

6-C-28

12

NOTA DE EDIÇÃO

O presente trabalho foi composto usando processador de texto "CARTA CERTA II" e impresso em equipamento "COMPUADD 80386 MICROPROCESSOR", com impressora "PANASONIC KX-P1124".

Nesta composição foram utilizados 62 caracteres por linha, com "pitch" 10 e 32 linhas por página, conforme detalhamento contido nas instruções para a Monografia (P-III-4).

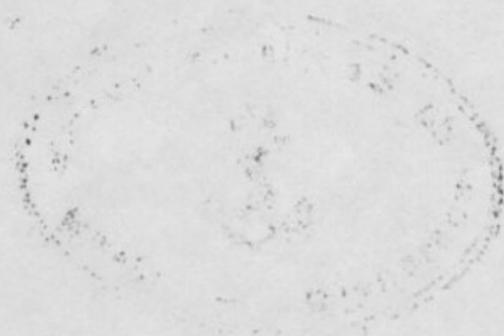


GN-00009599-6

CURSO - E-PEM/91
SOLUÇÕES DO P-III-H (Mo) Monografia

CAD ACERVO
75095

EXEMPLAR
99136



Prezado Leitor

Ao retirar o material bibliográfico, você se torna responsável por ele. Esperamos que faça bom uso e que tenha cuidado, pois se houver qualquer dano ou extravio do mesmo, você será o responsável pela reposição.

A NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO COMO INSTRUMENTO DO COMÉRCIO EXTE
RIOR E SEUS REFLEXOS NA CONSTRUÇÃO NAVAL BRASILEIRA

PAULO DE TARSO DE OLIVEIRA LEME
Capitão-de-Mar-e-Guerra (IM)



MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1991

TEMA: A NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO COMO INSTRUMENTO DO COMÉRCIO EXTERIOR E SEUS REFLEXOS NA CONSTRUÇÃO NAVAL BRASILEIRA

TÓPICOS A ABORDAR: .A influência dos acordos bilaterais no estabelecimento de uma política de fretes.
.A abertura do transporte marítimo à iniciativa privada "versus" os interesses das empresas estatais.
.As dificuldades de execução dos programas de construção naval financiadas pelos recursos do FMM.
.A participação da bandeira brasileira na geração de fretes brutos.
.A ociosidade dos N/M graneleiros em face da redução dos fretes e seus reflexos na construção naval.

Proposição: Apresentar a Marinha Mercante como importante vetor para o desenvolvimento do Poder Nacional em seu campo econômico, analisando o desempenho do longo curso, função das naturais dependências ao Sistema de Navegação Mercante Nacional, às Conferências de Frete, às instalações portuárias e aos recursos do FMM, cujos reflexos incidem diretamente sobre a construção naval. Sugerir medidas para a retomada do crescimento da construção naval e da participação da bandeira brasileira na partilha dos fretes marítimos.

INDICE

	FOLHA
Lista de Tabelas.....	IV
Lista de Figuras.....	V
Introdução.....	VI
CAPITULO 1 - A MARINHA MERCANTE E O COMÉRCIO MUNDIAL.....	1
- SEÇÃO I- INSTRUMENTO DE DESENVOLVIMENTO E SEGURANÇA.....	1
- SEÇÃO II- A NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO.....	5
Rotas principais.....	6
As mercadorias.....	6
Os fretes.....	7
A bandeira de conveniência.....	9
O segundo registro de bandeira.....	11
Afretamentos.....	12
O desempenho do longo curso brasileiro.....	14
O setor graneleiro.....	16
CAPITULO 2 - O SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE MARITIMO....	19
O Fundo de Marinha Mercante.....	20
Reserva de mercado.....	21
Concessão de linhas internacionais à armadores privados.....	22
O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante.....	23
CAPITULO 3 - O SISTEMA PORTUARIO NACIONAL.....	26
Aspectos físicos.....	26
Aspectos funcionais no manuseio das cargas...	27
Perspectivas de reorientação do setor.....	29
CAPITULO 4 - OS ACORDOS E O FRETE.....	31
As conferências de frete.....	31
Outros acordos.....	34
Composição do custo do transporte marítimo...	36
CAPITULO 5 - A INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL E O FMM.....	39
A evolução histórica e as dificuldades do FMM	39
Avaliação atual.....	45
CAPITULO 6 - MEDIDAS PARA A RETOMADA DO DESENVOLVIMENTO...	47
ANEXO A - COMPOSIÇÃO DO PODER MARITIMO.....	A-1
ANEXO B - GLOSSARIO DE TERMOS TÉCNICOS USADOS NA MARINHA MERCANTE E NO COMÉRCIO INTERNACIONAL.....	A-2
ANEXO C - CONFERÊNCIAS E ACORDOS NOS QUAIS O BRASIL PARTICIPA.....	A-6
ANEXO D - RELAÇÃO DE ENTREVISTAS REALIZADAS.....	A-7
BIBLIOGRAFIA.....	A-8

LISTA DE TABELAS

TABELA Nº	TITULO	FOLHA
1	EMBARCAÇÕES AFRETADAS POR EMPRESAS NACIONAIS DE LONGO CURSO.....	13-A
2	BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA.....	14-A
3	FROTA MERCANTE BRASILEIRA PRÓPRIA LONGO CURSO.....	14-B
4	FROTA MERCANTE MUNDIAL.....	15-A
5	TRANSPORTE BRASILEIRO DE LONGO CURSO.....	15-B
6	PARTICIPAÇÃO % DA CARGA GERAL NO LONGO CURSO.....	16-A
7	TRANSPORTE SEGUNDO TIPO DE CARGA, FROTA PRÓPRIA, CARGA TRANSPORTADA, EM TON.....	17-A
8	TRANSPORTE SEGUNDO TIPO DE CARGA, TODAS AS BANDEIRAS, CARGA TRANSPORTADA, EM TON.....	17-A
9	TRANSPORTE SEGUNDO TIPO DE CARGA, FROTA PRÓPRIA, FRETE GERADO, EM US\$.....	17-B
10	TRANSPORTE SEGUNDO TIPO DE CARGA, TODAS AS BANDEIRAS, FRETE GERADO, EM US\$.....	17-B
11	FRETES MÉDIOS SEGUNDO TIPO DE CARGA LONGO BANDEIRA PRÓPRIA E TODAS.....	17-C
12	EVOLUÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO NA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL.....	42-A
13	COMPOSIÇÃO DA FROTA MERCANTE NACIONAL POR TIPO DE NAVIO.....	45-A
14	EMBARCAÇÕES ENTREGUES POR ESTALEIROS PARA ARMADORES NACIONAIS E ESTRANGEIROS.....	46-A
15	DISTRIBUIÇÃO DAS ENCOMENDAS EM CARTEIRA...	46-A

LISTA DE FIGURAS

FIGURA Nº	TITULO	FOLHA
1	ROTAS DO LONGO CURSO BRASILEIRO.....	6-A
2	VARIAÇÃO DA TAXA DE FRETES NO MERCADO INTER- NACIONAL - COMMODITIES.....	17-A
3	A NOVA ESTRUTURA DO SETOR MARITIMO.....	20-A
4	AS MUDANÇAS NO SETOR MARITIMO.....	20-B
5	EVOLUÇÃO DA CONSTRUÇÃO NAVAL.....	46-B

INTRODUÇÃO

"O poder se origina na produção econômica, permeando todos os sistemas das relações sociais."

(Karl Marx)

O comércio e o transporte são atividades que sempre estiveram interligadas na medida em que, frequentemente, os centros de consumo estão afastados dos de produção. O crescimento da população, a evolução tecnológica que gerou novos bens de consumo em escala, as dificuldades políticas que causaram problemas para o transporte terrestre, e o aumento das cargas a distribuir, entre outras razões, fizeram crescer a importância do transporte marítimo, cujos caminhos são o grande elo de ligação entre povos e continentes.

Nos dias de hoje, contando com o permanente aperfeiçoamento tecnológico e industrial, vem ele assumindo papel cada vez mais importante, constituindo-se numa verdadeira indústria regida por leis específicas, intimamente ligadas à ciência da economia aplicada.

Este segmento produtivo envolve não só a adequação de vários tipos de navios, seus projetos, as cargas transportadas, a origem e destino dessas cargas, as rotas navegadas, o trabalho humano no mar e em terra, os portos, terminais e a malha viária terrestre que os apoia e, além disso, o conhecimento das leis que regulam as relações de trabalho, bem como o próprio navio, o seguro das cargas e das embarcações, e o frete, exigindo do governo o desenvolvimento de Políticas e Estratégias compatíveis, que possibilitem o correto emprego daquela parcela do Poder Nacional, o Poder Marítimo, detalhado no Anexo A, em prol do alcance das metas convenientemente fixadas.

Alfred Thayer Mahan (1840-1914), Almirante Norte-Americano, notabilizou-se como pensador e estrategista, exercendo relevante papel na demonstração do Poder Marítimo como instrumento do Poder Nacional, fator este fundamental na condução da guerra. Seus estudos e teorias extrapolam a área militar destacando-se também na política e geopolítica.

Para o estabelecimento de uma política marítima que proporcionasse riqueza e prosperidade, Mahan apresentou três requisitos fundamentais:

. uma base produtora sólida, com a conseqüente troca no comércio internacional;

. forte marinha mercante, como meio de transporte das mercadorias; e

. colônias, que facilitavam e ampliavam as operações da marinha e tendiam a protegê-la pela multiplicação dos pontos de refúgio.(28:18)

O tema proposto envolve vários segmentos do Poder Marítimo Nacional. O sucesso da navegação de longo curso só é alcançado com o sucesso e eficiência de outros segmentos deste Poder como a construção naval, as instalações portuárias, a participação racional do Estado nesta atividade produtiva, entre outros. Dado que o assunto é formado por um mosaico de questões afins, os pontos a abordar propostos foram tratados dentro de tópicos aos quais estejam mais ligados, sem necessariamente constituírem um título à parte.

Em relação à pesquisa realizada, é de destacar as inúmeras fontes disponíveis para o tema, principalmente em face da crise pela qual passa o setor. Dada sua importância para o desenvolvimento econômico do País, este assunto tem sido intensamente estudado por variados segmentos do Governo como Centros de Pesquisas e Estudos, entidades de classe, empresários e co-

munidades ligadas ao setor, e até mesmo por intelectuais interessados na questão. Com isso, seus problemas principais foram abordados por diferentes pontos de vista, produzindo significativas e importantes sugestões para a retomada do crescimento já outrora vivido.

Os dados estatísticos que serviram de base para avaliar o desempenho do longo curso, foram obtidos nos Anuários Estatísticos dos Transportes Aquaviários, editado pelo Departamento Nacional de Transportes Aquaviários (DNATA), órgão sucessor da Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM) e da Superintendência dos Transportes Aquaviários (STA), hoje subordinado ao Ministério da Infra-Estrutura.

Tanto quanto às mudanças de nome, os processos internos também foram reformulados, de tal modo que prejudicaram a coleta de dados para a elaboração dos Anuários, razão pela qual os dados relativos a 1989 ainda estão em fase final de edição e os de 1990 ainda não foram totalmente coletados. Deste modo, foi escolhida a série temporal 1980 a 1989 para embasar os comentários aqui apresentados.

Este trabalho, de propósito acadêmico, não tem portanto a pretensão de encontrar soluções singulares, mas objetiva, partindo da compreensão do relevante papel da Marinha Mercante Nacional em prol do desenvolvimento, abordar o desempenho do setor face a conjuntura nacional e internacional e sua interação com os órgãos do Governo responsáveis pela defesa dos interesses nacionais, relacionando-o com o segmento da construção naval. Esta compreensão proporcionará alinhar algumas medidas que possam contribuir para a tão desejada recuperação.

Devido aos inúmeros termos técnicos utilizados nas atividades marítimas, o Anexo B apresenta um glossário de termos usados na marinha mercante e no comércio internacional, com o fito de facilitar a compreensão do leitor.

CAPITULO 1

A MARINHA MERCANTE E O COMERCIO MUNDIAL

SEÇÃO I - INSTRUMENTO DE DESENVOLVIMENTO E SEGURANÇA

Historicamente é impossível determinar com relativa precisão o início da navegação mercante. No passado vários povos, condicionados pelo determinismo geográfico, destacaram-se mais que outros: fenícios, romanos, gregos, vikings, ingleses, espanhóis, portugueses, holandeses, etc... Em consideráveis ocasiões, motivados por intenções bélicas, estas ações acresceram muitos aperfeiçoamentos na arte de navegar e na construção de embarcações, com consideráveis proveitos para a marinha mercante, regra válida para todos os conflitos militares ocorridos até os dias de hoje.

A regularidade das rotas é uma das principais peculiaridades do transporte marítimo. Até meados do século XIX, o transporte estava vinculado a outras razões como a existência de cargas e condições climáticas satisfatórias, entre outras.

Ao final daquele século, surgem características que começam a exigir dos navegantes melhores desempenhos. A atividade passa da fase do romantismo e aventura para se tornar essencialmente comercial em si mesma. A regularidade das linhas e o período de chegada e partida ganham importância.

Vários fatores concorreram para estas modificações:

- . a revolução industrial que estimulou a expansão do consumo de produtos manufaturados e exigiu maior volume de matéria prima para as fábricas, nem sempre próximas das fontes;

- . dentro deste espectro, a evolução da propulsão a vapor permitiu aos navios a capacidade de não depender das condições climáticas, até então fundamentais;

- . a abertura do Canal de Suez, em 1869, encurtou significativamente as viagens entre a Europa, o Oriente Médio e a

Asia, na época, principal tráfego comercial;

. a evolução da construção naval, que saiu da madeira e do vapor para o aço, o diesel, o hélice e a turbina, transformando os navios em objeto de evolução tecnológica permanente; e finalmente,

. o aparecimento do contêiner, em 1955, fato que introduziu o conceito de transporte modal e deu partida para a especialização e diversificação dos navios mercantes.

A marinha mercante constitui, no mundo moderno, um elemento de primeira grandeza, sendo fator fundamental para o desenvolvimento e para o bem estar dos povos.

Esta atividade é, ao mesmo tempo, uma fonte de riqueza das mais rendosas através da indústria do frete, a "mercadoria invisível"; uma arma econômica das mais eficientes como reguladora que é do intercâmbio comercial e um elemento estratégico de capital importância para a segurança das nações.

Todos os povos protegem suas marinhas mercantes. O Brasil, com o extenso litoral de aproximadamente 7.500km, com expressivos rios navegáveis e possibilidades de interligar bacias hidrográficas, e com dezenas de portos marítimos e fluviais, não pode prescindir de uma forte frota capaz de manter o abastecimento das diversas regiões do país, bem como o seu intercâmbio com o exterior, de vital importância para a economia. Não é por acaso que os estrategistas soviéticos decidiram aumentar consideravelmente suas Marinhas Mercante e de Guerra, com propósito de controlar as comunicações marítimas, fator decisivo para ganhar a guerra moderna. Seguindo as idéias de Mahan, contidas em seu livro "Influence of Sea Power Upon History", o Almirante Soviético Sergei Gorshkov declarou: "A bandeira da Marinha Soviética está tremulando altaneira nos oceanos do globo. Cedo ou tarde os EUA perceberão que não mais detêm o domínio dos mares".(11:19)

Até meados deste século, o Brasil, com economia débil dentro da organização do mundo moderno, lutava desesperadamente para se desenvolver, enfrentando toda sorte de obstáculos entre os quais se destacava a pressão natural dos mais poderosos.

Enquanto pequenos países, de fraco desempenho comercial comparado com o Brasil, conseguiam acumular no exterior divisas provenientes de fretes transportando cargas do Brasil para o resto do mundo e vice versa, nossa Marinha Mercante não conseguia transportar 10% do volume que exportava e importava, o que vale dizer, do nosso próprio comércio exterior, frente a uma concorrência implacável, que não nos permitia auferir ao menos uma parte eqüitativa dos fretes a que tínhamos direito.

O Brasil, com considerável capacidade de exportação, resultado do trabalho de seus cidadãos, e com apreciável necessidade de importação, se obrigava a pagar o transporte de tudo que comercializava, porque não atentava para a importância do setor e por não permitirem fazê-lo em seus próprios navios, poupando divisas. A indústria internacional do frete era instrumento usado para explorar os que não têm força para se impor. É bem verdade que esta atitude exploratória das forças externas surtiam e surtem tanto mais efeitos quanto maior for o desinteresse da nação e o descaso de seus governos.

Países modernos são a Suécia que transporta em seus navios 76% nas importações e 88% nas exportações, a Inglaterra com 73% e 74%, a Finlândia com 73% e 88%, a Espanha com 73% e 87%, respectivamente.(36:1) No Brasil, salvo a PETROBRAS e a DOCE-NAVE que detêm a supremacia no transporte do petróleo e derivados e dos granéis minerais, os demais segmentos estão extremamente aviltados e dominados por terceiras bandeiras.

O Governo Brasileiro, compreendendo que a navegação de longo curso era o importante vetor do comércio exterior e, con

siderando os aspectos econômicos envolvidos no mercado de fretes internacionais, decidiu optar por uma política agressiva para o seu transporte marítimo, a partir de 1958, através das seguintes medidas:

a) adotar o princípio da reciprocidade na política de fretes, entre os países exportador/importador, fundamentando desta forma a pretensão de desenvolver a Marinha Mercante, tendo como meta movimentar 40% das cargas do comércio exterior;

b) desenvolver equilibrado programa de construção naval que permita configurar o justo porte da frota mercante nacional em face dos volumes de negócios realizados; que permita ainda renovar esta frota na medida que seus meios ativos se tornem obsoletos e de baixa rentabilidade operacional e, finalmente, para concorrer no mercado internacional de construção naval, proporcionando aumento na obtenção de divisas; e

c) implantar eficiente estrutura de ensino profissional, que possibilite ao marítimo brasileiro guarnecer os navios da frota em expansão, com crescente índice de sofisticação.(28:3)

Ao preconizar melhor redistribuição dos fretes gerados pelo nosso comércio exterior, como seria de esperar, o governo encontrou cerrada oposição internacional. As instruções e normas baixadas pelos órgãos do setor, em defesa da armação nacional, provocaram protestos e ameaças. Organismos internacionais, como as Conferências de Fretes, se mobilizaram em desafio à autoridade brasileira. O Governo, entretanto, com serenidade e firmeza, confiando na justiça da causa e na sua capacidade de autodeterminação soube vencer as batalhas que surgiram.

A observação das estatísticas da navegação permite avaliar o estado presente do transporte marítimo tradicional.

Nos últimos 19 anos o comércio marítimo brasileiro passou de 67,8 (1970) para 218,1 (1989) milhões de toneladas transpor

tadas. A frota mercante de longo curso, no mesmo período, aumentou de 1,5 para 7,0 milhões de toneladas de porte bruto (TPB). Esse enorme esforço nacional permitiu que a participação da frota própria brasileira crescesse de 12,8% em 1970 para 20,3% em 1982, reduzindo para 15,4% em 1989, percentual declinante e abaixo da meta estabelecida.(Tab.nº 5)

No entanto, as conquistas já obtidas estão sendo perdidas gradualmente. Esta questão é função direta da demanda do intercâmbio comercial do país e portanto de sua política de comércio exterior. Estabelecidos os princípios básicos dessa política, deles são deduzidos os parâmetros para adequação do transporte marítimo requerido, não só quanto à estruturação da frota como no que refere à organização das linhas desejadas.

Relativamente ao tráfego executado pelos navios, este se subdivide em cabotagem, feito ao longo da costa de um país e de longo curso. No caso brasileiro, a cabotagem ainda se subdivide em pequena cabotagem ou doméstica, que atende os portos nacionais e a grande cabotagem ou internacional que alcança as costas Atlântica e Caribenha da América do Sul, a América Central e Antilhas, excluídos os portos dos EUA.

Há ainda a navegação interior, fluvial e lacustre, de grande importância e atividade nas bacias hidrográficas brasileiras.

O longo curso, abordado a seguir, atende a todos os demais percursos marítimos do planeta.

A proteção à nossa Marinha Mercante é um imperativo à segurança nacional e ao desenvolvimento econômico do Brasil.

SEÇÃO II - A NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO

A navegação de longo curso, segmento da marinha mercante que, se valendo de todos os oceanos, liga os portos de diferentes países do mundo, constitui-se em parcela de suma impor-

tância do Poder Marítimo, como instrumento de promoção do comércio, do tráfego marítimo e da política externa, além de ser também reserva mobilizável de material e pessoal para o Poder Naval. O resultado desta atividade representa hoje, para a nação, um volume de riquezas bastante expressivo, com as exportações ganhando fundamental importância para o equilíbrio das transações correntes no balanço de pagamentos e na administração da dívida externa nacional.

Uma navegação progressista, como determinam as leis de mercado, será aquela que se transforme ao longo das solicitações da demanda, de modo a oferecer o serviço mais econômico para atender aos fluxos comerciais. O navio ideal seria aquele que combinasse todas as mercadorias dentro das proporções definidas pelo mercado e fosse ainda compatível com as instalações portuárias, para não gerar deseconomias nas operações de carga e descarga. Em relação aos serviços, a regularidade e eficiência são indispensáveis para caracterizar o que se define por linha de navegação.

Vejamos a seguir algumas características deste segmento.

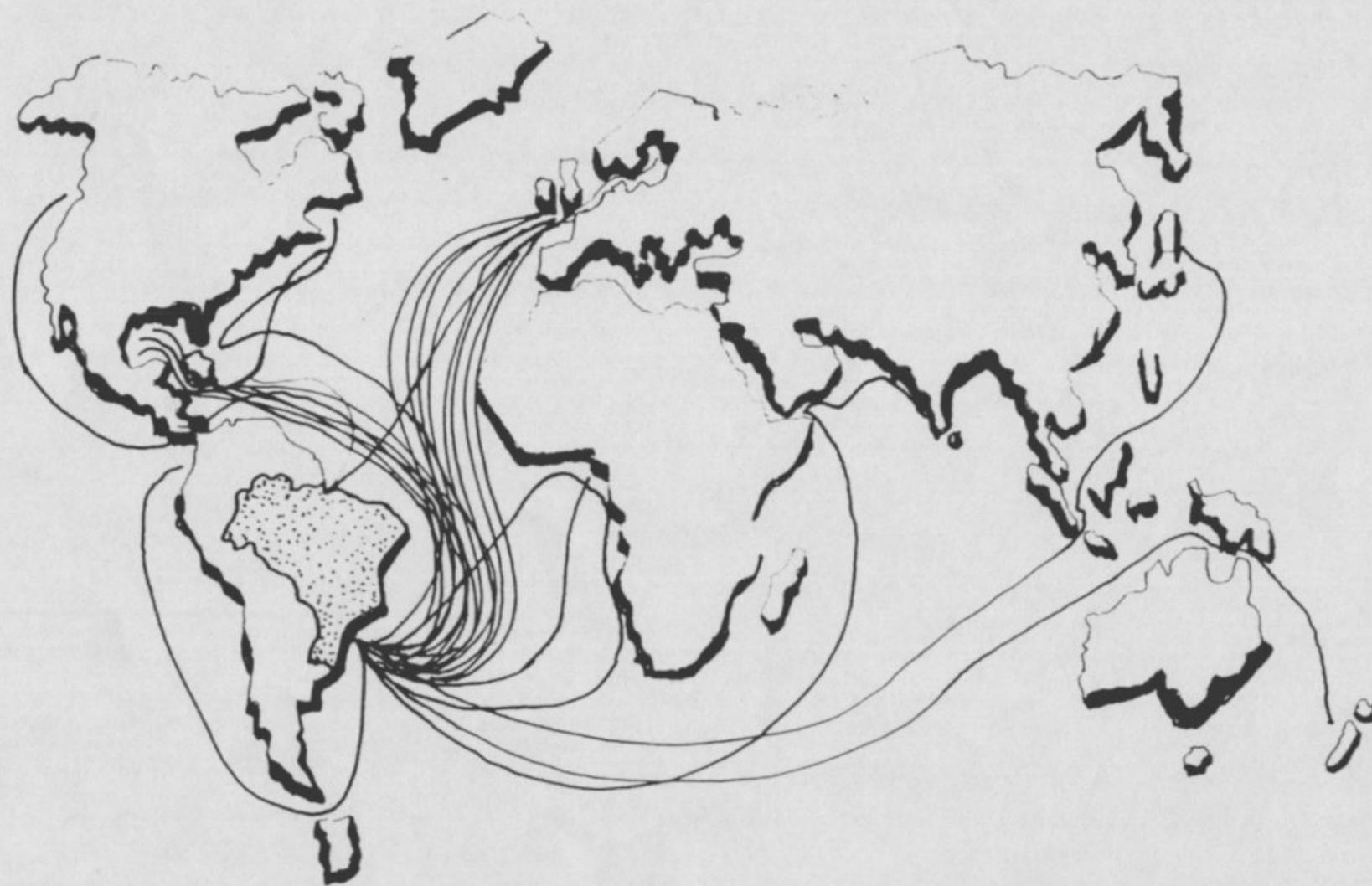
. Rotas principais- os principais fluxos marítimos do atual comércio mundial estão localizados no hemisfério norte, interligando os EUA, a Europa e o Oriente.

Quanto aos principais fluxos marítimos brasileiros, as ligações mais intensas se fazem com: EUA, costa atlântica da Europa, Mediterrâneo, Japão/Extremo Oriente e Oriente Médio. A pauta de intercâmbio externo nacional aponta os EUA, Holanda, Japão, Alemanha Ocidental e Itália como os maiores importadores e os EUA, Alemanha Ocidental, Iraque, Japão e Arábia Saudita como os maiores exportadores. A Fig.nº 1 permite visualizar com maior clareza esta distribuição.

. As mercadorias- para fins de transporte, as merca-

FIGURA 1

ROTAS DO LONGO CURSO BRASILEIRO



dorias são classificadas de acordo com a necessidade ou não de embalagens, o que corresponde a maior ou menor rapidez e facilidade de manuseio. Tal classificação distingue os seguintes tipos: carga geral, constituída dos mais diversos tipos de mercadorias, devidamente embaladas (sacos, caixas, engradados, etc...). Usualmente são classificados também nessa categoria os veículos montados, as cargas em contêineres (mesmo que a granel no seu conteúdo), e as cargas frigorificadas; e granel, que englobam as mercadorias não embaladas, em estado líquido (petróleo e seus derivados, óleos vegetais, gás liquefeito, etc...) ou sólido, como os minérios e grãos.

A evolução dos processos de unitização das cargas possibilitou, entretanto, o recente surgimento de uma nova categoria de carga: os neogranéis ou "neobulks" e a utilização dos contêineres. Produtos siderúrgicos, madeira em bruto ou semimanufaturada, granéis ensacados, celulose, papel em bobinas, veículos transportados em navios "ro-ro" e metais não ferrosos são hoje considerados internacionalmente, em termos de formação de fretes e de escala de transportes, como granéis.

. O frete - como indústria de prestação de serviços é considerado "mercadoria invisível" e se comporta como produto de exportação e fonte de divisas, quando efetuado por armadores nacionais e produto de importação e fator de drenagem de divisas, quando realizado por armadores estrangeiros.

Sua oferta ocorre por dois tipos de serviços, cujos agentes se organizam mercadologicamente de formas praticamente opostas: navios com serviços regulares, chamados "liners", e os irregulares, prestados pelos "tramps".

O serviço regular é aquele no qual são previamente definidas as rotas, as escalas e as datas de chegada e saída em cada porto, independente da existência ou não de carga. É prestado

por armadores que atuam dentro de uma conferência de frete, os conferenciados, ou por armadores independentes, os "outsiders". Estes atuam de forma individual, mantendo regularidade em rotas e escalas por eles próprios escolhidas e podem rejeitar cargas que não lhes sejam lucrativas, o mesmo não ocorrendo com os conferenciados, que, respeitando rotas e escalas preestabelecidas pelos acordos da conferência, não podem recusar cargas. Os "tramps" são navios que prestam serviços em rotas e escalas definidas pelo usuário ou ofertam seus navios para afretamento, por tempo ou por viagem, através de bolsas com atuação mundial, perfeitamente organizadas, das quais a Baltic Exchange, em Londres, é a mais conhecida.

Para o transporte de grãos, tanto líquidos quanto sólidos, são utilizados, com frequência, os serviços irregulares, enquanto a carga geral é transportada pelos "liners" ou "outsiders". Isto porque os "tramps" são mais adequados para o transporte de grandes volumes de cargas de baixo valor unitário (especialmente quando completam cargas em cada remessa), para as quais o tempo de viagem e a regularidade da entrega não constituem fatores fundamentais de competitividade, caso típico das principais "commodities". Já a carga geral, constituída principalmente por produtos de alto valor, não admite estocagem por longos períodos, exigindo rapidez e regularidade de entrega.

O segmento dos "tramps" é altamente competitivo, sendo grande o poder de influência do demandante nesse mercado, pois lhe é possível negociar os fretes e as demais condições do serviço a contratar. O dos "liners", ao contrário, é relativamente oligopolizado, predominando as conferências de fretes que, em essência, tem comportamento parecido com cartéis, autorizados e regulados pelas legislações internacionais e de diversos países. O usuário tem que se sujeitar, geralmente, às

condições estabelecidas pelas empresas conferenciadas, sendo quase nulas as possibilidades de negociação do custo do frete.

Completam esta classificação de emprego os navios de tráfego privado, propriedade de empresas que produzem e transportam suas próprias cargas.

Inúmeras são as condições de contratação do serviço. Como regra geral, é prerrogativa do comprador a escolha da bandeira que efetuará o transporte, o que torna as importações mais atrativas em termos de geração de fretes.

Por isso, as exportações são feitas em sua maioria na condição "FOB", que não incluem o valor do frete na venda da mercadoria. Quando realizadas na condição "CIF ou C&F", as exportações incluem o frete sendo, assim, vantagem para os armadores do país que exporta. A recíproca é verdadeira.

Existem no mundo cerca de quatrocentas conferências de frete, sendo oito servindo ao Brasil (Anexo C), reconhecidas e autorizadas pelo poder concedente brasileiro. Este assunto será abordado com mais detalhes no capítulo quatro.

. A bandeira de conveniência - outra característica do setor é a significativa presença, na frota mundial, de navios que operam sob as denominadas bandeiras de conveniência.

A maioria dos países impede o uso de sua bandeira em embarcações de propriedade de estrangeiros. O registro de navios na Suíça, Austrália e Hungria por exemplo, é restrito à empresas com matriz operacional e centro de atividades no país, que, ressalte-se, são interiores.

Sumariamente, bandeira de conveniência é aquela sob a qual se registra uma embarcação sem que seja necessário o estrito cumprimento das normas aceitas internacionalmente no tocante a segurança do navio, relações trabalhistas e responsabilidades do armador perante a terceiros, entre outras características.

Parcela significativa da frota mundial se encontra sob es-

sa condição, e em 1989 representava 34,6% da TPB mundial, sendo destes 40% referentes à Libéria, 33,7% ao Panamá, e o restante principalmente ao Chipre, Bahamas e Bermudas, verdadeiros "paraísos fiscais", já que as facilidades são enormes: não há exigência quanto à identidade do proprietário, nem tampouco em relação à nacionalidade dos tripulantes, a seguridade social é totalmente ignorada, são reduzidos os encargos sociais e tributários embora garantida aos trabalhadores remuneração pelos parâmetros internacionais. Nestas frotas não se registram capitais próprios, mas participação maciça daqueles oriundos dos países desenvolvidos.

A Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) classifica a real nacionalidade das frotas pela identificação das pessoas físicas ou jurídicas que se apropriam dos benefícios decorrentes da bandeira de conveniência. Em 1988 essa frota que montava 220 milhões de TPB estava assim distribuída: EUA 14%; Hong Kong 17%; Japão 26%; Grécia 7%; Noruega 4%; e outros 32%. A presença de Hong Kong se explica por ter a UNCTAD, desde 1980, passado a classificar esta cidade-estado como de registro livre, apesar da significativa presença de capitais estrangeiros.(39:22)

Para as empresas internacionais de navegação, em especial as que prestam serviços de "cross trade", é lucrativa a utilização dessas bandeiras porquanto os países que as oferecem, além de concederem incentivos de toda natureza, não possuem legislação trabalhista que onere o custo das tripulações.

O Brasil concede aos navios nestas condições, afretados por empresas nacionais, o tratamento de navio de bandeira brasileira apenas para efeito de política de reserva de carga. Do ponto de vista jurídico a embarcação continua sendo estrangeira, não se submetendo, conseqüentemente, à legislação brasileira, seja quanto a nacionalidade da tripulação, seja quanto

às responsabilidades dos proprietários.

O Brasil só contribui com 0,6% do total da frota mundial sob a bandeira de conveniência. A DOCENAVE foi pioneira quando, em 1970, constituiu a Seamar Shipping Corporation, sediada na Libéria apenas formalmente e sob a qual estão registrados quatro graneleiros e um "ore-oil".

Não é difícil compreender, portanto, a dúbia conveniência deste segmento para o Brasil. Saltam aos olhos alguns argumentos: os trabalhadores brasileiros perdem empregos, já que os armadores podem contratar mão de obra mais barata nas Filipinas, Libéria entre outros; e em termos de aplicação da legislação, as autoridades perdem a capacidade de avaliar a evolução da frota nacional e os fretes gerados, o que implica em perda de receita fiscal.

Neste contexto, uma marinha mercante sob a bandeira de conveniência não só concorre para a evasão de divisas como põe em risco os investimentos feitos pela sociedade na construção desta mesma marinha, feitos em termos favorecidos, subsídios e outras facilidades concedidas à armação e à indústria naval.

. O segundo registro de bandeira- os registros livres ou registros "bis" surgiram como alternativa de países de marinha mercante forte, mas que, por apresentarem tributações altas, sofriam com a evasão dos seus navios em busca de registro em outras nações ofertantes de vantagens trabalhistas e fiscais. Para reverter a fuga, criaram em seu próprio território os "paraísos fiscais" e permitiram outro registro dentro do seu próprio pavilhão. Alguns empresários classificam o segundo registro como a bandeira de conveniência inteligente. Em 1987, a frota de mercantes de registro "bis" representava 34,2% da TPB mundial.

Entre os países que possuem dois registros pode-se encontrar algumas potências marítimas. Inglaterra, Noruega, Dinamar

ca, Bélgica, Portugal e França se utilizam da Ilha de Mann, Bergen, Copenhague, Luxemburgo, Ilha da Madeira e Ilha de Kerguelen, respectivamente, como sede da segunda bandeira.(61:16)

No Brasil o segundo registro de bandeira ainda é tema de especulação e divide as opiniões governo x empresários sobre a validade de sua adoção e caso aprovada tende a se fazer em Manaus. Estudos realizados pelo DNTA apontam que o navio de bandeira brasileira tem custo operacional 83% maior que um navio similar em bandeira liberiana.(53:18)

A idéia deve, portanto, ser tratada com cautela. Quando um país reconhece, via aceitação de um segundo registro, estar sendo responsável pela fuga de seus próprios empresários em face dos custos provenientes de encargos legais impostos ao setor, é sinal que amadurece a possibilidade de revisão do sistema, proporcionando ao capital o lucro próximo do desejado e ao Estado a manutenção da soberania nacional sobre este vital segmento econômico.

. Afretamentos - o segmento naval mercante brasileiro concorda unanimemente que é preciso afretar. O percentual de navios afretados no total da frota desperta discussões entre os construtores navais, ávidos por novas encomendas e os armadores, sempre em busca do retorno de capital, expressa pela maneira mais competitiva de transportar as cargas oferecidas.

As modalidades em uso são: "time charter" na qual o pagamento é feito pelo aluguel da embarcação por um determinado período de tempo, cabendo ao afretador a operação do navio e despesas decorrentes; e "voyage charter" na qual o aluguel é feito para uma determinada viagem, em cujo custo se incluem todas as despesas do transporte. Deste modo, não é aconselhável comparar as duas modalidades em face dos volumes financeiros envolverem custos diferenciados. Para avaliação de total de despesa, no contexto mercante de um país, tal fato não traz

significativa influência.

Com uma frota de 127 navios no longo curso, sendo 50 na carga geral e 77 graneleiros, o Brasil fechou o exercício de 1989 com despesas de afretamento na ordem de US\$ 806 milhões, pagos por 1118 navios, conforme Tab.nº 1. Este dispêndio tem sido crescente ao longo dos últimos anos e, tomando por base o ano de 1983, a variação constatada foi de 83%.

Entre as causas que provocam o aumento do afretamento estão a idade média das embarcações, a especialização crescente das cargas, a conjuntura do mercado, e as dificuldades que envolvem a construção naval. Na carga geral, a idade média dos navios está em torno de 12 anos, e nos granéis 10,5 anos. É sabido que, não considerando a tecnologia, aos quinze anos de vida, as embarcações iniciam sua vida anti-econômica, fato este confirmado pelo crescimento dos prêmios de seguro cobrados aos armadores. No que tange à tecnologia, entretanto, um navio pode envelhecer ainda muito novo, quando suas características não são mais rentáveis para o mercado.(41)

De um modo geral todos concordam que afretar é um mal menor, pois que com o mercado à disposição, essa iniciativa é melhor do que entregar a carga diretamente à empresas estrangeiras. Confirmam este fato os números indicados na Tab. nº 5. Em 1989, só a bandeira estrangeira transportou 64,7% da tonelage total brasileira o que representou 63,2% dos fretes gerados. Do saldo 15,4% e 19,9% das cargas e 17,2% e 19,6% dos fretes couberam a bandeira brasileira e aos afretados, respectivamente.

De fato, a oscilação do mercado de fretes exige cuidados especiais de modo a evitar o crescimento excessivo da frota própria, com riscos de ociosidade, e a disponibilidade de pequeno número de navios. Na verdade, o armador não afreta por simples vontade de fazê-lo e sim para substituir ou expandir a

TABELA 1

EMBARCAÇÕES AFRETADAS POR EMPRESAS NACIONAIS DE LONGO CURSO

*ANO	TIME CHARTER		VOYAGE CHARTER		TOTAL DISPENDIDO	
	Nº NAVIOS	US\$ 1000 (1)	Nº NAVIOS	US\$ 1000 (2)	US\$ 1000	%
*80	605	780.931	275	189.968	970.899	-
*81	534	654.621	238	121.890	776.511	-
*82	400	397.150	308	189.745	586.896	-
83	377	314.050	182	125.382	439.432	100
84	488	369.477	351	214.512	584.019	132
85	418	313.635	409	216.526	530.161	120
86	491	251.621	539	248.519	500.140	113
87	505	282.465	563	301.228	583.693	132
88	364	305.960	618	392.476	698.436	159
89	364	363.322	754	443.026	806.348	183

FONTE: DNTA

- OBS: 1. Pagamentos efetuados à aluguel de navio.
 2. Pagamentos efetuados ao frete que inclui todas as despesas de transporte.
 3. As estatísticas até 1982 eram totalizadas por Cias de Navegação, não distinguindo o emprego dos navios no longo curso. Os números indicados para os anos com * totalizam todo o segmento mercante nacional e assim, a base considerada foi 1983.

frota própria, em consonância com a conjuntura.

Assim, afretar é preciso, de vez que este argumento promove ajustes temporários na frota sem afetar o setor concorrente e interessado: a construção naval.

. O desempenho do longo curso brasileiro - o comportamento da navegação de longo curso de um país está, de um modo geral, intimamente relacionado com o seu próprio desempenho econômico internacional. A disputa mundial pelo mercado de fretes fez com que a maioria desses países estabelecessem a prescrição de cargas, atitude também adotada pelo Brasil, vinculando ainda mais intensamente o poderio econômico de cada um à partilha das receitas de fretes.

Até 1966 o transporte de longo curso era feito pela companhia estatal Lloyd Brasileiro, cuja participação não chegava a 10% do total do frete gerado pelo intercâmbio comercial nacional.(43:26)

Com problemas inerentes a um país em processo de desenvolvimento, cuja dívida externa caminha para se tornar a maior do mundo, o Brasil vem se obrigando a tomar medidas que fortaleçam sua economia. Entre elas está o empenho em obter superávits na balança comercial, fato este comprovado pelo crescimento de 433% constatado nos últimos dez anos. Apesar das restrições às importações, parcialmente aliviada no atual governo, o intercâmbio total tem se mantido estável em torno de US\$ 45 bilhões, mostrado na Tab.nº 2, dado que associado ao tempo é importante e fundamental para embasar o planejamento da armação brasileira.

Para atender este volume de serviços, o perfil da frota mercante nacional de longo curso, no período 1980 a 1989, cresceu em número de empresas atuando no mercado e, ligeiramente, em termos de TPB, tendo decrescido em número de navios em atividade como pode ser observado na Tab.nº 3. Estes nú-

TABELA 2

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA
(US\$ 1.000.000)

ANO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	SALDO	%	TOTAL	
					COMERCIO	%
80	20.132	24.960	-4.828	100	45.092	100
81	23.293	24.079	- 786	183	47.372	105
82	20.175	21.069	- 894	181	41.244	91
83	21.899	16.800	5.099	305	38.699	85
84	27.005	15.209	11.796	444	42.214	93
85	25.639	14.331	11.308	434	39.970	88
86	22.348	15.557	6.791	340	37.905	84
87	26.225	16.580	9.645	399	42.805	95
88	33.786	16.055	17.731	567	49.841	110
89	34.392	18.291	16.101	533	52.683	117

FONTE: CONJUNTURA ECONÔMICA

TABELA 3

FROTA MERCANTE BRASILEIRA PRÓPRIA LONGO CURSO

ANO	Nº EMPRESAS		Nº NAVIOS		CAPACIDADE TPB		1 %
	ABS.	%	ABS.	%	ABSOLUTO	%	
80	7	100	151	100	6.541.531	100	0,95
81	8	114	167	111	7.314.924	112	1,04
82	9	128	173	115	7.609.863	116	1,08
83	14	200	165	109	7.454.189	114	1,07
84	15	214	165	109	7.834.874	120	1,14
85	16	228	165	109	8.031.998	123	1,19
86	16	228	153	101	8.278.333	127	1,27
87	20	286	153	101	7.797.844	119	1,21
88	23	328	136	90	7.346.077	112	1,15
89	25	357	127	84	7.051.601	108	1,09

FONTE: DNTA/SYNDARMA

OBS: 1. Participação da frota nacional na frota mundial.
 2. Idade média das embarcações nacionais em 1989:
 10 anos.

meros, comparados ao comportamento da frota mundial, constantes da Tab.nº 4, indicam um ligeiro crescimento da capacidade nacional de transporte em termos de toneladas e um acompanhamento da tendência decrescente internacional em número de navios. Pelos dados do DNTA, a frota brasileira ocupava, em 1989, o 16º lugar no "ranking" internacional.

Em 1989, a frota própria brasileira transportou 15,4% da carga total negociada internacionalmente, representando 17,2% do frete bruto gerado em dólares. Nesse mesmo ano, os navios afretados ficaram com 19,9% das cargas, gerando 19,6% dos fretes, enquanto a bandeira estrangeira participou com 64,7% nas cargas e 63,2% no frete. Se considerarmos que a bandeira brasileira deve participar com os 40% previstos pela prescrição de cargas, este desempenho é baixo, tornando-se menor se levarmos em conta que é mister disputar, em regime de mercado, os 20% destinados às terceiras bandeiras. De outro lado, esse percentual sequer é completado se somado à parcela dos navios afretados, recurso que drena parte das receitas obtidas.

Ao atentarmos para o período 1980/1989, mostrado na Tab.nº 5, a bandeira brasileira aumentou em 34% sua participação na tonelagem total transportada, tendo os afretados reduzido 30%, enquanto a estrangeira cresceu 59%. Estes números correspondem, em termos de geração de frete bruto, ao crescimento de apenas 4% para a bandeira própria, decréscimo de 18% para os afretados e crescimento de 51% para a estrangeira.

É interessante ressaltar que, ao observar pelo lado da rentabilidade, o segmento de carga geral se impõe ao dos grãos, dada a preponderância dos fretes gerados. Não obstante os grandes volumes líquidos e sólidos intercambiados pelas diferentes economias mundiais, e que em média representam 70% da tonelagem transportada sobre a água, é em torno da carga geral que debatem os participantes do mercado. Este fato está demons-

TABELA 4

FROTA MERCANTE MUNDIAL

ANO	Nº NAVIOS		CAPACIDADE	TPB
	ABSOLUTO	%	ABSOLUTO	%
80	78.832	100	690.854.983	100
81	73.864	94	697.188.113	101
82	75.151	95	701.979.762	102
83	76.106	96	694.512.141	100
84	76.068	96	683.285.783	98
85	76.395	97	673.691.787	97
86	75.266	95	647.638.636	93
87	75.240	95	640.764.094	92
88	75.680	96	637.078.843	92
89	76.100	96	646.809.614	93

FONTE: DNTA

TABELA 5

TRANSPORTE BRASILEIRO DE LONGO CURSO
BANDEIRA BRASILEIRA E ESTRANGEIRA
POR TONELADA E FRETE GERADO (EXP.+IMP.)

ANO/ BANDEIRA		TONELAGEM (1000 TON)			FRETE (US\$ 1000)		
		ABSOLUTO	%ANO	%PER.	ABSOLUTO	%ANO	%PER.
80	P	25.200	14.4	100	747.300	20.1	100
	A	61.700	35.2	100	1.075.000	29.0	100
	E	88.300	50.3	100	1.885.000	50.9	100
	T	175.200	100.0	-	3.707.300	100.0	-
81	P	32.000	18.6	127	979.200	23.8	131
	A	47.900	27.8	78	1.006.700	24.4	94
	E	92.100	53.6	104	2.130.200	51.8	113
	T	172.000	100.0	-	4.116.100	100.0	-
82	P	33.200	20.3	132	999.300	26.2	133
	A	45.900	28.1	74	802.400	21.0	75
	E	84.400	51.6	95	2.012.100	52.8	106
	T	163.500	100.0	-	3.813.800	100.0	-
83	P	29.500	19.0	117	838.100	23.7	112
	A	39.700	25.6	64	772.100	21.9	72
	E	85.800	55.4	95	1.918.300	54.4	102
	T	155.000	100.0	-	3.528.500	100.0	-
84	P	29.471	17.0	117	783.650	21.7	105
	A	44.014	25.5	71	769.990	21.3	72
	E	99.372	57.5	112	2.052.885	57.0	109
	T	172.857	100.0	-	3.606.525	100.0	-
85	P	31.502	17.3	125	743.399	20.4	99
	A	37.434	20.5	61	732.270	20.1	68
	E	113.626	62.2	129	2.161.238	59.5	115
	T	182.562	100.0	-	3.636.907	100.0	-
86	P	34.368	18.8	136	730.070	21.4	98
	A	39.152	21.5	63	719.059	21.1	67
	E	108.242	59.7	122	1.958.475	57.5	104
	T	182.042	100.0	-	3.407.604	100.0	-
87	P	30.468	16.3	121	664.687	18.7	89
	A	45.928	24.6	74	880.052	24.8	82
	E	109.856	59.1	124	2.007.536	56.5	106
	T	186.252	100.0	-	3.552.275	100.0	-
88	P	31.711	15.8	126	683.564	17.0	91
	A	44.830	22.4	73	844.168	21.0	78
	E	123.730	61.8	140	2.493.000	62.0	132
	T	200.271	100.0	-	4.020.732	100.0	-
89	P	33.792	15.4	134	776.788	17.2	104
	A	43.330	19.9	70	881.352	19.6	82
	E	140.930	64.7	159	2.842.845	63.2	151
	T	218.057	100.0	-	4.500.985	100.0	-

FONTE: DNTA

VALORES ARREDONDADOS

OBS: P= bandeira própria
A= bandeira afretada
E= bandeira estrangeira
T= todas as bandeiras

trado na Tab.nº 6.

. O setor graneleiro - submetido ao mercado, o comércio internacional de frete de graneis é extremamente ágil e instável, sendo empregado com freqüência o afretamento de navios na modalidade "voyage charter". É uma atividade altamente especulativa, envolvendo riscos elevados e prontas decisões, exigindo dos profissionais do ramo, os operadores, o conhecimento profundo do mercado mundial, a utilização de navios que estejam em melhor posição geográfica para reduzir custos de viagens, bem como conjugar cargas para diminuir trechos com porções vazios (viagens em lastro).

Assim, o mercado dos graneis é altamente sensível à variação da demanda, cujo crescimento ocorrido no início dos anos setenta encorajou volumosas encomendas de navios de grande porte.

Com o advento da crise mundial, em parte provocada pelos choques do petróleo, a queda da demanda de graneis associada à grande oferta de serviços pressionou o frete para baixo, com conseqüente prejuízo operacional à armação.

Sempre protegido pelo Governo, o armador brasileiro não se posicionou para a competição, na esperança que os subsídios e incentivos trouxessem compensações. De seu lado, o Governo, via interferências que provocaram aumento dos custos de capital, da manutenção dos navios, dos encargos sociais e tributários, colaborou para o crescimento da desvantagem entre a armação nacional e internacional. Associa-se ao quadro a presença silenciosa da bandeira de conveniência, sempre apta a oferecer menores fretes.

Internamente esta crise se localizou no graneis sólidos, uma vez que o granel líquido é, em sua quase totalidade, operado pela FRONAPE com fretes administrados, invocando razões de segurança nacional.

TABELA 6

PARTICIPAÇÃO % DA CARGA GERAL EM RELAÇÃO AO TOTAL TRANSPORTADO
LONGO CURSO (EXP.+IMP.)

ANO	FRETE%	TONELAGEM%
80	45.90	7.60
81	45.70	8.00
82	44.70	8.20
83	47.03	10.57
84	50.04	11.49
85	50.45	11.94
86	51.04	12.83
87	49.71	11.72
88	51.19	11.27
89	51.28	11.60

FONTE: DNTA

Convém lembrar que a PETROBRAS e a DOCENAVE, ambas estatais, são os maiores e mais modernamente estruturados armadores nacionais. Ambos compõem a base do setor de graneis nacional e, acompanhando o padrão de organização da marinha mercante internacional, se vinculam a grupos econômicos que atuam em outras atividades e, mais especificamente, ao Governo.

Em janeiro de 1983, quando nove graneleiros de sólidos nacionais estavam em "laid up", totalizando 295 mil TPB, o Governo baixou a Portaria Interministerial nº 58, adotando medidas de emergência para ativar estes navios (43:54). Os resultados podem ser verificados pelos dados estatísticos apurados no período e a seguir comentados.

O granel líquido apresentou crescimento de tonelagem transportada pela frota própria e decréscimo para todas as bandeiras. Este fato se explica pela maciça participação da PETROBRAS. Em relação ao frete bruto gerado, a frota própria apresentou apreciável crescimento enquanto para todas as bandeiras os valores se mantiveram relativamente estáveis. O frete médio por tonelada na frota própria cresceu 67% enquanto para todas as bandeiras o crescimento foi de 45%.

No segmento do granel sólido, a frota própria aumentou a participação na tonelagem transportada em percentual maior que o de todas as bandeiras. Na geração de fretes, ocorreu pequeno acréscimo em ambas as frotas. O frete médio decresceu, respectivamente, 29% e 24%, com visíveis prejuízos aos armadores e à nação. Estes dados podem ser constatados nas Tab. nº 7 a 11.

Com a economia voltando a se expandir, os fretes reiniciaram lenta recuperação a partir de 1988, como pode ser constatado na Fig. nº 2, indicando chances de atratividade para os armadores, com reflexos diretos e positivos sobre a construção naval.

Assim, apesar de todas as iniciativas quer do Governo,

TABELA 7

TRANSPORTE 2º TIPO DE CARGA - LONGO CURSO
 FROTA PRÓPRIA (EXP.+IMP.)
 CARGA TRANSPORTADA 1000 TON.

ANO	GRANEL LIQ. %		GRANEL SOL. %		SUB-TOTAL %		CARGA GERAL %		TOTAL
80	12.600	100	9.600	100	22.200	100	3.000	100	25.200
81	16.600	132	12.400	129	29.000	131	3.000	100	32.000
82	16.300	129	14.200	148	30.500	137	2.700	90	33.200
83	13.600	108	13.400	139	27.000	122	2.500	83	29.500
84	13.686	108	13.080	135	26.766	120	2.705	90	29.471
85	15.312	121	13.925	145	29.239	131	2.265	73	31.502
86	15.355	121	16.913	176	32.268	145	2.380	76	34.648
87	13.778	109	14.693	152	28.471	128	1.997	63	30.468
88	15.404	122	14.188	146	29.592	133	2.119	70	31.711
89	16.030	127	15.060	156	31.090	140	2.702	90	33.792

FONTE: DNTA

VALORES ARREDONDADOS

TABELA 8

TRANSPORTE 2º TIPO CARGA - LONGO CURSO
 TODAS AS BANDEIRAS (EXP.+IMP.)
 CARGA TRANSPORTADA 1000 TON.

ANO	GRANEL LIQ. %		GRANEL SOL. %		SUB-TOTAL %		CARGA GERAL %		TOTAL
80	54.800	100	107.000	100	161.800	100	13.400	100	175.200
81	49.900	91	108.300	101	158.200	98	13.800	103	172.000
82	49.100	89	100.900	94	150.000	93	13.500	101	163.500
83	42.000	77	96.600	90	138.600	86	16.400	122	155.000
84	39.926	73	113.568	106	154.494	95	19.363	144	172.857
85	36.453	66	124.120	116	160.573	99	21.989	163	182.562
86	37.332	68	121.336	113	158.668	98	23.374	174	182.042
87	39.881	73	124.533	116	164.414	102	21.838	163	186.252
88	40.031	73	137.689	128	177.720	110	22.551	168	200.271
89	40.764	74	152.138	142	192.902	119	25.155	187	218.057

FONTE: DNTA

VALORES ARREDONDADOS

TABELA 9

TRANSPORTE 2º TIPO DE CARGA - LONGO CURSO
 FROTA PRÓPRIA (EXP.+IMP.)
 FRETE GERADO US\$ 1000

ANO	GRANEL LIQ. %		GRANEL SOL. %		SUB-TOTAL %		CARGA GERAL %		TOTAL
80	137.100	100	131.100	100	268.200	100	479.100	100	747.300
81	301.000	219	167.300	128	468.300	174	510.900	107	979.200
82	326.700	238	179.300	137	506.000	187	493.300	103	999.300
83	290.400	212	144.300	101	434.700	162	403.400	84	838.100
84	285.333	208	118.900	91	401.233	150	379.417	79	783.650
85	286.332	209	138.432	106	424.764	158	318.635	66	743.399
86	308.359	225	116.871	89	425.230	158	304.840	64	730.070
87	291.937	213	101.737	78	393.674	147	271.013	56	664.687
88	278.463	203	112.116	85	390.579	146	292.985	61	683.564
89	291.300	212	145.600	111	436.900	163	339.888	71	776.788

FONTE: DNTA

VALORES ARREDONDADOS

TABELA 10

TRANSPORTE 2º TIPO DE CARGA - LONGO CURSO
 TODAS AS BANDEIRAS (EXP.+IMP.)
 FRETE GERADO US\$ 1000

ANO	GRANEL LIQ. %		GRANEL SOL. %		SUB-TOTAL %		CARGA GERAL %		TOTAL
80	718.000	100	1.288.700	100	2.006.700	100	1.700.600	100	3.707.300
81	941.300	131	1.293.800	100	2.235.100	111	1.881.000	111	4.116.100
82	950.200	132	1.160.500	90	2.110.700	105	1.703.100	100	3.813.800
83	847.000	118	1.021.900	79	1.868.900	93	1.659.600	97	3.528.500
84	795.991	111	1.001.365	77	1.797.356	89	1.809.169	106	3.606.525
85	716.400	99	1.078.915	84	1.795.315	89	1.841.592	108	3.636.907
86	740.359	103	928.715	72	1.669.074	83	1.783.530	105	3.407.604
87	768.876	107	1.016.691	79	1.785.567	89	1.766.708	104	3.552.275
88	748.269	104	1.213.755	94	1.962.024	98	2.058.708	121	4.020.732
89	775.642	108	1.403.459	108	2.179.101	108	2.321.884	136	4.500.985

FONTE: DNTA

VALORES ARREDONDADOS

TABELA 11

FRETE MÉDIO 2º TIPO DE CARGA - LONGO CURSO
 BANDEIRA PRÓPRIA E TODAS (EXP.+ IMP.)
 US\$/TON

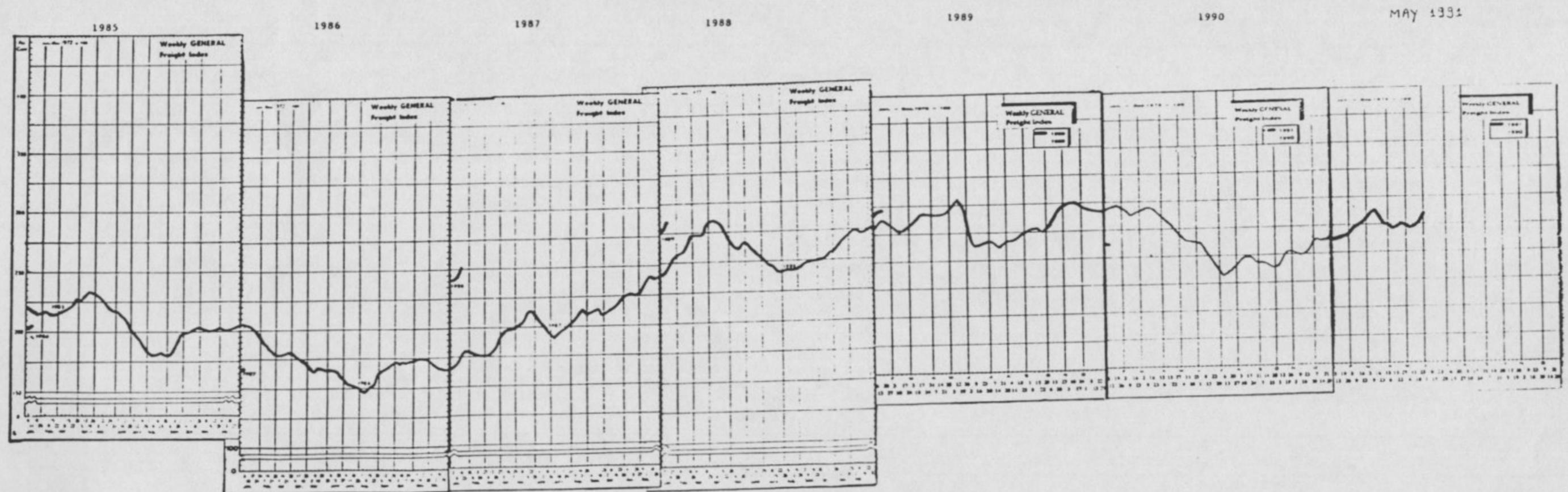
ANO	GRANEL LIQ.		GRANEL SOL.		CARGA GERAL		TOTAL	
	P	T	P	T	P	T	P	T
80	10.89	13.10	13.66	12.04	159.70	126.91	29.65	21.16
81	18.13	18.86	13.49	11.95	170.30	136.30	30.60	23.93
82	20.04	19.35	12.63	11.50	182.70	126.15	30.10	23.33
83	21.35	20.16	10.77	10.58	161.36	101.19	28.41	22.76
84	20.98	19.95	9.14	8.82	140.52	93.73	26.65	20.87
85	18.71	19.68	9.96	8.69	144.81	84.09	23.60	19.93
86	20.15	19.85	6.91	7.66	132.52	76.54	21.10	18.72
87	21.30	19.32	6.96	8.16	142.63	81.04	21.86	19.08
88	18.07	18.70	7.95	8.82	139.48	91.50	21.56	20.08
89	18.21	19.06	9.71	9.23	125.85	92.50	23.05	20.65

FONTE: DNTA

OBS: P= bandeira própria
 T= todas as bandeiras

FIGURA 2

VARIAÇÃO DA TAXA DE FRETES NO MERCADO INTERNACIONAL
COMMODITIES (1970=100)



MAY 1991

FONTE: MARITIME RESEARCH, INC.

quer dos empresários, constata-se que o longo curso brasileiro vem se mostrando impotente para assumir seu próprio papel dentro do mercado e mais ainda, incapaz de conter o avanço das outras bandeiras, permitindo que assumam fatias cada vez maiores no transportes de riquezas nacionais intercambiadas com o resto do mundo.

Dai decorre a necessidade de criteriosa expansão da frota levando em conta: o comportamento do intercâmbio internacional brasileiro; a necessidade de aproximar a participação da bandeira brasileira dos 40% preconizados, deixando aos afretados menores parcelas possíveis; a conveniência de disputar os 20% prescritos às terceiras bandeiras; o risco de possuir navios ociosos em face de conjunturas; e a tendência cada vez maior de especializar navios e cargas. De fato, a carga geral e o transporte intermodal assumem contornos de fatia cada vez mais nobre e rica do transporte marítimo internacional.

Os empresários consideram que a tendência dos serviços de longo curso indica que:

- . as frotas das empresas serão cada vez menores;
- . os serviços em terra serão sub-contratados, em forma de "pool" com outras empresas;
- . os navios serão cada vez mais especializados; e
- . ocorrerá expansão no número de empresas de navegação.

(41)

CAPITULO 2

O SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE MARITIMO

O secular domínio do mercado mundial da navegação mercantil por ingleses, nórdicos e gregos, induziu a que os demais países, ao longo do tempo, buscassem internalizar as rendas geradas pelo transporte marítimo derivado de suas exportações e importações.

O aumento da capacidade de investimentos em ampliação e modernização da frota própria e a redução dos custos operacionais tornaram-se fatores determinantes da competitividade das empresas de navegação frente aos tradicionais armadores. Em consequência, surgem as políticas governamentais de apoio ao desenvolvimento de suas marinhas mercantes.

Para reduzir as desvantagens comparativas de suas frotas, a maioria dos governos passou a conceder vantagens à atividade, em termos de subsídios diretos e indiretos, visando consolidar sua participação no mercado.

Atualmente, os mecanismos de promoção e apoio mais comumente utilizados são:

- . de natureza fiscal tais como subsídios à operação e a aquisição de embarcações, depreciação acelerada, isenções fiscais diversas, etc...

- . de natureza creditícia, como financiamentos oficiais a juros vantajosos para aquisição e reforma de embarcações, prestação oficial de garantia a empréstimos internos e externos, etc..., e

- . de reserva de mercado, via prescrição de cargas.(39:17)

Para executar, coordenar e controlar este variado número de atividades e encargos, cada país estabeleceu seus próprios organismos estruturais que, acompanhando a conjuntura, atuam em consonância com os objetivos do governo.

Em 1990, o Presidente Collor, ao assumir seu mandato, introduziu significativas alterações na estrutura administrativa estatal. O setor de transportes, antes comandado por um Ministério exclusivo, foi aglutinado à outros três então existentes (Minas e Energia, Comunicações e Indústria e Comércio), transformando-se no Ministério da Infra-Estrutura (MINFRA). Esse novo órgão ficou logo conhecido como o super-ministério, tal o número de empresas estatais que lhe estão subordinadas (são 99 aquelas em que o Governo detém mais de 50% do capital)(35), formadoras de um respeitável orçamento e, simultaneamente, portadoras dos conhecidos problemas de ineficiência e descontrole econômico-financeiro. As Fig.nº 3 e 4 mostram a nova configuração do setor marítimo e as principais alterações introduzidas.

Comparativamente à maioria dos países, os benefícios de natureza fiscal e creditícia e os de reserva de mercado concedidos pelo Brasil são, em termos quantitativos, bastante generosos, a não ser quanto aos subsídios à operação, adotados por alguns governos mas não pelo brasileiro.

As isenções de impostos e demais benefícios fiscais assemelham-se aos concedidos pelos demais países. Mas as condições de financiamento à ampliação e renovação de frota são dos mais favorecidos.(39:17)

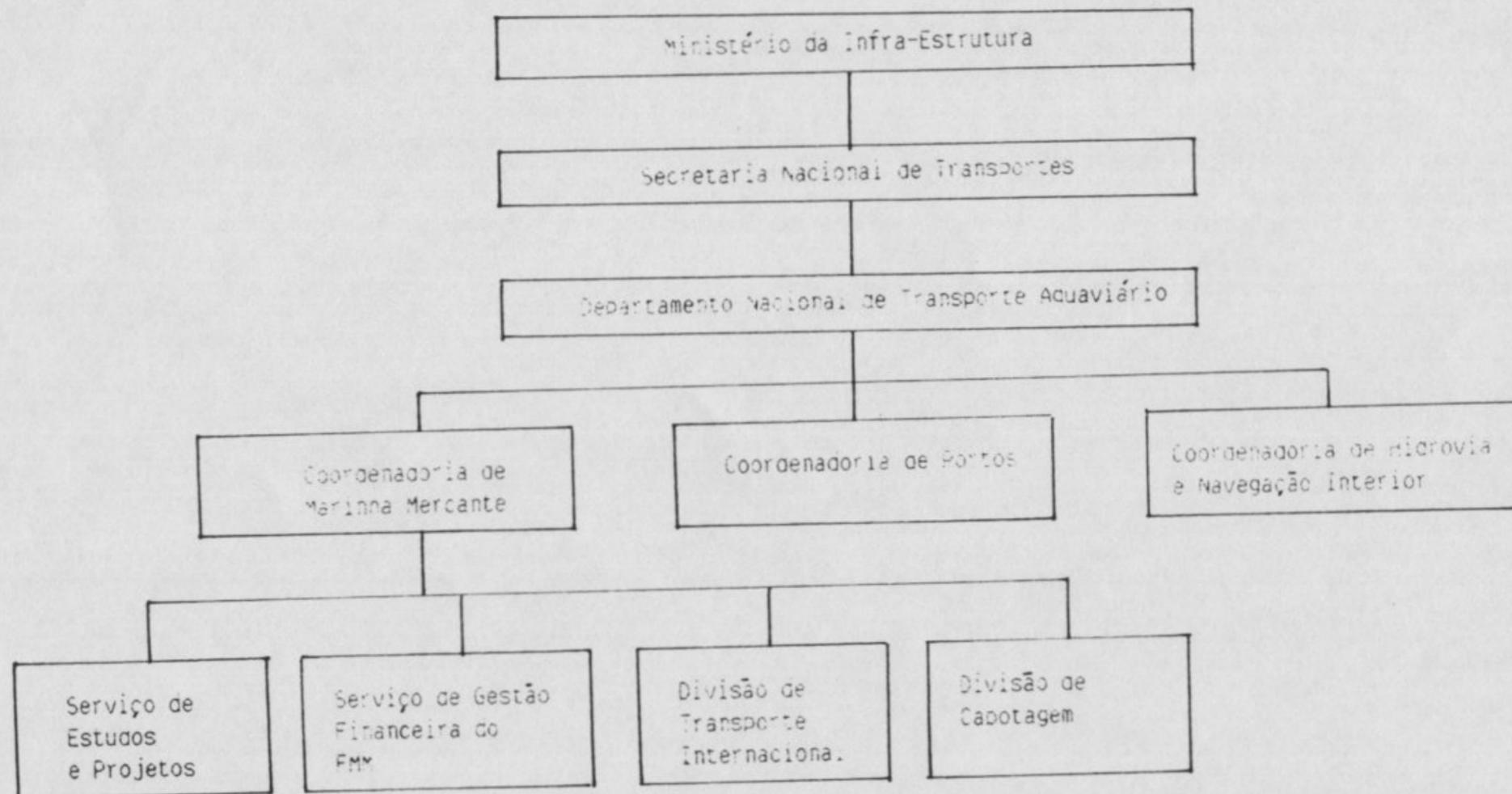
Vejamos a seguir alguns dos principais mecanismos oficiais criados pelo Estado em defesa do segmento mercante marítimo brasileiro, ao longo de sua evolução.

I. Fundo de Marinha Mercante (FMM): criado pelo Dec. Lei 3381 de 24 de abril de 1958, sofreu várias alterações ao longo do tempo. É o primeiro e principal marco da transformação do setor, atuando como financiador de grandes investimentos.

Destina-se a prover os recursos para a renovação, ampliação e recuperação da frota nacional e assegurar a continuidade

FIGURA 3

A NOVA ESTRUTURA DO SETOR MARITIMO



FONTE: PORTOS E NAVIOS

FIGURA 4

O QUE MUDOU PARA O SETOR

Assunto	Legislação Anterior	Nova Política
Câmbio	A cotação oficial era fornecida diariamente pelo Banco Central.	Instituição do câmbio livre. A cotação é estabelecida pelo mercado.
Importações	*Equipamentos sem similar nacional tinham redução de 80% de impostos de importação. *Equipamentos produzidos no Brasil só podiam ser importados com redução de impostos após acordo entre estaleiro e fabricante.	*Ficam revogadas todas as isenções e reduções de imposto de importação. *Permanecem os benefícios apenas para equipamentos destinados ao reparo naval.
Adicional ao frete para renovação da Marinha Mercante (AFRMM)	*Adicional que incidia em 50% sobre os fretes de importação. *Seus recursos eram distribuídos da seguinte forma: 50% para o Fundo de Marinha Mercante, 36% para a Conta Especial dos Armadores e 14% para a conta vinculada.	*Este adicional foi reduzido em 50%. *Permanece a mesma distribuição.
Adicional de tarifa Portuária	*Adicional de 50% cobrado sobre as tarifas portuárias. *Recolhidos pelos complexos portuários e administrado pela Portobrás.	*Este adicional foi reduzido em 50%. *A partir de janeiro de 1991 será aplicado pelo BNDES.
Ministério dos Transportes	*O setor marítimo era coordenado pela Secretaria de Transportes Aquaviários (STA). O Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante (CDFMM) era responsável pela arrecadação do AFRMM.	*O Ministério dos Transportes foi incorporado pelo Ministério da Infra-Estrutura. A STA foi extinta e substituída pelo Departamento Nacional de Transporte Aquaviário (DNATA). O CDFMM também foi extinto e suas funções serão absorvidas pelo Serviço de Gestão Financeira do Fundo de Marinha Mercante. Este serviço será prestado pelo novo DNATA.
Portobrás	*Holding do sistema portuário que controlava os portos. Sede: Brasília.	*A holding foi extinta e suas atribuições passaram para a coordenadoria de portos do Departamento Nacional de Transportes Aquaviários.

Fonte: Portos e Navios

e regularização da produção da indústria de construção naval nacional.

Além dos valores oriundos do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), que será visto adiante, pode receber recursos das dotações orçamentárias da União e de outros recursos com aplicações previstas em legislação específica, de empréstimos contraídos, e de outras fontes.

Para reestimular a iniciativa privada, reprimida em face de 80% da frota nacional estar em mãos das estatais Lloyd Brasileiro, DOCENAVE e PETROBRAS, o FMM foi alterado pelos Dec. Lei 2404 e 2414/87, visando aumentar as possibilidades dos armadores privados, que necessitassem ampliar suas frotas, abrindo também perspectivas para reduzir a ociosidade do setor de construção naval.

O FMM, gerido pela Superintendência Nacional de Marinha Mercante (SUNAMAM), órgão extinto em 1988, foi transferido para a esfera do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) em 1983. Neste intervalo de tempo, o BNDES era uma espécie de tesoureiro da SUNAMAM, embora opinasse quanto à exequibilidade dos projetos postulantes à financiamentos.

Em março de 1990, o novo Governo introduziu novas modificações, vedando financiamentos a fundo perdido com estes recursos. O financiamento subsidiado ficou assim sensivelmente reduzido, preservando entretanto, outras funções vitais para a expansão do setor.

II. Reserva de mercado: também conhecida como prescrição de cargas ou proteção de bandeira, foi criada pela resolução 2995 de 30 de maio de 1967, da antiga Comissão de Marinha Mercante (CMM), posteriormente SUNAMAN e hoje DNTA. Os Dec. Lei 666 e 687/69 consolidaram estas medidas, aplicadas principalmente nos fluxos de importação. Para a carga geral, maior geradora de divisas, a política adotada é conhecida por

40/40/20, isto é, 40% para as bandeiras diretamente interessadas na carga e 20% para a terceira bandeira.

Nos acordos bilaterais as cargas são divididas em partes iguais entre os partícipes. Para as cargas de importação destinadas a órgãos das administrações públicas federal, estadual e municipal, a legislação prescreve o transporte de 100%.

III. Concessão de linhas de navegação internacionais à armadores privados: em abril/maio de 1967, estudo realizado pela então CMM selecionou as primeiras empresas privadas para a exploração das linhas internacionais de carga geral, até então exclusivas do Lloyd Brasileiro. As poucas escolhidas formaram acordos com a estatal a fim de harmonizarem seus interesses nas áreas onde operavam.

Como visto, o Lloyd era absoluto no longo curso. As empresas privadas se restringiam à cabotagem e não reuniam experiência nem equipamento para participar do mercado mundial. Por ação do Estado, aquelas selecionadas são aparelhadas via incentivos oficiais e recebem proteção governamental para atuarem neste novo campo.

Com o passar do tempo, sucessivos fatos interferem no processo, a revelia da iniciativa privada, promovendo ações positivas e negativas: o Governo imprime velocidade no crescimento do porte dessas empresas através de grandiosos planos de construção naval, os quais não se afinavam com a capacidade dos armadores e sim com a vontade governamental de expandir o setor; o Lloyd sofre crises cíclicas de saúde econômico-financeira; o país passa a exportar cada vez mais, mudando o perfil das cargas, voltando-se para o transporte multimodal; é concedida autorização para "outsiders" operarem no mercado brasileiro, entre outros. Assim, os armadores se atualizam com os procedimentos do mercado, crescendo em experiência.

Este quadro configura o nascimento de uma Marinha Mercante

de longo curso mais por ação do Governo do que por iniciativa e risco do empresariado brasileiro. O número de empresas começa crescer e, em 1989, já era de 25, de acordo com a Tab.nº3. ||

Ao longo deste tempo, as empresas estatais (FRONAPE e DO-CENAVE), operando em setores específicos e ligados a grupos de exploração de granéis de interesse do governo (minerais e petróleo), não fazem sombra às empresas privadas. Pelo contrário, se compararmos o desempenho dos armadores privados e do Lloyd, atuando no mesmo segmento do mercado e recebendo os mesmos fretes, aqueles conseguem pagar suas contas e realizar lucros enquanto na estatal as receitas são insuficientes para honrar seus compromissos, gerando déficits financeiros. || B

Notícias recentes em jornais dão conta de que a DOCENAVE já está operando uma linha de graneleiros para a costa leste dos EUA, transportando produtos siderúrgicos, café, celulose, alumínio, papel, etc... A expansão e a diversificação seguem estratégia da empresa para o ano 2000, visando assegurar lucratividade contínua, no ambiente atual de mudanças e desafios.

Aos empresários privados cabe, portanto, a busca da atualização para se tornarem competitivos frente aos concorrentes nacionais, mesmo estatais, e principalmente os internacionais que, na maioria das vezes, oferecem melhores condições e fretes mais baixos aos embarcadores.

IV. Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM): criado pelo Dec 1142 de 30 de dezembro de 1970, em substituição à Taxa de Renovação da Marinha Mercante (TRMM) advinda em 1958, está regulamentado pelos Dec Lei 2404 de 23 de dezembro de 1987 e 2414 de 17 de fevereiro de 1988. Corresponde ao percentual calculado sobre os fretes cobrados pelas empresas, brasileiras e estrangeiras, que operem em qualquer porto nacional, e é devido, na entrada, no porto de desembar-

que, á razão de: 50% sobre o frete na navegação de longo curso, 20% na cabotagem, e 10% na fluvial e lacustre.

O produto desta arrecadação destina-se a três contas: ao FMM, visando o fomento da construção naval; ás empresas brasileiras de navegação-conta vinculada, para a aquisição de novas embarcações, reparos e manutenção das em uso e para amortizações de empréstimos contraídos ao FMM; e á conta especial, para rateio entre as empresas, proporcionalmente ao total de fretes por elas gerado no tráfego internacional, sendo calculado com base nas rendas oriundas exclusivamente da carga geral.

A maior fonte de arrecadação do AFRMM é originada no longo curso, que participa com cerca de 90% do total, de acordo com dados do DNTA. O Governo Collor introduziu alterações neste instrumento, reduzindo o percentual a arrecadar á metade.

Outras leis, regulamentos, resoluções, portarias e instrumentos legais foram baixados ao longo do tempo, a ponto da complexidade da legislação na Marinha Mercante e na área portuária ter sido alvo de estudo que visava desburocratizá-las. Algumas estatísticas indicam serem mais de 1.500 os documentos legais que interferem no setor. É necessário buscar a legislação sintética e objetiva.(10:9)

Uma das principais plataformas do Presidente Collor era a drástica redução da intervenção governamental no setor produtivo. Para que o País pudesse caminhar para a modernidade era necessário implantar a economia de mercado.

Em 14 de janeiro de 1991, o MINFRA baixou as Portarias 07, 08, 09 e 10, cujo objetivo era a desregulamentação da Marinha Mercante. São iniciadas as condições para o novo perfil da economia, com a competição norteando os caminhos a serem seguidos, acabando com a reserva de mercado.

A primeira Portaria permite as empresas de longo curso

operarem com qualquer mercadoria e em qualquer das atividades de navegação, usando qualquer tráfego ou linha. Isto significa que, quanto ao petróleo e seus derivados, permanece com a União somente a compra e venda do óleo cru. Cria também a figura do "outsider" brasileiro, importador ou exportador independente que competirá com empresas que comercializam pelo sistema conferenciado.

As demais Portarias baixam medidas semelhantes no segmento da cabotagem, na navegação de apoio portuário e de apoio marítimo.(45:7)

As opiniões se dividem sobre os futuros desdobramentos que a medida trará ao setor. Os exportadores aplaudem a desregulamentação enquanto os armadores se envolvem em conflitos, alguns temendo a competição predatória. É necessário dar tempo ao tempo de modo a permitir uma real avaliação das consequências destas medidas.

Ainda persiste, entretanto, um grande envolvimento de entidades oficiais ligadas ao setor marítimo que provoca desgaste e prejuízo a todos. Além do MINFRA via DNTA, os Ministérios da Marinha, do Trabalho e Previdência Social, das Relações Exteriores, da Saúde, da Agricultura, e da Economia, Finanças e Planejamento são responsáveis por tarefas específicas, dentro da atividade marítima.

Esta extensa gama de órgãos, com vinculação direta ou indireta, gera por vezes normas conflitantes ou superpostas dificultando e onerando o setor.

CAPITULO 3

O SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

Aspectos físicos: no sistema de transporte marítimo, a estrutura portuária é o elo de ligação entre o "hinterland" (trens, caminhões e dutos) e a navegação. (28:43)

A existência de portos capacitados a operar as cargas que por eles circulam não é suficiente. É preciso que o complexo portuário atue com eficiência, eficácia e operosidade, com um mínimo tempo de espera e a um custo, pelo menos, compatível com os portos estrangeiros.

A maioria dos portos nacionais foi construída no início deste século, com instalações e porte ajustado à sua época, quando ainda nem se cogitava do aparecimento dos grandes graneleiros, do navio porta container e do "roll-on/roll-off". Com suas inovadoras características técnicas e grandiosidade, estas embarcações passaram a exigir novas e melhores condições de apoio às suas operações, tornando impraticável ou improdutiva sua atracação ou até mesmo sua simples entrada em grande parte dos nossos portos. Estes navios provocaram aumento considerável na movimentação de grandes volumes sobre as respectivas viaturas, num sistema integrado, possibilitando o transporte direto porta-a-porta.

Podemos então afirmar que o porto moderno é algo diferente do que hoje encontramos na maioria dos portos nacionais. A ausência quase total do chamado retro-porto, isto é, a falta de pátios ferroviários e rodoviários, de armazéns gerais na retaguarda para recebimento, manuseio e guarda de mercadorias, de áreas de movimentação e estacionamento para veículos grandes e pesados e de apoio industrial, coloca nossas instalações na contra-mão da tendência básica da moderna conceituação do transporte marítimo, que não considera em separado o binômio

navio-porto.

O transporte a longa distância tem seus custos reduzidos se executados em grandes navios que, face ao seu porte, encontram dificuldades para acessar todos os portos. Por isso surge um novo conceito de serviço: o "transshipment". A idéia é selecionar pontos/portos estratégicos para receber estas grandes unidades e transferir sua carga, ou parte, para navios menores que completarão a distribuição regional das mercadorias.

De outro lado, o conceito de transporte intermodal também altera consideravelmente o entendimento de eficiência portuária, evoluindo para a exigência do transporte como um todo. Faz-se necessário a complementação com malha rodo-ferroviária ligando estes portos aos grandes centros produtores, distribuidores e consumidores.

Aspectos funcionais no manuseio das cargas: pelos custos que envolve, a navegação mercante e em especial a de longo curso, para cumprir suas finalidades com eficácia, necessita que as operações de carga e descarga se processem com rapidez, segurança e economia.

No entanto, o que se observa nos portos brasileiros é o inverso dessas necessidades. As operações do manuseio da carga são morosas, o grau de avarias e falta de material é inaceitável, e os custos de mão de obra, principalmente dos trabalhadores avulsos, são excessivos.

Estas deficiências ocorrem em razão da falta ou mau estado de conservação dos equipamentos, restrições geográficas, faltas de berços ou cais, horas úteis perdidas ao início e fim de cada jornada de trabalho, tarifas sem uniformidade e deficiências retro-portuárias como transporte ferroviário inadequado e falta de armazéns de ensilagem na maioria dos portos.

Este conjunto de deficiências pode significar, muitas vezes, uma permanência excessiva dos navios nos portos, pela mo-

rosidade das operações do manuseio das cargas, o que provoca a "demurrage", ou pela espera da oportunidade para atracação.

É importante registrar, também, que a sistemática usada nas operações de carga e descarga no Brasil é por demais conflitante. Um mesmo lote de carga ao ser manuseado tem regimes trabalhistas distintos, com comandos, remunerações e composição das equipes totalmente diversas.

A substituição dos executores de uma faina de manuseio ocorre ora no convés, ora no costado do navio, nas operações de carga e descarga.

As equipes de terra são formadas por empregados da Administração dos Portos, em número menor e sob a responsabilidade desta Administração. São as equipes da capatazia.

As equipes de bordo são formadas por trabalhadores avulsos, pertencentes a sindicatos, monopolistas e distintos, muito bem remunerados e em maior número, mas fora do comando da Administração Portuária. Formam as equipes da estiva.

É evidente que esta composição não oferece condições para um bom funcionamento. Mesmo que existissem equipes de trabalhadores com mesmo nível de produtividade, as cargas se acumulariam ou seriam insuficientes em função do menor número de trabalhadores em um dos lados, quer na carga, quer na descarga.

Diante desse quadro de trabalho, o que se nota, com frequência, é a demora excessiva dos navios nos portos, avarias nos equipamentos de bordo, faltas e avarias à carga e custos elevados no manuseio das mesmas, onerando os armadores, e conseqüentemente os consumidores, com visíveis prejuízos diretos e indiretos à economia do país.

A principal razão deste quadro está assentada na arcaica legislação do setor, aliada a arraigados usos e costumes que ganharam e passaram a desfrutar de amparo legal ao longo do

tempo.

Nossa legislação portuária ainda está assentada em modelo de 1850, época em que as condições de trabalho eram bastante diferentes das atuais e muitos de nossos portos não haviam sido sequer construídos.

Distorções vieram ocorrendo e se incorporando ao longo dos anos, para chegarmos ao ponto de ser inviável a possibilidade de correções ao sistema atual.

Alguns absurdos podem ser encontrados, tanto na capatazia quanto na estiva. Naquele segmento nota-se uma inconveniente distribuição de pessoal ao longo da rede portuária, com excesso em alguns e faltas em outros. No setor da estiva, as duplicações das conferências das cargas, a ausência de mecanismos de atribuição de responsabilidades pelas faltas e avarias impostas às mercadorias e equipamentos de bordo, a ausência de comando único nas operações, e o excesso de paralizações dos serviços constituem-se nos pontos mais negativos do segmento trabalhista.

Torna-se necessário pois, criar uma estrutura nova, incorporando modernos conceitos e técnicas de trabalho, visando a adequação e eficiência do setor como um todo e sobretudo, proteger o bem público, a ordem e os próprios trabalhadores.

Perspectivas de reorientação do setor: a tentativa para desembaraçar o nó da obsolescência e falta de produtividade nos portos nacionais, criado sob a complacência do próprio Governo, responsável maior pelo surgimento de segmentos corporativistas ferrenhos, como é o caso da estiva brasileira, foi iniciada com a posse do novo Presidente em março de 1990, seguida de medidas de desburocratização trazidas ao público em janeiro de 1991. Entre elas está a liquidação da empresa "Holding" Portos Brasileiros S/A, líder do Sistema Portuário Nacional.

Em adição ao movimento de redução da interferência do Governo nas atividades produtivas, foi enviado ao Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 8 de 1991 que, entre outros pontos, pretende:

- . erradicar o monopólio da mão de obra nos portos, com a criação de entidades estivadoras abertas à pessoas jurídicas, pela constituição de cooperativas de trabalhadores;

- . estimular a participação do setor privado na construção, exploração, arrendamento ou locação das instalações portuárias, via licitações públicas;

- . incentivar a participação dos usuários, principalmente os embarcadores e armadores, de forma a desenvolver o intermodalismo;

- . assegurar o aumento da produtividade mediante a racionalização da atividade econômica e integração dos segmentos participantes; e

- . diminuir, sensivelmente, a intervenção do Estado no setor.(55:45)

Algumas fortes reações estão atuando no sentido de boicotar a salutar iniciativa. A maior delas, oriunda do sindicato dos trabalhadores da orla portuária, ameaça a paralização dos portos nacionais por meio de deflagração grevista de grandes proporções, em defesa da manutenção do "status quo" e consequentemente da ineficiência.

A busca da produtividade, da capacidade de competição internacional e dos lucros de atividades econômicas bem planejadas e executadas devem orientar permanentemente o Governo, de modo a tornar efetivas todas as medidas adequadas. Importa, portanto, que estas medidas venham a ser realmente adotadas.

CAPITULO 4

OS ACORDOS E O FRETE

As conferências de Frete - o desenvolvimento da navegação, capacitando às embarcações a exercerem suas atividades de maneira mais regular, a aumentar os volumes transportados e a reduzir custos de serviços, abriu o segmento do transporte marítimo à competição do mercado, concedendo-lhe importância estratégica para as nações.

O incremento do intercâmbio comercial passou a ser uma decisão política de suma relevância e extrema sensibilidade, de modo especial para as nações em desenvolvimento.

A inexorável competição que prevalece no campo do transporte marítimo requer um sistema regulador que, sem levar em conta cartelizações que perturbem a formação de custos razoáveis em bases comerciais, permita que estes sejam alcançados sem recurso a práticas altistas nem a ações predatórias.

As conferências de frete, agrupando armadores de diversas nacionalidades que freqüentam ou participam do mesmo tráfego, há mais de cem anos, vêm contribuindo para a regularidade da navegação mercante mundial, moderando a competição entre as linhas conferenciadas.

Historicamente a "guerra do frete" surge com o já visto desenvolvimento da navegação, quando os armadores, no afã de conseguir cargas cada vez maiores, ofertavam fretes cada vez menores. Esse procedimento era aplicado pela Holanda, Espanha, Itália e Inglaterra entre outros.

Possuindo numerosas colônias e uma grande frota de navios, a Inglaterra dominava o transporte marítimo. Os insumos, produtos das colônias, após serem manufaturados, eram exportados para outros países e, até mesmo, de volta para as próprias colônias.

Com a abertura do Canal de Suez em 1869, o tráfego entre a Inglaterra e seus domínios aumentou a tal ponto que os armadores ingleses foram obrigados a buscar uma forma para evitar a competição predatória que provocava a falência de várias companhias em todo mundo. Assim é que sete armadores, atuando na rota Inglaterra-Calcutá, "trade" do chá e especiarias, resolveram "conversar e conferir o frete" e em 1875 nasceu a primeira Conferência de Fretes, denominação mantida até os dias atuais .

Seus princípios iniciais foram:

- . regular o número de viagens entre Calcutá e portos ingleses;

- . fixar frete mínimo, por mercadoria, independente de quantidade e do porte do navio;

- . obrigar os armadores membros ao cumprimento pontual dos programas de viagens preestabelecidos;

- . proibir a prática de rebates (descontos) ou bonificações concedidas aos embarcadores.(43:3)

Embora o tráfego tenha sido regularizado, tal procedimento não agradou aos exportadores de tecidos de Manchester, uma vez que não poderiam negociar os fretes como desejavam.

A posição desses exportadores era muito respeitada porque o produto proporcionava a mais importante receita de divisas para a Inglaterra. Em 1877, como medida extremada, esses exportadores passaram a afretar navios para o transporte dos seus tecidos, ocasião em que os membros da conferência foram obrigados a oferecer incentivos para que continuassem embarcando suas cargas nos navios conferenciados, prática que ainda hoje é empregada.

Hoje, esses organismos, mais de trezentos e cinquenta, reconhecidos pelos respectivos governos, cobrem toda a gama de rotas regulares existentes no mundo e praticam um conteúdo de

normas de procedimento muito próximo do primitivo.

As Conferências de Frete são, portanto, organismos privados, de caráter internacional, que representam determinados armadores, com a finalidade de elaborar uma regulamentação específica para cada tráfego, no sentido de estabelecer os portos principais e secundários, regularidade de viagens, divisão de cargas entre bandeiras, tarifas de fretes para cada mercadoria e seus complementos.

Este modelo apontou, entretanto, riscos. A ocorrência de possível domínio do mercado por uma ou mais empresas, que passassem a cobrar fretes extorsivos, agindo como no monopólio, provocou a ação de órgãos governamentais visando inibir tais abusos.

Como instrumento regulador surgiram mecanismos locais ou internacionais de limitação do poder destas organizações que tendiam à formação de cartéis, entre os quais são importantes o "Shipping Act" dos EUA, estabelecido em 1916, revisado em 1984 e em fase de nova atualização e o Código de Conduta das Conferências de Fretes, estabelecido no âmbito da UNCTAD, pela Nações Unidas e em vigor desde 1983.

A competição aberta conduz a uma inevitável guerra predatória, fato que ocorria antes do advento das conferências, e por isso seria desastrosa para o desenvolvimento do intercâmbio comercial e o próprio transporte marítimo. O controle governamental, conseqüentemente, conduz a proliferação de regulamentos internacionais que, por sua vez, levam a indesejáveis conflitos de jurisdição entre as nações em competição pelo frete.

Essas considerações são analisadas e constam das principais conclusões dos seguintes trabalhos: a Real Comissão sobre Círculos Marítimos, do Governo Britânico (1909); o Relatório Alexander, do Congresso dos EUA (1914); o estudo "Cartéis In

ternacionais do Transporte Marítimo" de Daniel Marx, um acadêmico independente (1953) e o Relatório Rochdale, do Governo Britânico (1970).(43:42)

Como visto, embarcadores regulares perceberam que podiam negociar tarifas menores. A recusa de redução do frete por parte de armadores era seguida do desvio da carga para armadores não conferenciados e isto fez surgir o conhecido "acordo de lealdade", isto é, fretes menores garantidos por embarques com regularidade mínima no mesmo armador. Como este, outros tipos de mecanismos foram criados, sempre visando estabelecer reciprocidade de vantagens.

Mesmo questionadas nos dias de hoje, as conferências são consideradas "um mal necessário" pela maioria dos países.

Os anos noventa serão marcados pela redução da importância das conferências nos principais "trades". Esta afirmativa se baseia em que, dentro da estrutura atual, elas não têm sido capazes de assegurar estabilidade nos preços entre seus membros (41). Alguns empresários do setor consideram que a tendência é sua transformação em associação internacional de empresas/armadores.

Outros acordos - além das conferências outros tipos de acordos surgiram. Entre eles estão os acordos bilaterais, que no aspecto operacional em nada diferem de uma conferência. A grande distinção está no aspecto jurídico: enquanto estas são criadas por armadores, os acordos são negociados entre governos que, movidos por interesses mútuos, decidem repartir igualmente cargas negociadas entre si, sem espaço para a terceira bandeira. Ambos, acordos e conferências podem ser estabelecidos no mesmo tráfego.

Aplicados sempre no segmento da carga geral, os acordos bilaterais surgiram por conflitos internacionais de legislação

entre as partes em face, muitas vezes, de incentivos e subsídios aplicados na produção ou isenções para importação de determinados bens e por interesses de mútua e autodefesa de mercado quando suas marinhas mercantes não têm poder de competição com os demais armadores internacionais, entre outras causas.

Estes acordos são tratados através da área diplomática e no Brasil, são apreciados e ratificados pelo Congresso Nacional. Daí decorrem efeitos colaterais, isto é, são estabelecidas reciprocidades de tratamento que incluem atendimento às tripulações, assistência mútua aos navios, facilidades cambiais, etc...

Na medida em que a competição pode se acirrar e criar conflitos mesmo dentro das conferências, os acordos bilaterais ganham importância uma vez que, tratados por órgãos oficiais do setor marítimo produzem relacionamento mais fácil entre os países envolvidos, o que permite interferências oficiais de parte a parte para a solução do impasse verificado. Além disto concedem aproximação adequada para a dissuasão de atitudes tomadas unilateralmente que possam interferir prejudicialmente tanto nas conferências como nos próprios acordos bilaterais.

Estes, portanto, permitem ajustar a política de fretes das partes mediante entendimentos e conversações entre órgãos oficiais dos governos, atendendo às peculiaridades de cada um. Atualmente o Brasil participa de dezesseis Acordos Bilaterais listados no Anexo C.

O Brasil é ainda signatário de Acordos de Fretes que cobrem as regiões da África do sul, África Oriental, Argélia, Austrália, Nova Zelândia e Grandes Lagos (Canadá e EUA).

Fora das áreas conferenciadas há mercados marginais relacionados às regiões que apresentam perspectivas de potencialidade futura para trocas comerciais. O Governo, para estimu

lar esta ação, criou, via Conselho Nacional de Comércio Exterior (CONCEX) o Comitê Executivo das Linhas Pioneiras de Navegação Marítima (CELIP), com a finalidade de incrementar comércios latentes. Atualmente estas linhas estão suspensas, e quando ativadas atendiam a costa oeste da África, o Golfo Pérsico, o Paquistão, a Austrália e a Nova Zelândia.

Em suma, se as tarifas de fretes dos conferenciados são relativamente mais altas, este custo adicional é devido à regularidade das linhas, a impossibilidade do armador negar-se a determinadas cargas e também a própria qualidade do serviço oferecido, conjunto de caracteres não encontrado nos "outsiders" e "tramps". Assim, o maior custo é devido a maior qualidade total do serviço conferenciado, fato este que derruba a argumentação de cartelização das conferências, de vez que o mercado dispõe dos outros segmentos apontados.

Composição do custo do transporte marítimo- rotas e portos freqüentados, navios utilizados, mercadorias transportadas, conjuntura econômica dos países envolvidos e despesas portuárias são valores que incidem na formação destes custos.

De um modo geral e abrangente estão estruturalmente compostos por:

- custos fixos:

. custo de capital, relacionado ao preço do navio, à vida útil da embarcação, à remuneração do capital imobilizado face ao mercado financeiro;

. custos correntes:

- seguros do casco, administração, impostos, taxas e despesas de controle;

- tripulação, salários, leis sociais, movimentação de pessoal, passagens, alimentação, etc...

- manutenção e reparo, material de consumo, sobressa-

lentes, combustíveis e lubrificantes, docagens, vistorias, etc...

- encargos portuários, praticagens, taxas de canais, de passagens restritas, serviços de rebocador e lancha.

- custos comerciais, comissões de agentes e de transitários, promoções comerciais e anúncios de programação.

- *custos com a carga:*

. estiva e capatazia;

. seguro da carga;

. indenização por perda e avaria.

No caso brasileiro estes custos apresentam valores mais altos em comparação com o dos países do primeiro mundo pelas seguintes razões:

a) comparados aos estaleiros estrangeiros, em especial aos do Japão e Coréia do Sul, os preços finais dos navios produzidos no Brasil são superiores, o que eleva os custos de capital;

b) do mesmo modo, comparado ao das demais marinhas do mundo, os custos correntes e com a carga também são elevados principalmente em face da legislação brasileira, excessivamente criadoras de taxas, impostos e encargos. (43:17)

A baixa produtividade e qualidade dos serviços realizados nos portos, em grande parte por trabalho braçal, protegido por um sistema desatualizado e corporativista, também fazem crescer os custos adicionando-lhes previsões de maiores perdas de mercadorias, maiores incidências de prêmios de seguros e sobreestadias de navios nos portos, em decorrência das frequentes greves deste setor trabalhista.

De acordo com o Dr. Arsenio Carlos Nóbrega, Diretor Presidente da Cia de Navegação Aliança, as despesas de operação portuária, para os armadores, se dividem em dois terços no Brasil e um terço no estrangeiro. De cada dólar gerado de fre-

te, 35% são dispendidos nestas operações.

Além destes, são considerados fatores que envolvem características de ordem politico-econômica, influenciando diretamente no cálculo do frete:

- impossibilidade de atribuir tarifa elevada à mercadoria de baixo valor unitário, como o caso de boa parte dos grãos;
- interesses promocionais para certas cargas;
- aberturas e exploração de novas linhas visando a conquista de mercados futuros ou esforço de crescimento da exportação nacional.(43:29)

O custo médio de uma viagem é um elemento que o armador sempre cuidou conhecer e manter sob controle. O preço a cobrar pelo serviço oferecido para o transporte de mercadorias importa em cobrir custos e obter lucro, como remuneração do capital investido e pelos riscos que envolvem a atividade.

Em suma, vários são os fatores que interferem ou incidem na formação do frete, levando os armadores às mais diversas considerações, nas quais se incluem, certamente, a conquista de seu espaço no mercado.

CAPITULO 5

A INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL E O FMM

Evolução histórica e as dificuldades do FMM - O que ocorre com a indústria naval é realmente singular. Há mercado em demanda, no Brasil e no exterior. Por se tratar de setor fortemente influenciado por órgãos públicos, em boa parte subsidiados como o fazem os países mais ricos e as marinhas mais fortes, parece faltar uma diretriz estável de médio e longo prazo, que possa orientar o indispensável entendimento entre Governo, estaleiros e armadores, e sem a qual é impossível a sobrevivência do setor, cujos produtos levam em média dois anos para serem construídos.

Nos últimos tempos, os contratos vigentes entre os estaleiros e armadores têm sido atropelados por pacotes de leis e regulamentos que, periodicamente mudam as regras do jogo. Em muitos casos os contratos tornaram-se inexecutáveis, atrasando o cronograma de construção, provocando demorados entendimentos para o reequilíbrio financeiro e pior, a obsolescência dos navios encomendados antes mesmo que entrem em operação.

O exercício de atividades na construção naval é tão antigo quanto o próprio descobrimento do Brasil. Em 1531, por ordem de Martim Afonso de Souza, foram construídos dois bergantins, as primeiras embarcações do tipo europeu aqui produzidas.

Desde então, por iniciativa de homens e empresas de visão como o Barão de Mauá e a Cia. de Comércio e Navegação, os estaleiros vêm se estabelecendo nas imediações da cidade do Rio de Janeiro, movimento este que transformou o Estado em principal polo da construção naval brasileira até hoje.

O crescimento de nossa Marinha Mercante só seria obtido, entretanto, a partir da implantação definitiva e modernização deste parque industrial.

A solução adequada era a construção de navios com requisitos técnicos que permitissem a competição em igualdade de condições com os concorrentes internacionais. Era fundamental, também, desenvolver tecnologia própria de modo a dispensar, gradativamente, a importação de planos e especificações de qualquer natureza.

O governo do Presidente Kubitschek, no período 1956 a 1961, cria o Conselho de Desenvolvimento que viria a ser o precursor do Plano de Metas. Com ele surge a lei que institui o FMM e a TRMM, base da recuperação, ampliação e modernização da Marinha Mercante e da construção naval.

A visão do Presidente, no entanto, era de formação de uma sólida base industrial em variados setores, necessária mas não suficiente para o segmento da prestação de serviços marítimos mercantes, que requer medidas específicas em prol do seu desenvolvimento e proteção.

Os resultados registrados indicaram que o Plano de Metas foi um caso bem sucedido de formulação e implantação de planejamento na área marítima. Suas metas foram atingidas e ultrapassadas, mas restringiram-se ao crescimento físico, sem levar em conta a produtividade e a competitividade necessárias às regras de mercado.

Como consequência, em termos internacionais, a nossa frota mercante já atingia em 1961 a 1.202.000 TPB, com crescimento de 34%, significativo se comparado com o incremento mundial no mesmo período, da ordem de 29%.(49:22)

A base destes números foi a implantação e/ou expansão de seis estaleiros que ainda hoje constituem o bloco principal da indústria nacional: o Mauá; o Emaq; o Caneco; o Ebin-Sô, situado em Porto Alegre; e os dois internacionais que para cá vieram em 1959: o Verolme e o Ishikawajima. Dois outros de porte completam o parque industrial: o Corena, situado em

Itajaí-SC e o Mac-Laren no RJ.

Não obstante o êxito, não foi possível sustentar o ritmo de crescimento. Em 1967 a indústria naval entra em sua primeira crise dentro do novo ciclo de vida.

A situação foi contornada em maio de 1967, com a denúncia de todas as Confências de Frete que atendiam ao Brasil, impondo nova divisão para as cargas brasileiras. Foram estabelecidos os percentuais 40/40/20 que permitiram aos armadores nacionais maior participação nos fretes.

Em fase de crescimento industrial que proporcionava crescentes volumes de negócios, o Brasil exportava suas riquezas em navios de terceiras bandeiras, deixando de receber os preciosos dividendos da mercadoria invisível. Esta lei estabelece então o regime de partilha a ser observado obrigatoriamente no transporte de e para o nosso território.

Ampliada a atuação dos armadores, é reativado o processo de construção com a contratação de 59 navios, dentro do chamado Plano de Emergência.

Em dezembro de 1970, é criado o AFRMM em substituição à TRMM, cujos recursos se destinaram a incrementar a atuação do FMM.

A recuperação só se faz, entretanto, com o lançamento do 1º Programa de Construção Naval (I PCN) para o período 1971/1975, dimensionado para 1,6 milhões de TPB, quantidade elevada posteriormente para 2,5 milhões de TPB.

Para o período 1976/1980, o Governo toma a iniciativa de elaborar novo plano, surgindo o II PCN com programação para 5,3 milhões de TPB. Face sua dimensão, foram efetuados significativos investimentos para a ampliação da capacidade instalada dos estaleiros e da indústria de navi-peças, buscando aumentar o porte da frota nacional para 10 milhões de TPB. Na sua formulação foram considerados os montantes de navios afre-

tados pelos armadores nacionais, as tendências do comércio exterior e da economia crescente, e a necessidade de reavaliar as metas previstas, segundo entendimento dos órgãos responsáveis.

A limitação do crescimento da concorrência no mercado de fretes e a garantia de aquisição de novos navios por preços nos menores níveis do mercado, bancados pelo aval do Governo e do FMM, possibilitou que empresas brasileiras de navegação com estrutura de capital deficiente participassem de uma atividade de utilização intensa de capital. Assim, a indústria de construção naval atinge o final da década de setenta na posição de terceira do mundo. Navios foram exportados para inúmeros países.

Simultaneamente, fatos externos, como o fechamento do Canal de Suez (1967 a 1975) que intensificou a procura por petroleiros de porte cada vez maior, as crises internacionais do petróleo (1973 e 1979) que implicaram no desenvolvimento de motores e equipamentos mais econômicos em combustíveis, além do virtual esforço desenvolvido por todas as nações para reduzir consumos, introduziram modificações no comportamento do mercado, impulsionado pelos efeitos da recessão mundial.

Internamente a assinatura em bloco de numerosos contratos de construção, previstos no II PCN, visava gerar mercado que estimulasse a substituição de importações de navi-peças.

Até 1979 os atores desta peça (armadores, estaleiros e Governo) desempenharam seus papéis como previamente estabelecido. Absorvido por via política, o primeiro choque do petróleo, que trouxe algumas dificuldades à economia do país, não causou grande impacto sobre a atuação do FMM e em consequência sobre os estaleiros, como pode ser verificado na Tab.nº 12.

Com o segundo choque do petróleo e o aumento das taxas de juros no mercado internacional, o País carecia aumentar o sal-

TABELA 12

EVOLUÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO NA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL

ANO	Nº DE EMPREGADOS (*)	%
1970	18.000	
1971.....	18.500	
1972	19.200	
1973.....	20.000	
1974	21.500	
1975.....	23.000	
1976	25.000	
1977.....	28.700	
1978	31.000	
1979.....	39.155	
1980	33.792	100
1981.....	34.472.....	102
1982	33.469	100
1983.....	26.180.....	77
1984	21.000	62
1985.....	21.463.....	63
1986	18.796	55
1987.....	20.493.....	60
1988	19.277	57
1989.....	17.965.....	53
1990	13.097	38

FONTE: SINAVAL

(*) no último dia de cada ano.

do da balança comercial, via restrições às importações e a busca do aumento das exportações. As linhas de crédito para a indústria naval de exportação foram suspensas enquanto os financiamentos para os armadores nacionais foram mantidos mas a custos financeiros crescentes, o que aumentou o custo final dos navios construídos no parque interno.

Por outro lado, a fonte de recursos do FMM, advinda do AFRMM, foi reduzida em face da sensível restrição às importações, pernada que produz maior volume de fretes.

O II PCN é considerado concluído com três anos de atraso. A armação nacional, com o perfil das cargas modificado pela crescente exportação de produtos manufaturados e ávida por navios contêineres, recebe com atraso de até oito anos suas encomendas, ainda com tecnologia remanescente do segundo conflito mundial. Os navios SD-14 (Standard Desing 14.000 TPB), os "volkswagen do mar", estão obsoletos para o mercado.

Uma nova política para o setor se faz necessária. Surge o Plano Permanente de Construção Naval (PPCN), objetivando contratar entre 1981 e 1983 cerca de três milhões de TPB distribuídos, de forma cautelosa e atualizada tecnologicamente, em lotes anuais de um milhão de TPB. Este plano jamais viria a se concretizar como concebido. Dele só restaram algumas encomendas dos armadores estatais PETROBRAS E DOCENAVE. Carente de recursos externos, o Governo aplica doloroso golpe no setor ao contratar a importação de vinte e um navios, em troca de dinheiro novo.

Para agravar a questão, os exportadores começam a pressionar o Governo por fretes mais vantajosos, o que poderia ser obtido com armadores estrangeiros, questionando a prescrição de cargas. Ao mesmo tempo os armadores nacionais, em face da falta de financiamento a baixo custo, uma vez que o FMM estava exaurido, deflagram a crise negando-se a receber os navios con

tratados no PPCN, transformando o FMM em um dos maiores armadores brasileiros com 546.000 TPB. Os navios recebidos durante o II PCN também não são pagos e ambos, a SUNAMAN e a Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (CACEX), hoje Departamento de Comércio Exterior do MEFP, apresentam rombos de US\$ 800 milhões e US\$ 500 milhões, respectivamente, sendo este correspondente a navios exportados (36 unidades) e não pagos.

A consequência imediata foi a ociosidade que se instalou nos estaleiros e no setor marítimo como um todo, provocando a perda da posição de destaque do Brasil para os países do leste asiático.

Em meio à crise e na busca de nova solução, a SUNAMAM é reorganizada em 1983 para se dedicar exclusivamente às suas atribuições básicas de planejamento, controle e supervisão do transporte aquaviário, passando a gestão do FMM para o BNDES. A partir de então os armadores se retraem aguardando novas definições do governo para o setor, entre elas uma solução para o reencaminhamento da dívida, grandemente influenciada pelas duas máxidesvalorizações do dólar.

Ao assumir suas novas funções, o BNDES passa a executar análise de viabilidade econômica, financeira e jurídica das operações de financiamento pleiteadas junto ao FMM, induzindo os armadores à efetiva justificção dos investimentos a serem realizados, em franca oposição à atitudes até então tomadas pelo próprio governo.

Repete-se o já costumeiro ciclo. Há que corrigir o rumo outra vez. Em dezembro de 1987 surgem os Dec. Lei 2404 e 2414, que tornam mais atraentes as condições de financiamento do FMM, reforçado por novos mecanismos financeiros à disposição dos armadores, proporcionando aos empresários vislumbrar chances para a recuperação.

Como a esperada reação não ocorreu, restou aos estaleiros

a busca de novas atividades alternativas como garantia de sobrevivência. O reparo naval, o apoio às atividades da PETROBRAS como a manutenção de plataformas "offshore", a construção de monobóias e ampolas de ar, a construção de pequenas embarcações, alguns serviços de metal mecânica como silos e transportadores de grãos e até mesmo a produção de motores foram algumas das saídas encontradas pelo setor para evitar o fechamento. Apenas o Ishikawajima, mediante o repasse de serviços da matriz japonesa, continuou operando com alguma regularidade.

Em face da retração, a segunda metade da década é, para o FMM, disparatada: baixo nível de encomendas aos estaleiros e saldos de caixa significativos.(24:7)

Em 1990, com a posse do novo Governo e as mudanças no enfoque econômico nacional, recursos do FMM foram deslocados para o pagamento da dívida externa da SUNAMAM, avaliada em US\$ 300 milhões.

Em 1991 outros dois fatores oneraram significativamente o caixa do FMM: o financiamento das dificuldades do Lloyd para liberação de nove navios arrestados no exterior e a consideração de "draw back" nas exportações de gasolina pela PETROBRAS, a partir de 1988, isentando de AFRMM as importações de petróleo que originaram aquelas exportações.

Avaliação atual- pode-se concluir que a crise da construção naval não decorreu da falta de recursos para financiar o setor mas tem razões estruturais, acentuadas a partir de 1979 e podem ser relacionadas à inconstante e vulnerável política do Governo e ao baixo grau de competitividade da indústria em face dos altos custos de construção de embarcações.

Em relação ao setor de granéis, a TPB cresceu, conforme demonstram os dados da Tab.nº 13, em torno de 16% no período considerado, embora não tenha sido resultado exclusivo de no-

TABELA 13

COMPOSIÇÃO DA FROTA MERCANTE NACIONAL
POR TIPO DE NAVIOS

ANO	CARGA GERAL		GRANELEIROS		OUTROS	TOTAL	
	Nº	TPB(1)	Nº	TPB(1)	TPB(2)	Nº	TPB
80	92	1.072.444	59	5.469.087	1.527.748	1165	8.069.279
81	96	1.131.472	71	6.183.452	1.613.347	1258	8.928.271
82	96	1.154.445	77	6.455.418	1.774.805	1375	9.384.668
83	85	1.021.414	80	6.432.775	1.890.088	1452	9.344.277
84	78	1.001.447	87	6.833.427	2.166.482	1636	10.001.356
85	77	1.000.733	88	7.031.265	2.267.846	1606	10.299.844
86	70	941.326	99	7.337.007	2.482.620	1656	10.760.953
87	66	963.559	87	6.834.285	2.813.908	1874	10.611.752
88	53	806.979	83	6.539.998	3.117.669	1940	10.464.646
89	50	718.753	77	6.332.848	3.345.642	1941	10.397.243

FONTE: DNTA

OBS: 1- embarcações em ton. igual ou superior a 100, no LC;
2- inclui todos demais tipos de embarcações empregadas na cabotagem, apoio marítimo, fluvial e lacustre.

vos navios entregues pelos estaleiros nacionais, fato constatado pela comparação com a Tab.nº 14.

O panorama geral da construção naval, neste momento, não é nada animador. A força de trabalho dos estaleiros em 1990 foi menor do que o existente em 1970 e a carteira de encomendas decresceu sete vezes, conforme Tab.nº 15 e Fig.nº 5. Inibem o setor a conjuntura econômica nacional, os afretamentos em escala, a dívida dos armadores, a escassez de mão de obra especializada e a situação do FMM, que como instrumento de fomento, está no "fundo".

Alguns sinais, entretanto, alimentam a esperança de recuperação a curto e a médio prazo: a valorização dos fretes dos graneis, a abertura do mercado brasileiro às importações, a notícia de que os EUA passarão a exigir duplo casco nos navios que operem em suas costas, com vistas à proteção do meio ambiente e o incremento do comércio internacional com a abertura para o mercado dos países do leste europeu.

O fator multiplicador da indústria de construção naval resulta em revigoramento de todo parque fabril brasileiro uma vez que é uma indústria de montagem e que transfere para outros segmentos manufatureiros cerca de 70% das encomendas contratadas por navio, característica que transforma os estaleiros em instrumento de fomento da atividade industrial do País.

De fato, subsidiar o frete, o armador ou o estaleiro é o que ocorre no mundo. Em qualquer das opções o Governo deve estabelecer regras públicas, genéricas, claras e o mais duradouras possíveis e, quando a conjuntura indicar a conveniência de mudar as regras, ser suficientemente flexível em negociações nas quais tomem parte todos os segmentos interessados.

TABELA 14

EMBARCAÇÕES ENTREGUES POR ESTALEIROS PARA ARMADORES
NACIONAIS E EXTRANGEIROS

ANO	GRANELEIROS		CARGA GERAL		OUTRAS		TOTAL NAVIOS	TPB TOTAL
	EXT	INT	EXT	INT	EXT	INT		
*80	2	8	1	2	1	18	32	1.193.800
*81	4	8	3	2	-	14	31	1.183.180
*82	4	6	1	2	1	9	23	654.340
83	5	2	-	4	-	2	14	584.930
84	2	12	-	4	-	-	18	595.400
85	6	9	-	-	-	-	15	772.814
86	6	6	-	3	-	-	15	915.860
87	2	-	-	-	-	2	8	446.960
88	-	1	-	-	-	2	3	5.380
89	-	4	-	-	-	1	5	270.170
90	1	6	-	1	-	-	8	420.790

FONTE: DNTA(*) E SINAVAL

OBS: 1- navios com mais de 1000 TPB;
2- não considerados reparos e conversões;
3- EXT= mercado externo;
4- INT= mercado interno.

TABELA 15

DISTRIBUIÇÃO DAS ENCOMENDAS EM CARTEIRA

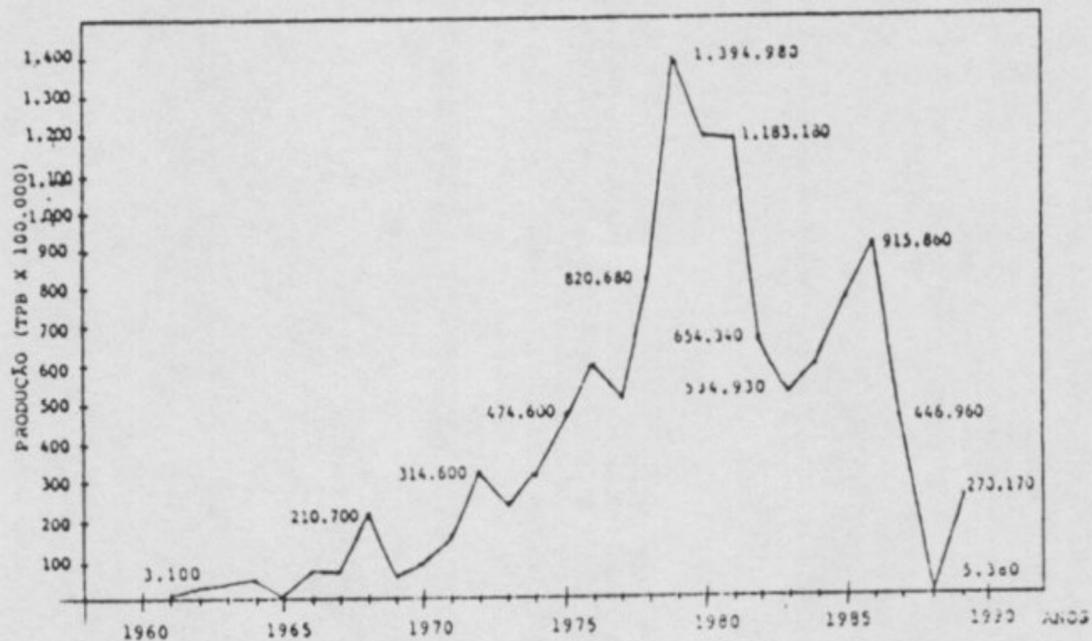
ESTALEIROS	ANOS 70		MARÇO 1991	
	NAVIOS	TRABALHADORES	NAVIOS	TRABALHADORES
ISHIBRAS	9	8 mil	6	4 mil
VEROLME	17	9 mil	11	2 mil
MAUA	46	7 mil	10	2 mil
CANECO	26	6 mil	6	1 mil
EMAQ	19	5 mil	5	2 mil
EBIM	12	1 mil	-	-
SÔ	19	2 mil	-	-
OUTROS	64	2 mil	-	-
TOTAL	212	40 mil	38	11 mil

FONTE: JORNAL DO BRASIL

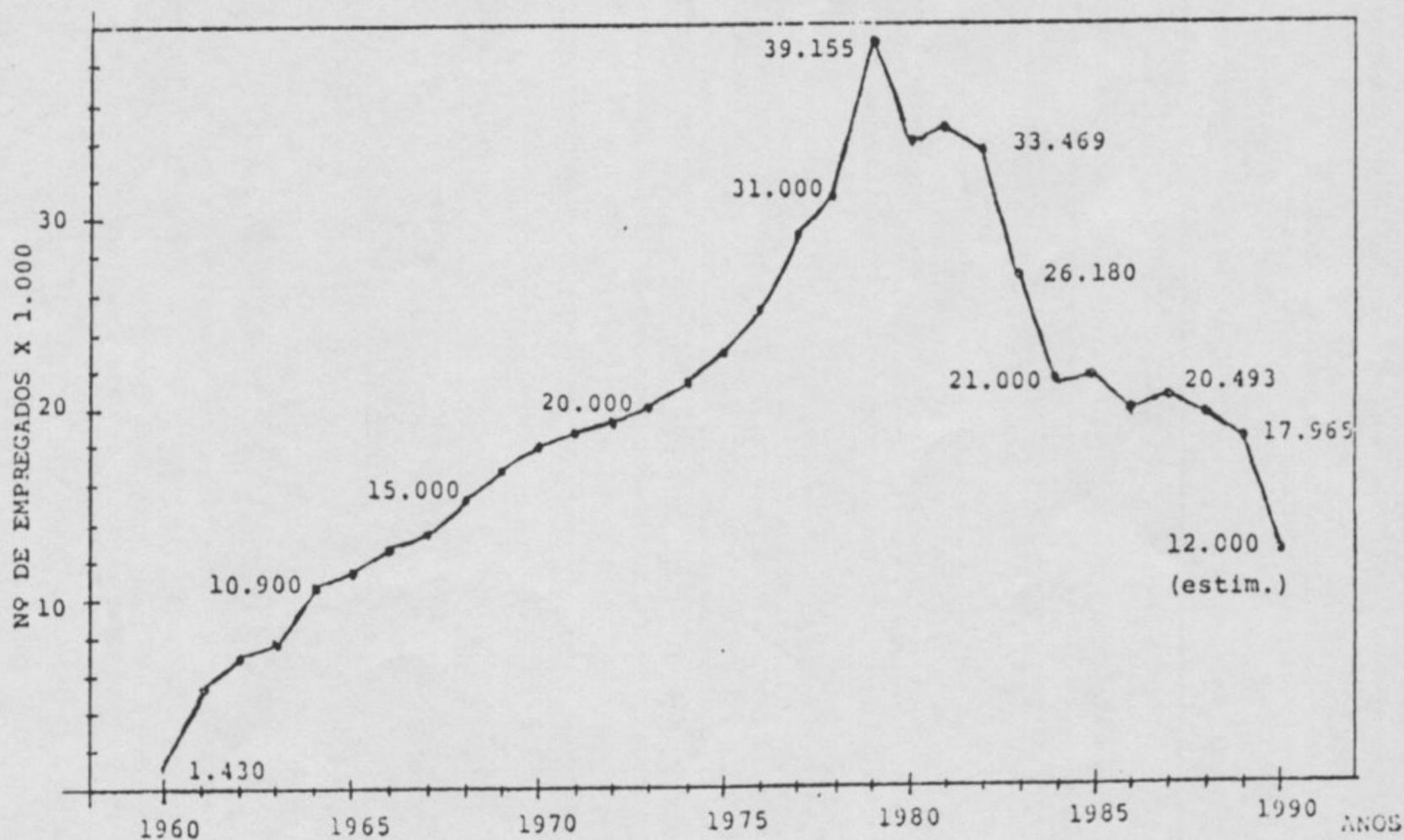
FIGURA 5

EVOLUÇÃO DA CONSTRUÇÃO NAVAL

PRODUÇÃO EM TPB



MÃO DE OBRA EMPREGADA



FONTE: SINAVAL

CAPITULO 6

MEDIDAS PARA A RETOMADA DO DESENVOLVIMENTO

O binômio marinha mercante X construção naval, elementos do grande polinômio Poder Marítimo, têm relação biunívoca e tendem a se movimentar no mesmo sentido e direção. No entanto, este Poder está enfermo. Alguns dos seus componentes, abordados ao longo deste trabalho, desfiam mais dificuldades que saúde e eficiência. O ciclo de intenso crescimento, curiosamente, ocorreu sob a sombra das duas crises mundiais do petróleo.

Várias são as causas apontadas em inúmeros estudos realizados por órgãos oficiais e de classe, por empresários do setor e por técnicos e especialistas no assunto, de ordem interna e externa, todas válidas e reais.

Entretanto, a meu ver, o principal desvio nasceu por obra do próprio Governo, idealizador e financiador de uma formidável Marinha Mercante e de um vigoroso parque de construção naval: a inexistência, para o setor, de uma política firme, permanente, equilibrada e suficientemente flexível para se ajustar às possíveis mudanças impostas pelo mercado ou por ação de marinhas mais fortes.

Afinal, a entidade empresarial, que investe seu próprio capital, consciente dos riscos e em busca de maiores ganhos, alinha planos e alternativas para enfrentar as possíveis dificuldades que lhe poderão advir, procurando estabelecer limites para situações de emergência. Este, naturalmente, não é o caso do Estado, cujas experiências no campo empresarial são, na maioria das vezes, mal sucedidas.

Mesmo dentro deste quadro desalentador, o setor privado ainda dá sinais de vitalidade, como comprova a recuperação do estaleiro Emaq e a possível fusão com o Verolme. O capital pri

vado não se aventura em atividades sem perspectivas e que não acenem com ganhos reais. O novo proprietário do Emaq afirma: "...existe um *boom* na construção naval em todo mundo, depois de uma crise que levou vários estaleiros ao fechamento. O Brasil tem condições de disputar uma parte das encomendas".(33:42)

No plano internacional, os países fortes não aceitam transferir suas atividades de construção naval, por medida de segurança. Neste segmento fabril os robôs ainda não conseguiram penetrar, exigindo assim o farto uso de mão de obra.(25:9)

Com capacidade para produzir aço, matéria prima vital, com capacidade para formar mão de obra especializada e com parques prontos a operar, a Marinha Mercante brasileira, impulsionada pela produção de navios tecnologicamente modernos poderá retomar o crescimento já experimentado.

Responsável pela ordenação, supervisão e fomento, cabe ao Governo nova tentativa de reequacionar a questão. A principal e mais importante decisão a ser tomada há que ser o estabelecimento de uma política permanente e segura para o setor, que defina os interesses ou não do Governo em continuar a proteger este conjunto de atividades econômicas, suficientemente equilibrada e flexível para se ajustar tanto à expansão quanto a situações adversas que naturalmente ocorrem no mercado, perfeitamente previsíveis em sua maioria. Desta política decorrerão as demais ações que poderão beneficiar o Poder Marítimo.

Outras medidas decorrentes poderão ser:

- reduzir ao nível mínimo de segurança a participação do Estado nas atividades da Marinha Mercante, da Administração Portuária, e da construção naval; neste contexto reavaliar o interesse econômico de manter o Lloyd Brasileiro como uma Cia. de Navegação estatal;

- reduzir e tornar sintéticos os inúmeros documentos

legais que interferem nestas atividades, com vistas à desburocratização;

- ponderar a carga tributária incidente em face de incentivos e subsídios concedidos à Marinha Mercante e à construção naval;

- incrementar a automatização dos portos;

- incentivar a produção e comercialização, pelos estaleiros, de produtos semiacabados como casco, amarras, âncoras ou ferros, etc...

- liberar a importação de material estrangeiro enquadrado como "draw back";

- incentivar a entrada de capitais de outros setores, em especial dos exportadores, visando modernizar as práticas empresariais e promover a formação de blocos com atuação em diferentes segmentos econômicos; e

- abrir gradualmente o mercado brasileiro à competição internacional proporcionando o estabelecimento de maior competitividade industrial e melhoria no equilíbrio da balança comercial, com o crescimento das importações e exportações, fator vital para a geração de fretes marítimos.

Muitas outras medidas poderão ser alinhadas, todas decorrentes da primeira. Os resultados serão claros: Marinha Mercante atuante e competitiva no mercado internacional de fretes; portos ágeis, seguros e eficientes na costa brasileira; atuação coordenada e eficiente de órgãos e entidades do Governo nos diversos setores produtivos; mão de obra especializada e bem paga (fato este que hoje já ocorre em alguns setores privilegiados) em terra e a bordo; estaleiros em permanente busca de novas tecnologias e com forte produtividade; e receitas de fretes crescentes contribuindo para o fortalecimento da economia nacional.

ANEXO A

COMPOSIÇÃO DO PODER MARÍTIMO

O Poder Nacional extravasa as fronteiras terrestres, para se projetar sobre o espaço aéreo e marítimo, configurando novas formas de poder, chamadas de Poder Aeroespacial e Poder Marítimo.

Este pode ser definido como a capacidade resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para utilização do mar e águas interiores, quer como instrumento da ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e manter os Objetivos Nacionais.

O Poder Marítimo é integrado por:

- **Poder Naval:** compreende as Forças Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais, suas bases e posições estratégicas, bem como as forças e meios de apoio não oceânicos da Marinha, especialmente os aéreos, baseados em terra e operando sobre o mar quando vinculados ao cumprimento da Missão da Marinha;

- **Marinha Mercante:** compreende instalações, serviços e organizações relacionadas com o transporte marítimo;

- **Infra-Estrutura Marítima:** portos, terminais, meios e instalações de apoio e controle;

- **Indústria Naval:** estaleiros de construção e de reparos;

- **Indústria de Pesca:** embarcações, terminais e instalações fabris para processamento do pescado;

- **Organizações e Meios de Exploração e Exploração:** referentes aos recursos do mar, seu leito, e sub-solo;

- **Organização e Meios de Pesquisa e Desenvolvimento:** de interesse para o uso do mar e de seus recursos; e

- **Pessoal:** que desempenha atividades relacionadas com o mar e os estabelecimentos de formação e treinamento de pessoal.

ANEXO B

GLOSSÁRIO DE TERMOS MAIS USADOS NA MARINHA MERCANTE E NO COMÉRCIO INTERNACIONAL

- AFRETADOR - empresa ou outro armador que aluga o navio para operá-lo.
- ARMADOR - empresa proprietária do navio.
- BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA - bandeiras de determinados países (de registro livre) que, concedendo facilidades fiscais, atraem armadores de outras nacionalidades.
- BERÇO - cais de atracação.
- CABOTAGEM - denominação, no Brasil, do transporte marítimo costeiro, realizado por empresas nacionais.
- CARGA GERAL - mercadorias que, para serem transportadas, necessitam de embalagens unitárias.
- CARGA UNITIZADA - um ou mais volumes acondicionados em uma unidade de carga.
- CARGUEIRO - tipo de navio projetado para carga geral.
- C & F(Cost and Freight) - cláusula de contrato pela qual o exportador se responsabiliza pelo custo das mercadorias e pelo frete.
- CIF(Cost, Insurance and Freight) - cláusula de contrato pela qual o exportador se responsabiliza por todas as despesas isto é, custo das mercadorias, seguros e frete, até o navio atracar no porto de destino.
- COLLECT - frete pago no destino.
- CROSS TRADE - tráfego realizado por países que não negociaram as mercadorias em trânsito (terceiras bandeiras).
- COMMODITIES - carga a granel que engloba os seguintes itens: petróleo, minério de ferro ou manganês, carvão, grãos, bauxita e fosfatos.
- CONFERENCIADO - navio integrante de uma conferência de fretes.

CONTÊINER - cofre de carga para acondicionar mercadorias. O volume mais usado é de vinte pés cúbicos.

DEMURRAGE - taxa paga ao armador pelo proprietário da carga, devida à retenção do navio no porto por motivos extra atividades regulares como greves de trabalhadores.

DRAW BACK - importação, sem encargos tributários, de material estrangeiro que venha a compor um produto industrial final exportado pelo país comprador.

EMBARCADOR - aquele que diretamente ou através de seus agentes contrata serviços de transporte marítimo.

FEEDERS - alimentador de cargas; navios que recebem cargas de grandes liners, para redistribuição regional.

FOB(Free On Board) -cláusula pela qual o exportador se responsabiliza por todas as despesas, até a colocação da carga no porão do navio, no porto de origem.

FRETE MARÍTIMO - denominação do custo do serviço de deslocamento das mercadorias, não incluídos os serviços de colocação e retirada do porão do navio. Os fretes "liners" são fixados a base de peso (W) e cubagem (m³).

GRANÉIS - mercadorias em estado líquido ou sólido, que, para serem transportadas, não necessitam embalagem.

GRANELEIRO - tipo de navio projetado para o transporte de grãos.

INTERMODAL ou MULTIMODAL - unidade de carga transportada em todo o percurso utilizando duas ou mais modalidades de transportes, abrangidas por um único contrato de transporte.

LAID UP - designa navios encostados, sem uso regular no tráfego marítimo.

LIABILITY - representam as responsabilidades do armador.

LINER - transportador que presta serviços regulares.

LINER SERVICE - tipo de serviço de transporte marítimo interna

cional, prestado em rotas delimitadas, com escalas e datas de chegada e saída constantes e pré-determinadas.

LINER TERMS - cláusula de contrato de transporte mais usual nos serviços regulares, pela qual o transportador se responsabiliza pelos serviços de transferência das mercadorias colocadas no porão do navio e vice-versa.

LONGO CURSO - denominação, no Brasil, do serviço de transporte marítimo transoceânico.

MODAL ou UNIMODAL - unidade de carga transportada diretamente, utilizando um único veículo, em uma única modalidade de transporte e com apenas um contrato de transporte.

MULTIPURPOSE - tipo de navio que pode transportar carga geral, unitizada ou não, e grãos.

NAVIOS MISTOS - tipo de navios graneleiros aptos a transportar grãos líquidos e/ou sólidos.

NEOBULK (neogranel) - mercadorias tradicionalmente classificadas como carga geral, cuja padronização de suas próprias embalagens, porém, tem permitido caracterizá-las como unitárias, a exemplo dos automóveis.

OFFSHORE - plataformas de petróleo que operam no mar.

ORE-OIL - tipo de navio que pode transportar petróleo e minérios.

OUTSIDER - liner que atua de forma independente das conferências.

PAIS DE REGISTRO LIVRE - país cujos regulamentos marítimos não impedem o uso da bandeira nacional em embarcações de propriedade de pessoas físicas ou jurídicas estrangeiras. Estes países concedem liberdades fiscais como atrativos aos armadores estrangeiros.

PORTA-CONTÊINER - tipo de navio cargueiro especializado no transporte de cargas contêinerizadas.

PREPAID- frete pago na origem.

PRESCRIÇÃO DE CARGAS - política de reserva de mercado à empresas nacionais, adotada por governos que querem impedir a concorrência de navios estrangeiros no transporte derivado do comércio externo, normalmente aplicada no fluxo das importações.

PRIVATE TRADE - tráfego de navios de empresas que produzem e transportam suas próprias cargas.

RO-RO(roll on-roll off) - tipo de navio cargueiro no qual o embarque e desembarque das cargas são realizados pela tração da própria carga ou mercadoria.

TEU(Twenty Foot Equivalent Unit) - contêineres padrão 20 pés cúbicos.

TIME CHARTER - afretamento de navios por período determinado de tempo.

TPB(Tonelada de Porte Bruto) - medida de capacidade máxima de carga do navio (além do peso das mercadorias, inclui-se o do combustível, da água, dos víveres, etc...).

TRADE - comércio, operação comercial. Comércio marítimo entre determinados portos.

TRAMP - transportador que não presta serviços regulares, atendendo-se a rotas, escalas e datas desejadas pelos usuários.

TRANSHIPMENT - transferência de cargas entre navios em pontos especiais.

TRANSITARIO - responsável pela coordenação e integração dos modais que compõe o contrato de transporte multimodal.

SEGUNDA BANDEIRA - a outra bandeira do país a quem pertence o capital referente à embarcação, estabelecida em determinado e especial ponto do território nacional, em especial ultramarino.

UNITIZAÇÃO DE CARGAS - processo de transformação (destacando-se a containerização) de mercadorias com embalagens de tamanho e formato diversos, em cargas de volume unitário, a

gilizando e tornando mais seguros o embarque e o desembarque.

VIAGEM EM LASTRO - viagem com os tanques, destinados à graneis alagados para permitir a estabilidade do navio.

VOYAGE CHARTER- afretamento de navios para determinada viagem.

ANEXO C

CONFERÊNCIAS E ACORDOS NOS QUAIS O BRASIL PARTICIPA

I. CONFERÊNCIAS.

1. INTER-AMERICANA DE FRETES.
Cobre o intercâmbio entre e Brasil e as Costas Atlântica e do Golfo dos EUA, a Costa Atlântica do Canadá, Porto Rico e Ilhas Virgens.
2. COSTA DO PACIFICO EUA/RIO DA PRATA/BRASIL.
Atende ao tráfego entre o Brasil e a costa do Pacífico dos EUA e Canadá.
3. BRASIL/EUROPA/BRASIL.
Cobre o tráfego entre e Brasil e a Europa Central e Norte inclusive as ilhas Britânicas e Irlanda.
4. BRASIL/MEDITERRÂNEO/BRASIL.
Cobre o transporte marítimo de carga geral entre o Brasil e os portos do Mediterrâneo.
5. NORTE DO BRASIL E AMAZÔNIA/EUROPA/NORTE DO BRASIL,AMAZÔNIA.
6. BRASIL/EXTREMO ORIENTE/BRASIL.
Cobre o intercâmbio comercial entre o Brasil e os países do Extremo Oriente, Filipinas, Tailândia, Formosa, Hong Kong e Japão. Não inclui, porém, a República Popular da China.
7. BRASIL/NIGÉRIA/BRASIL.
8. ARGENTINA/BRASIL.

II. ACORDOS BILATERAIS.

1. AREA DA AMÉRICA DO NORTE.
BRASIL/EUA ("Equal Access Agreement"- Acordo de Igual Participação).
BRASIL/MÉXICO (Convênio sobre Transporte Marítimo)
2. AREA DA AMÉRICA DO SUL.
BRASIL/ARGENTINA (Ajuste sobre Transporte Marítimo).
BRASIL/URUGUAI.
BRASIL/CHILE.
BRASIL/PERU.
BRASIL/EQUADOR (todos Convênios sobre Transporte Marítimo)
3. AREA DA EUROPA E MEDITERRÂNEO.
BRASIL/PORTUGAL (Convênio sobre Transporte Marítimo)
BRASIL/FRANÇA.
BRASIL/ALEMANHA.
BRASIL/POLÔNIA.
BRASIL/URSS.
BRASIL/BULGÁRIA (todos Acordos Marítimos).
BRASIL/ARGÉLIA (Acordo de Transporte e Navegação Marítima)
4. AREA ASIÁTICA.
BRASIL/REPÚBLICA FEDERAL DA CHINA.

ANEXO D

RELAÇÃO DE ENTREVISTAS REALIZADAS

- . Contra-Almirante Geraldo Alão de Queiroz, Diretor da Sociedade Brasileira de Conferências, Rio de Janeiro, em 24 de junho de 1991.
- . Sr. Elias Alves de Souza, Assessor da Coordenação do Transporte Marítimo Internacional, Rio de Janeiro, em 24 de junho de 1991.
- . Sr. Jorge de Mello Gonçalves, Assessor da Coordenadoria Geral de Marinha Mercante do DNTA, Rio de Janeiro, em 25 de junho de 1991.
- . Sr. Elvimes Batista de Carvalho, Assessor de Estatística e Controle do DNTA, Rio de Janeiro, em 25 de junho de 1991.
- . Dr. Newton Figueiredo, Vice-Diretor do Grupo Libra de Navegação, Rio de Janeiro, em 27 de junho de 1991.
- . Comte Fernando Mário Santana Correia, Secretário Executivo do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Rio de Janeiro, em 27 de junho de 1991.

BIBLIOGRAFIA

1. ABOIM, João R. L. de. A Marinha Mercante na sociedade brasileira. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 32(363):53, dez. 1989.
2. _____. Reserva de Carga e Livre Comércio. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 30(337):76-7, set. 1987.
3. _____. Transporte marítimo internacional. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 30(340):3, dez. 1987.
4. _____. Transporte marítimo latino-americano. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 30(342):31-2, fev. 1988.
5. ABREU FILHO, Luiz Eduardo. Transporte intermodal. In: _____. Curso de Shipping I/90. Rio de Janeiro, FEMAR, 1990, vol.I p.78-98.
6. AFRETAMENTO. Brasil deve manter taxa de 25%. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 30(340):47, dez. 1987.
7. AGUIAR, Humberto Teixeira de. A importância do transporte marítimo para o comércio exterior brasileiro. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, 108(4/6):45-51, abr./jun. 1988.
8. ALVES, Hélio Carlos Machado. A navegação de longo curso e seus reflexos na construção naval. Rio de Janeiro, EGN, 1987. Monografia apresentada no C-PEM.
9. AMADO FILHO, Ariosto. O desenvolvimento da Marinha Mercante. Rio de Janeiro, DPC, 1985. Monografia apresentada no Curso de Administração de Transporte Marítimo.
10. ARMADOR quer mesma facilidade que transporte aéreo. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 32(358):9-10, jul. 1989.
11. AZEVEDO, César Augusto dos Santos. O transporte marítimo e sua importância para o comércio exterior. Rio de Janeiro, ESG, 1988. Trabalho apresentado no CEMCFA em 1988.
12. BIOLCHINI, Ari. A indústria naval. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 32(361):50-1, out. 1989.
13. _____. Construção naval e marinha mercante - uma proposta. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 32(360):38, set. 1989.
14. BRAGA, Humberto. Bandeira de conveniência. Portos e

Navios, Rio de Janeiro, 29(328):51, dez. 1986.

15. BRASIL. Constituição. Constituição do Brasil, 1988. Brasília, Ed. Senado Federal, 1988.
16. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN 215 A. Guia para elaboração de teses e monografias. Rio de Janeiro, 1981.
17. _____. FI 219. Guia para elaboração de referências bibliográficas. Rio de Janeiro, 1981.
18. BRASIL. Leis, decretos, etc... Decreto nº 99.180 de 15 de março de 1990. Diário Oficial, Brasília, 16 mar. 1990, p.8869. Dispõe sobre a reorganização dos órgãos e o funcionamento da Presidência da República e dos Ministérios e dá outras providências.
19. BRASIL. Ministério da Marinha. Gabinete do Ministro. Memorando nº 0160 de 25 de janeiro de 1983. Aprova a Doutrina Básica da Marinha. RESERVADO.
20. CARDOSO, Lilia Branco. As conferências marítimas de fretes, suas origens, presente e visão futurista. Rio de Janeiro, DPC, 1987. Monografia apresentada no Curso de Transporte Marítimo.
21. COLLYER, Wesley O. Dicionário de comércio marítimo. Rio de Janeiro, Rio Fundo Ed. 1991.
22. CONSTITUINTE: quem poderá içar esta bandeira? Portos e Navios, Rio de Janeiro, 29(319):3-4, mar. 1986.
23. DECOURT, Cláudio. A ordenação do transporte marítimo internacional de carga geral. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 33,(370):40-4, mar./abr. 1991.
24. EMPRESAS já podem competir no exterior. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 24 jun. 1991, p.7, Cad. Negócios e Finanças.
25. ESTALEIROS têm encomendas mas falta financiamento. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 5 mai. 1991, p.9, Cad. Negócios e Finanças.
26. FIGUEIREDO, Newton. A Marinha Mercante Brasileira. Rio de Janeiro, 1985. Palestra proferida na EGN em 2 set.1985.
27. _____. Transporte marítimo internacional, um declínio que expõe o comércio exterior. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 30(338):49-52, out. 1987.

28. FELIZARDO, Daltro de Assis. O Poder Marítimo na segurança e desenvolvimento nacionais. Rio de Janeiro, ESG, 1988. Trabalho apresentado no CEMCFA em 1988.
29. FERRAZ, Alberto. Falta uma política de Governo. Navegação, Rio de Janeiro, (20), set. 1987.
30. FMM: uma frota de 546 mil TPB. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 30(338):32-3, out. 1987.
31. GONÇALVES, Paulo César dos Santos. Mahan e a estratégia marítima. Rio de Janeiro, EGN, 1989. Ensaio apresentado no C-CEM, 1989.
32. GUEDES, Jefferson. Dessa vez sai. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 33(371):10-1, maio 1991.
33. O HOMEM dos estaleiros. Isto é Senhor. São Paulo (1136):42, jul. 1991
34. INDÚSTRIA naval: a hora da reação. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 31(343):8-10, mar./abr. 1988.
35. LIMA, Albérico Jefferson da Silva. A empresa estatal. Rio de Janeiro, EGN 1991. Palestra proferida na EGN em 2 jul. 1991.
36. MACHADO, Ronaldo Cevidanes. Momento terminal da Marinha Mercante. Rio de Janeiro, Centro dos Capitães da Marinha Mercante, 1980.
37. MARINHA Mercante: marchas e contramarchas. Portos e Navios Navios, Rio de Janeiro, 27(305):32-4, jan. 1985.
38. MELLO, Carlos Cordeiro de. O comércio exterior brasileiro e o frete marítimo internacional. Rio de Janeiro, s.ed. 1984. Palestra proferida no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, em 20 nov. 1984.
39. MELLO NETO, Mario Guedes et alii. Marinha Mercante Brasileira: perspectivas e funções na integração competitiva do País na economia internacional. Rio de Janeiro, Centro de Estudos do BNDES, 1980.
40. MOREIRA, Nelson. Armação está otimista. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 32(364):10-2, jan./fev. 1990.
41. NOBREGA, Arsenio Carlos. Administração de uma empresa de navegação. Rio de Janeiro, EGN, 1991. Palestra proferida na EGN em 13 jun 1991.

42. A OBRA inacabada. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 33(366):4-9, maio/set. 1990.
43. PALHARES FILHO, Mario de Mello. O transporte marítimo internacional na economia brasileira. Rio de Janeiro, Faculdade de Ciências Políticas e Econômicas do Rio de Janeiro, 1985. Monografia apresentada na obtenção do grau de bacharel.
44. PARA onde navegará o granel sólido. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 31(345):14-8, jun. 1989.
45. PEREZ, Marcos Godoy. Desregulamentação acaba com a proteção à bandeira brasileira. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 33(369):6-11, jan./fev. 1991.
46. PIRES, Augusto F. A Marinha Mercante Brasileira frente a dicotomia iniciativa privada e o Estado. Rio de Janeiro, DPC, 1987. Monografia apresentada no Curso de Administração de Transporte Marítimo.
47. OS PROBLEMAS da construção naval. Sumário Econômico. Rio de Janeiro, (358):3, fev.1990.
48. RENOVAÇÃO da frota ficou para 1990. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 32(363):12-6, dez. 1989.
49. RITTSCHER, Thomas Ernest. Subsídios para elaboração de política de transporte marítimo internacional de carga geral. Rio de Janeiro, DPC, 1986. Monografia apresentada no Curso de Administração do Transporte Marítimo.
50. ROCHA, Irapitan de Lima. Subsídios à construção naval. Rio de Janeiro, DPC, 1987. Monografia apresentada no Curso de Transporte Marítimo.
51. SABOIA, Henrique. O tráfego marítimo e a Marinha Mercante Brasileira. Rio de Janeiro, 1980. Palestra proferida na EGN.
52. SANTOS, Luiz Fernando Carvalho dos. A Marinha Mercante Brasileira de longo curso. Situação atual, perspectivas e sugestões. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, 110(113):176-91, jan./mar.1990.
53. SEGUNDO (2º) registro. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 33(369):18 e 43, jan./fev.1991.
54. SEGUNDO registro em pauta. Portos e Navios, Rio de Janeiro 33(367):29, out. 1990.

55. SILVA, Annibal Azevedo Pinheiro da. Regime de funcionamento e exploração dos portos brasileiros. Rio de Janeiro, EGN, 1991. Monografia apresentada no C-PEM.
56. SILVA, Luis Antonio Soares da. A indústria de construção naval no Brasil. Rio de Janeiro, Faculdade de Ciências Políticas e Econômicas do Rio de Janeiro, 1984. Monografia apresentada na obtenção do grau de bacharel.
57. SIMPÓSIO: "ASPECTOS ECONÔMICOS DO PODER MARÍTIMO". Rio de Janeiro, 1984. Coletânea Relatórios dos GT, Rio de Janeiro, EGN, ago. 1984, vol. I.
58. TERRA, Deise. Novo decreto muda sistema de fomento. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 30(341):21-2, jan.1988.
59. VASCONCELLOS, Washington Barbeito de. Fluxos e serviços na navegação mercante. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 29(327):18-9, nov. 1986.
60. VIEIRA, Rosangela. Atividades alternativas garantem sobre vivência. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 31(348):50-1, set. 1988.
61. _____. Empresários e marítimos debatem segundo registro. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 32(362):14-6, nov. 1989.
62. _____. Estaleiros aguardam novas regras para 1991. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 33(368):18-20, nov./dez. 1990.
63. _____. Perfil da frota já se define. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 31(352):22-5, jan. 1989.
64. _____. Setor naval quer fim dos entraves. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 33(369):28-9, jan./fev. 1991.
65. ZPE: Governo vê estabilidade para o setor naval. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 31(350):14-5, nov. 1988.



00095080003207

A Navegacao de longo curso como
6-C-28

ESTE LIVRO DEVE SER DEVOLVIDO
NA ÚLTIMA DATA CARIMBADA

21 ABR 1993		
24 JU 1993		
13 MAI 1994		
30 ABR 1996		
14 MAI 1996		
28 MAI 1996		
11 JUN 1996		
21 JUN 1996		
6 III 1996		
23/07/96		
6/08/96		

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
Biblioteca

Leme, Paulo de Tarso de Olivei
ra

A navegação de longo curso com
o instrumento do comercio exte
rior e seus reflexos na cnstr
6-C-28

(3207/92)

Leme, Paulo de Tarso de Olivei
ra

A navegação de longo curso com
o instrumento do comercio exte
rior e seus reflexos na ccnstr
6-C-28

DEVOLVER NOME LEIT. (3207/92)

21 ABR 1993	CMS
24 JUL 1993	CLC JACKSON
13 MAI 1994	Adin
30 ABR 1995	SAKIYAMA
14 MAI 1996	RENOVADO EL APRES
28 MAI 1996	RENOVADO EL APRES
11 JUN 1996	RENOVADO EL APRES
21 JUN 1996	RENOVADO EL APRES
16 JUL 1996	Renovado el apres.
23/07/96	" "
6/08/96	" "

RETIROU EM

NOME DO LEITOR

15/04/06

CC PINHEIRO CARVALHO