 1996, p. 28.
47. OLIVEIRA, Nelson Lanza Pires de. Política nacional de transportes marítimos. Rio de Janeiro: EGN, 1995. Monografia (C-PEM). Escola de Guerra Naval, 1995.
48. O SISTEMA de transportes do Brasil precisa ser planejada. O Estado de São Paulo, São Paulo, 3 abr. 1996. Suplemento Marinha Mercante, p. 3.
49. PAÍS perde 82% de fretes de carga geral. O Estado de São Paulo, São Paulo, 11 out. 1995. Suplemento Marinha Mercante, p. 4.
50. PALHARES FILHO, Mário de. Política de fretes. Rio de Janeiro: EGN, 1990. Palestra proferida na EGN em ago. 1990.
51. _____. Problemática nacional de transporte marítimo. Rio de Janeiro: EGN, 1994. Conferência proferida na EGN em out. 1994.
52. PEREZ, Marcos Godoy. Desregulamentação acaba com proteção à bandeira brasileira. Portos e Navios, Rio

de Janeiro, v. 33, n. 369, p. 6-11, jan/fev. 1991.

53. PIRES JR, Floriano C. M.. Considerações sobre a construção naval no Brasil. In: SIMPÓSIO SOBRE MEDIDAS PARA A RETOMADA DO DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA NAVAL E DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS NO BRASIL. Rio de Janeiro. Anais... Rio de Janeiro: SOBENA, 1995, p. 10-21.
54. PONTE Transroll inicia serviço para Mercosul. Portos e Navios, Rio de Janeiro, jun. 1996, p. 14.
55. PORTELA, Oswaldo E. B.. Política de Fretes. Rio de Janeiro, jun. 1996, p. 14.
56. PORTOS em um novo cenário econômico. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 401, p. 42-48, jun. 1994.
57. PORTO ineficiente eleva custos das exportações em até 30%. O Estado de São Paulo, São Paulo, 22 mai. 1996. Suplemento Marinha Mercante.
58. PRIVATIZAÇÕES em curso. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 38, n. 412, p. 41-43, mai. 1995.
59. QUEIROZA, Sérgio Roberto. Por onde passa a modernização dos portos brasileiros? Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, n. 297, p. 9-13, 1995.
60. REBELO, Marcio de Luca. Relação Capital/Trabalho, a experiência das empresas brasileiras de navegação. In: SEMINÁRIO NACIONAL SOBRE A INDÚSTRIA MARÍTIMA, 1991. Rio de Janeiro. Anais... Rio de Janeiro, 1991, p. 67-74.
61. SANTOS NETO, Djalma da Rocha. Política de Fretes. Rio de Janeiro: EGN, 1994. Palestra proferida na EGN em 6 out. 1994.
62. SANTOS quer reduzir suas tarifas em 60% nos próximos 3 anos. O Estado de São Paulo, São Paulo, 17 abr. 1996. Suplemento Marinha Mercante.
63. SABOIA, Henrique. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e de outras providências. [Brasília]:[s.ed.], 1996. Palestra proferida em 18 jun. 1996 na Comissão Especial da Câmara dos Deputados, sobre o projeto de Lei n. 1.125 de 1995 do Poder Executivo.
64. SEMINÁRIO CUSTO BRASIL: DIÁLOGO COM O CONGRESSO

- NACIONAL, 1, 1995. Brasília. Seminário realizado no auditório da CNI. Rio de Janeiro: Confederação Nacional da Indústria, Departamento de Publicações, 1995.
65. SINAL de vida. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 408, p. 11 e 12, jan. 1995.
66. TEIXEIRA, Jorge Leão. S.O.S. da Marinha Mercante. Problemas Brasileiros, Rio de Janeiro, n. 308, p. 4-12, mar/abr. 1995.
67. TORRES, Magda Maria Jaolino. Contribuições ao estudo da política de construção naval no Brasil. O programa de metas e a meta 28. Rio de Janeiro: Tese apresentada à UFRJ em dez. 1995.
68. TRINDADE, Lúcio Flávio Guimarães. A importância estratégica do comércio exterior. Rio de Janeiro: EGN, 1992. Monografia (C-PEM). Escola de Guerra Naval. 1992.
69. UM MODELO para exploração dos portos. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 400, p. 36-43, mai. 1994.
70. UM MODELO tarifário para os portos. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 399, p. 36-43, abr. 1994.
71. VASCONCELOS, Washington Barbeito de. Participação da frota de navios brasileiros no comércio exterior. In: SEMINÁRIO NACIONAL SOBRE A INDÚSTRIA MARÍTIMA, 1991. Rio de Janeiro. Anais... Rio de Janeiro, 1991, p. 33-43.
72. VEIGA, Luiz da Motta. O frete marítimo. Rio de Janeiro: EGN, 1974, Conferência proferida na EGN em 6 out. 1994.
73. VELASCO, Luciano Otávio Marques de. A indústria marítima: Políticas de geração de recursos e mecanismos de proteção. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, jun. 1994.
74. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Uma estratégia marítima para o Brasil. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 116, n. 1/3, jan/mar. 1996, p. 55-40.
75. VIDOR, George. Solução à vista. O Globo, Rio de Janeiro, 18 mar. 1996, p. 16.

76. VITÓRIA parcial. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 38, n. 415, p. 29, ago. 1995.
77. VOGT, Paul. Situação atual e perspectivas do transporte marítimo internacional e sua repercussão na construção naval. In: SEMINÁRIO NACIONAL SOBRE A INDÚSTRIA MARÍTIMA, 1991. Rio de Janeiro. Anais... Rio de Janeiro, 1991, p. 2-32.
78. WERNER, Alexandre. Uma nova gestão. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 36, n. 394, p. 73-75, ago. 1982.

ESTE LIVRO DEVE SER DEVOLVIDO
NA ÚLTIMA DATA CARIMBADA

16 ABR 1997			
20 ABR 1997			
24 ABR 1997			
06 JUL 1997			
22 ABR 1998			
16 JUL 1999			
12 MAI 2000			
12 SET 2000			
00 MAR 2001			
08 MAR 2001			



00116520004534

O poder marítimo e o comércio exterior
8-C-79

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
Biblioteca

Sakiyama, Tetsuo

O poder marítimo e o comércio exterior

8-C-79

(4534/97)



00116520004534

O Poder marítimo e o comércio

8-C-79

00 MAR 2003	CC Hânçip Nuzzi
14 MAR 2003	RENOVADO 8/1 APRÉS.
8 MAR 2004	HONORATO
09 JUN 2005	CC NUNES
15/04/06	CC Pinheiro Cavalho

[illegible]