



**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAIS DE MÁQUINAS**

RICARDO FERREIRA NETO

**ANÁLISE DO TRANSPORTE DE CARGA MARÍTIMO BRASILEIRO
DE LONGO CURSO COM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO E A
PERDA DE ESPAÇO NO CENÁRIO MUNDIAL**

Rio de Janeiro, RJ

2011

RICARDO FERREIRA NETO

**ANÁLISE DO TRANSPORTE DE CARGA MARÍTIMO BRASILEIRO
DE LONGO CURSO COM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO E A
PERDA DE ESPAÇO NO CENÁRIO MUNDIAL**

Trabalho de Conclusão de Curso,
apresentado ao Curso de
Aperfeiçoamento para Oficiais de
Máquinas do Centro de Instrução
Almirante Graça Aranha, como
requisito para a obtenção do Título de
Primeiro Oficial de Máquinas.

Orientador: Luiz Otavio Ribeiro Carneiro

Rio de Janeiro, RJ

2011

RICARDO FERREIRA NETO

**ANÁLISE DO TRANSPORTE DE CARGA MARÍTIMO BRASILEIRO
DE LONGO CURSO COM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO E A
PERDA DE ESPAÇO NO CENÁRIO MUNDIAL**

Projeto de Pesquisa apresentado ao Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, como pré-requisito para elaboração da Monografia de Conclusão do Curso.

Banca Examinadora

Orientador: Prof. Luiz Otavio Ribeiro Carneiro
Centro de Instrução Almirante Graça Aranha

Rio de Janeiro, RJ

2011

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE MÁQUINAS PARA OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE - EFOMM

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): _____

NOTA - _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

RESUMO

O transporte aquaviário é um importante modal logístico e de fundamental relevância para a economia brasileira, devido às relações de exportação e importação que ocorrem principalmente por este modo. Em um país de abrangência continental como o Brasil, o setor aquaviário se apresenta como um dos maiores impulsionadores do crescimento econômico e social, transportando interna e externamente mercadorias e passageiros. Mesmo com essa grande importância para a economia de um país, ao longo dos anos, o Brasil vem perdendo espaço no cenário mundial de transporte de carga de longo curso. O foco principal do trabalho é de mostrar o panorama atual do transporte de carga de longo curso e analisar os fatores responsáveis pela perda desse espaço. Dessa forma, são apresentadas: um pouco da história da Marinha Mercante e a sua influência na própria história do Brasil; as principais características do transporte marítimo, com suas vantagens, desvantagens e importância para a economia brasileira; o panorama atual da Marinha Mercante de longo curso e os fatores responsáveis pelo declínio desse modal de transporte no Brasil.

ABSTRACT

The maritime transport is an really important logistic modal which has a fundamental relevance to brazilian economy, due to maritime exportation and importation. In a continental country like Brazil, maritime sector is one of the most important factors of growth, such as economical and social, transporting goods and passengers. Even with this great importance to its economy, over the years, Brazil has been losing ground on the long distance cargo transportation. The main focus of this research is to show the actual maritime transportation panorama and analyse its factors. Thus will be shown: Merchant navy and its influence on brazilians history; the main features of maritime transportation, with its advantages, disadvantages and importance to brazilian economy; the current panorama of Merchant navy and the factors for its decline on Brazil

ÍNDICE

CAPÍTULO I: INTRODUÇÃO	1
1.1. Objetivo do Estudo	2
1.2. Justificativa do Estudo	2
1.3. Estrutura do Trabalho	3
1.4. Metodologia	4
CAPÍTULO II: HISTÓRIA DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA	5
2.1. Período Colonial / Imperial até República	6
2.1.1. Primeiro Período (1822 a 1866) – Da Independência à Livre Cabotagem	7
2.1.2. Segundo Período (1866 a 1889) – Durante a Livre Cabotagem	8
2.2. Período da República até a 2ª Guerra Mundial	9
2.2.1. Era Republicana (1889 – 1945)	9
2.2.2.1. A Marinha Mercante na 2ª Guerra Mundial	11
2.3. Período do Pós-Gerra até os dias de hoje	12
CAPÍTULO III: TRANSPORTE MARÍTIMO	15
3.1. Características Transporte Marítimo	15
3.1.1. Vantagens e Desvantagens do Transporte Marítimo	15
3.1.2. Categorias de transporte	15
3.1.3. Espécies de Navegação	16
3.1.4. Tipos de navios	17
3.1.5. Porto	18
3.1.5.1. Portos Secos	21
3.1.6. Transporte Marítimo de Longo Curso	22
3.1.7. O Mercado Internacional	23
3.1.8. Perfil da Marinha Mercante	24
3.1.9. Fabricação de Navios	26
CAPÍTULO IV: PANORAMA ATUAL DA MARINHA MERCANTE DE LONGO CURSO	28
4.1. Legislação brasileira	28
4.2. A Importância dos Transportes Marítimos	28

4.3. Importância da Manutenção e Recuperação da Frota de Bandeira Brasileira	29
4.4. Aspectos que afetam a competitividade do navio de bandeira brasileira e a renovação da frota	29
4.5. Gasto Geral com Afretamentos	30
4.5.1. Afretamento de Embarcações	30
4.5.2. Norma para afretamento de embarcação de Longo Curso	31
4.5.3. Afretamento de Embarcações no Longo Curso	31
4.5.3.1. Condições para Autorização de Afretamento	31
4.6. Brasil, uma potência sem navios	32
4.7. Fatores responsáveis pela diminuição da participação brasileira nos fretes de longo curso	35
4.7.1. Pouco investimento no Setor Naval	35
4.7.1.1. Frota brasileira - Frota por tipo de embarcação e por empresa	36
4.7.1.2. Demanda pela construção de navios brasileiros	38
4.7.1.3. As reivindicações da Indústria Naval	41
4.7.1.4. Cenário no Brasil	41
4.7.1.5. Visão Política	44
4.7.2. Falta de uma política de proteção a Navios de Bandeira Brasileira	46
4.7.3. Custo de Fretes (Custo Brasil)	47
4.7.3.1. Evolução do preço do transporte marítimo	48
4.7.3.2. Receitas dos serviços de transporte marítimo no Brasil	50
4.7.4. Perda de Embarcações que operam no Longo Curso	51
4.7.5. Adoção de uma Legislação mais rigorosa	52
4.7.5.1. IMO – Histórico	53
CAPÍTULO V: CONCLUSÃO E SUJESTÕES PARA FUTUROS TRABALHOS	54
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	58

CAPÍTULO I

INTRODUÇÃO

O transporte marítimo é a atividade que se limita ao transporte de cargas e de passageiros entre diferentes portos e regiões do mundo, utilizando navios de diferentes tipos e dimensões. O transporte de carga é cada vez mais utilizado como um dos elos-de-ligação das cadeias multimodais de transporte porta-à-porta, sendo fundamentalmente, um serviço que permite integrar com as outras modalidades, otimizar o transporte global e o funcionamento de complexas cadeias logísticas.

Efetivamente a necessidade de transportar por via marítima deriva do comércio de mercadorias entre diferentes países. Devido a essas necessidades, as empresas marítimas organizam-se de modo com os diferentes fatores: tipos de cargas, volumes de cargas a transportar, forma de distribuição por parcelas a transportar, local de recebimento e entrega, tempo utilizado no transito entre dois pontos.

A malha brasileira está concentrada nas rodovias. Discutir essa matriz é fundamental num país onde o transporte ferroviário detém 20% da movimentação de produtos, o aquaviário 13% e o dutoviário 4%, contra 62% do transporte rodoviário. O resto é transporte aéreo. Nos Estados Unidos, a proporção é de 50% de produtos movimentados por ferrovias, 25% por rodovias e 20% por transporte aquaviário (PORTOS E NAVIOS, 2009).

O transporte marítimo tem um papel preponderante na economia mundial. A crescente demanda de importação e exportação do comércio torna o transporte marítimo essencial para o escoamento de carga.

Em um país de abrangência continental como o Brasil, o setor aquaviário se apresenta como um dos maiores impulsionadores do crescimento econômico e social, transportando interna e externamente mercadorias e passageiros. O Brasil possui mais de 7.500 Km de costa atlântica, o que revela enorme potencial para a expansão dos serviços

portuários, do transporte marítimo e de cabotagem. Sendo assim, mais de 90% do comércio internacional – exportação e importação – é realizado por via marítima (CNT, 2006).

Ao longo dos anos, o Brasil vêm perdendo espaço no cenário mundial de transporte de carga de longo curso (transporte realizado entre os portos do Brasil e os portos estrangeiros).

Um país do porte e da importância do Brasil precisa ter uma marinha mercante forte e atuante, principalmente se quiser se consolidar como potência exportadora no cenário mundial. O problema é que atualmente vivemos a situação inversa: pressionados pela competição desigual promovida por navios com bandeiras de conveniência, os armadores brasileiros se retraíram e acabaram perdendo mercado.

1.1. Objetivo do Estudo

O objetivo principal desta monografia é apresentar uma análise da situação da marinha mercante brasileira, em particular o transporte marítimo de carga de longo curso. Nesta monografia ressalta-se, ainda, a importância da marinha mercante para a manutenção da economia do país, assim como as perdas devido ao abandono desse modal a partir da década de 70, devido a falta de investimentos no setor. São analisados também os fatores que contribuíram para perda de espaço do transporte de carga marítimo brasileiro de longo curso com relação à participação no cenário mundial.

1.2. Justificativa do Estudo

No desenvolvimento da sociedade moderna os oceanos cumpriram um papel histórico extremamente significativo do ponto de vista da interação entre economias e sociedades de todo o mundo. A história do Brasil, com seus 7.500 quilômetros de costa e extensos recursos fluviais é um convite permanente para a pesquisa da importância da marinha mercante para a consolidação da economia. Como recurso essencial para desenvolvimento de um raciocínio crítico sobre o assunto, utilizei a minha experiência profissional, visto que trabalhei embarcado em navios de longo curso e em estaleiro de

construção naval, e atualmente sou professor da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM).

1.3. Estrutura do Trabalho

Este trabalho foi estruturado em 5 capítulos

No capítulo I, foram apresentados o contexto do assunto abordado, objetivo, justificativa do trabalho e metodologia utilizada para a confecção do trabalho.

O capítulo II apresenta uma breve história da marinha mercante brasileira, dividida em etapas, desde o período colonial até os dias de hoje. Muitas vezes a história da marinha mercante se intercalou com a própria história do Brasil, visto que o transporte de carga é extremamente importante para a manutenção da economia de um país. Nesse breve relato da história da marinha mercante brasileira, mostrou-se o período do seu auge até a decadência desse modo de transporte, principalmente o transporte de carga de longo curso que é o objetivo desse estudo.

Ao longo da história fica mais que provado que o transporte de carga é fator primordial na evolução da humanidade e construção de uma nação, principalmente o Brasil que possui ampla saída para o mar e é cortado por vários rios e lagos.

O capítulo III aborda alguns tópicos de suma importância para o entendimento do funcionamento da marinha mercante, desde os tipos de navios e serviços prestados até a burocracia que envolve o transporte de mercadorias. São abordados, neste capítulo, os diversos setores responsáveis pela transferência de cargas entre portos do Brasil e do mundo.

O capítulo IV mostra o panorama atual da marinha mercante de longo curso, faz uma análise dos fatores que fizeram esse transporte perder espaço no cenário mundial e o que tem sido feito para melhorar esse quadro.

No capítulo V, são apresentadas as principais conclusões assim como sugestões para futuras pesquisas já que esse assunto é amplo e de grande importância para a economia e soberania de um país.

1.4. Metodologia

O trabalho foi dividido em duas principais etapas:

- 1ª Etapa: 1) Pesquisa histórica sobre a Marinha Mercante Brasileira – evolução e participação ao longo da História do Brasil;
- 2) Levantamento de dados estatísticos e informações disponíveis em institutos, órgãos públicos e outras instituições: Consiste na coleta e atualização de dados que retratem a situação atual do transporte de carga marítimo de longo curso; e identificação e análise dos fatores que contribuíram para a perda de espaço no cenário mundial.
- 2ª Etapa : Análise dos fatores e preparação do diagnóstico. Esta etapa incluiu organização das informações e conclusões geradas na etapa anterior.

CAPÍTULO II

HISTÓRIA DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA

Neste capítulo foram abordados fatos importantes da história da Marinha Mercante Brasileira, baseado no livro História da Marinha Mercante Brasileira – Vol. 1 e 2 (2007 e

2008). A história da Marinha Mercante se confunde com a própria história do Brasil desde o período colonial, já que o mesmo foi tomado por Portugal em uma viagem comercial para as Índias. Isto confirma a importância do transporte marítimo na vida social e econômica das populações.

O transporte de mercadorias pelo meio aquaviário em embarcações faz parte da história da humanidade. As tripulações dos navios mercantes após longos e cansativos dias de mar, quando atracavam em algum porto repassavam o carregamento ou descarregamento das mercadorias a outros trabalhadores com o intuito de gozarem merecido descanso e, assim, recomporem suas energias para novamente suportarem os longos e cansativos dias a bordo ao retornarem aos oceanos. Resultando em oportunidades de trabalho para outros trabalhadores que faziam do porto seu meio de vida.

O desenvolvimento dos portos, o aperfeiçoamento dos navios e a formação do trabalho marítimo expandiram-se grandemente desde o início da era moderna. As rotas marítimas comerciais passam, a partir do século XVI, a constituírem artérias importantes, unificando partes distantes do globo, diferentes mercados e modos de produção, congregando economias locais, regionais, nacionais e internacionais.

Entre os séculos XVI e XVIII houve intenso comércio de Portugal e Espanha com a Costa da África, as Colônias do Atlântico Sul e a Carreira da Índia. Contudo, apenas nos primeiros anos do século XIX serão rompidas as travas monopolistas do Antigo Sistema Colonial, sendo permitida a livre circulação e troca de mercadorias promovidas por navios de todas as bandeiras e nações do mundo. A Inglaterra intensificou sua conexão com o Atlântico Sul e com o Brasil a partir da Abertura dos Portos e da assinatura dos tratados comerciais.

O Brasil emerge vigorosamente do interior dessa nova ordem econômica e social a partir de inícios do século XIX, marcando também a ascensão do Atlântico Sul como componente dinâmico de todo o sistema Atlântico e da ordem mundial capitalista, em proporções nunca vistas anteriormente.

A Marinha Mercante brasileira tem mais de um século de existência e pode ser dividida em três períodos:

- 1º) Período Colonial / Imperial até Republica;
- 2º) Período da República até 2ª guerra mundial, e
- 3º) Período do Pós-guerra até os dias de hoje.

2.1. Período Colonial / Imperial até República

Do descobrimento do Brasil até chegada da família Real, somente navios portugueses podiam operar nos portos do Brasil. A “abertura” decretada por D. João VI, logo ao chegar à Colônia, deveu-se a pressões inglesas, como forma de “pagamento” à proteção e escolta da família Real na viagem de vinda, transferindo a capital do reino para o Brasil, temerosa de ação belicosa da França de Napoleão, que invadira Portugal.

Em 8 de janeiro de 1808, quatro dias após o desembarque da família real na cidade de Salvador, com a assinatura da celebre Carta Régia do Príncipe ao Governador da Bahia, Conde da Ponte, o Príncipe Regente D. João abriu os portos brasileiros às nações amigas. Com esse ato dava o Brasil seu primeiro grande passo em direção a sua emancipação econômica e política, através da intensificação do comércio marítimo com os países do Continente Europeu.

O imenso espaço territorial brasileiro, então dividido em províncias, sem ligações terrestres, exceto “picadas” de mulas, mantinha-se unido graças à integração marítima. A abertura dos portos deu nova dimensão ao crescimento da economia da então Colônia e foi um dos principais fatores da emancipação política brasileira, pois até então só Portugal tinha o monopólio do comércio. Com esta medida houve grande investimento na indústria naval com a criação de estaleiros de norte a sul do país.

2.1.1. Primeiro Período (1822 a 1866) – Da Independência à Livre Cabotagem

O Brasil iniciou a sua vida independente, prisioneiro de tratados de comércio e navegação e de convenções consulares que entravaram o seu desenvolvimento econômico e dificultaram as suas relações comerciais, refletindo poderosamente sobre seus transportes marítimos. Se por um lado à metrópole lhe legara um bom aparelhamento marítimo, que soube utilizar com inteligência, por outro, teve que arcar com os compromissos assumidos

pelo governo português durante o período colonial, compromissos estes, que constituíram pesados sacrifícios.

O Tratado de Comercio e Navegação de 19 de fevereiro de 1810 proclamava reciprocidade no comércio e na navegação entre a Inglaterra e Portugal e suas respectivas colônias, tais as condições industriais, comerciais, financeiras e marítimas. O tratado estipulava que os navios não pagariam maiores direitos dentro os conhecidos pelos nomes de taxas de portos de ancoragem ou de tonelagem em portos, baías, enseadas e ancoradouros pertencentes a qualquer delas.

Em 1827 o Brasil teve que assinar um outro tratado em substituição ao de 1810, mas no qual foi mantidas ainda as absurdas e onerosas estipulações do tratado português, sofrendo apenas algumas modificações que não alteraram substancialmente a anterior. Este tratado beneficiou os países da Europa a exploração comercial em águas brasileiras e que resultou no estrangulamento do nascedouro da nossa vida marítima e comercial.

A princípio a navegação se fez sem nenhum auxílio e regulamentação público. O veículo era nacional, construído no país e por preço baixo, trafegando com pequena despesa. O volume das transações comerciais assegurava excelente rendimento à indústria do transporte.

O período de 1822 a 1864 não foi áureo, devido às lutas civis que desolaram o Sul, as questões platenses, as tentativas revolucionárias no Nordeste. O Brasil era tido como um país de futuro marítimo, tendo abundantes recursos para o transporte marítimo e possuindo uma mão de obra qualificada. Neste período vivemos com o aparelhamento marítimo formado nos tempos coloniais, depois da abertura dos portos. A elevação do Brasil à Vice-Reino, e a presença de D. João VI foram de grande valor para o nosso desenvolvimento marítimo.

2.1.2. Segundo Período (1866 a 1889) – Durante a Livre Cabotagem

Durante este período a marinha mercante estacionou, não prevaleceu o desenvolvimento, efetivamente. As indústrias marítimas durante o regime da livre

cabotagem estacionaram, devido a um erro estratégico do segundo império o qual não a fortaleceu, muito pelo contrário, abriu a livre cabotagem para concorrentes mais fortes.

O governo imperial entendeu que era chegado o momento de dar um concorrente poderosamente armado à indústria naval, em vez de vir em auxílio destas indústrias para ampará-las, fortalecendo-as no período de transição.

Em 7 de dezembro de 1866, o Governo brasileiro baixava um decreto, abrindo os rios Amazonas, Tocantins, Tapajós, Madeira, Negro e São Francisco aos navios mercantes de todas as nações, a partir de setembro do ano seguinte. A medida, colocada em execução pela Secretaria do Estado dos Negócios Estrangeiros, objetivava a promoção e o fortalecimento do Império, facilitando as suas relações internacionais, facultando o crescimento comercial naqueles rios.

Após este decreto prejudicial à navegação brasileira que dava livre cabotagem às embarcações estrangeiras, o governo lançou mão de outro decreto em maio de 1872 visando socorrer a nossa marinha mercante brasileira, dando alguns privilégios, porém, não houve êxito em sua intenção uma vez que a mesma já se encontrava em decadência.

2.2. Período da República até a 2ª Guerra Mundial

2.2.1. Era Republicana - (1889 – 1945)

Após a proclamação da República, em 1889, o novo governo encontrou o comércio marítimo em boas condições de exploração e interferiu nas fusões das empresas e favoreceu a navegação a vapor, originalizando o Lloyd Brasileiro em 15 de abril de 1890.

O Governo Provisório, em seu primeiro ato com relação a nossa vida marítima, repetiu o que o Império fizera quando favoreceu a transformação da navegação à vela em navegação a vapor. Amparou a fusão de todas as empresas de navegação, como havia no Império, concentrando o serviço de transporte numa única companhia.

Originou-se, desta concessão, o Lloyd Brasileiro, que pelo Decreto nº 857, de 13

de outubro de 1890, que teve os seus serviços estabelecidos.

Sendo um período próspero, muitas empresas de transporte foram fundadas, porém com a crise de 1909, oriunda dos EUA, refletiu negativamente ao comércio marítimo brasileiro.

O Lloyd Brasileiro, em 1911, retirou-se de sua linha americana quatro dos seus melhores vapores para com eles organizar uma linha costeira que obedecesse às nossas necessidades comerciais internas e atendesse a situação dos portos. O Lloyd Brasileiro não teve onde se amparar e ruiu fragorosamente, mas legando ao governo um acervo preciosíssimo, superior ao valor total da sua subvenção.

A entrada do Brasil na primeira guerra mundial fez crescer a Marinha Mercante com os navios inimigos que se achavam nos portos nacionais, mas diminuiu-se com os torpedeamentos de que muitos foram vítimas. Terminada a 1ª guerra, o Governo brasileiro fez construir nos Estados Unidos e no Canadá 20 cargueiros iguais, de 5.400 toneladas, os chamados Nações e adquiriu outros 16, de 3.800 toneladas, os denominados Rios.

No período entre as guerras mundiais as comunicações e os transportes entre os grandes centros brasileiros, estavam ainda em estágio embrionário. Estradas de rodagem praticamente não existiam. As comunicações se faziam ao longo da costa pela navegação de cabotagem. Pelo interior, o transporte dependia de ferrovias de difícil traçado e bitola estreita. A movimentação de cargas e passageiros do Sul para o Norte fazia-se essencialmente por via marítima, pela navegação de Cabotagem.

O Brasil era dividido na prática em três ilhas: o Sul, o Centro, ao redor do Rio de Janeiro e São Paulo, e o Nordeste-Norte. Não havendo navegação aérea e sendo o transporte ferroviário precário, os navios eram os únicos meios utilizados. Daí o grande salto da cabotagem neste período. Embora houvesse várias outras, podemos destacar como grandes empresas de navegação à época as seguintes: Companhia Nacional de Navegação Costeira; Lloyd Brasileiro; Companhia Comércio e Navegação. Das pequenas empresas, a que ainda existe é H. Dantas Comércio Indústria e Navegação Ltda., fundada em 1914.

O transporte marítimo de longo curso tinha apenas duas companhias que se destacam na Navegação de Longo Curso: Lloyd Brasileiro e Companhia Comércio e Navegação, sendo que o Lloyd Brasileiro dedicava-se não só ao transporte de cargas, como também ao transporte de passageiros, e a Companhia Comércio e Navegação se destinava exclusivamente ao transporte de cargas.

O transporte de longo curso entrou em crise no ano de 1914, devido à primeira guerra mundial, tornando-se mais escassa a navegação estrangeira nos portos do Brasil. Devido a este fator, algumas embarcações foram vendidas para o exterior.

As grandes companhias que, mesmo depois da guerra, continuaram a fazer, com frequência, a navegação entre os nossos portos, os da Europa e América do Norte e do Sul, diminuíram muito o número de viagens e algumas suspenderam mesmo, por completo, as suas escalas no Brasil.

Restringindo, desta forma, o tráfego marítimo entre os portos nacionais e os do exterior, pela ausência da navegação que, em grande parte, até então, se realizava sob bandeiras estrangeiras, se fizeram sentir os efeitos da crise de transportes para o exterior e, principalmente, para os portos da Europa e vice-versa, o que veio afetar ainda mais a cabotagem pelo afastamento das empresas estrangeiras.

A Companhia Comércio e Navegação, que dispunha de uma frota, cuja tonelagem pode ser calculada em 53 mil toneladas e o Lloyd Nacional que, para esse fim, adquiriu algumas unidades, afastando-as do tráfego da costa, passaram a servir o comércio de exportação para os portos da Europa e América, ficando as necessidades de cabotagem para serem atendidas exclusivamente pelo Lloyd Brasileiro e pela Companhia de Navegação Costeira.

A Companhia Nacional de Navegação Costeira, sob a direção de Henrique Lage (um grande empreendedor), além de conservar os navios antigos, encomendou outros novos, criando a frota dos Itas, que fizeram época percorrendo a costa brasileira com horários rígidos e excelente tratamento a bordo.

2.2.1.1. A Marinha Mercante na 2ª Guerra Mundial

No início da segunda guerra mundial, a marinha mercante brasileira era pequena, composta de navios heterogêneos e antigos. Foi atacada antes mesmo da nossa declaração de guerra, entretanto, as linhas de navegação necessárias à sobrevivência do Brasil foram mantidas durante todo o correr das hostilidades.

O Governo do Reich havia, desde dezembro de 1941, determinado o bloqueio do litoral norte-americano do Atlântico para todas as bandeiras neutras, estabelecendo algumas exceções que, contudo, não incluíam os países francamente solidários com os Estados Unidos e o Brasil.

Da guerra deflagrada, outros problemas atingiram a nossa marinha mercante e em 18 de julho de 1942, vieram ao Rio representantes da *War Shipping Administration*, dos Estados Unidos para tratar do arrendamento de navios brasileiros. Através da Comissão de Marinha Mercante, foram afretados pelo Governo norte-americano os navios *Nortelóide*, *Cearalóide*, *Recifelóide*, *Bahialóide*, *Pirailóide*, *Minaslóide*, *Vitorialóide*, *Apalóide*, *Goiaslóide*, *Pelotaslóide*, *Riolóide* e *Sulóide*, com tripulações brasileiras. Todos esses navios haviam pertencido ao Eixo, e tinham sido apreendidos em nossos portos. Também foram desviados do Atlântico para o Pacífico, onde as necessidades das companhias de petróleo norte-americanas eram maiores, os Navios-Tanque *Recôncavo*, *O Estelóide* e *Itamarati* que foram entregues sem tripulantes (*casco nu*). Em contrapartida, os norte-americanos comprometeram-se a dar prioridade nos seus estaleiros à construção de 20 navios, pagos com as nossas reservas cambiais, da venda de café e, tão logo adviesse a paz, a repor os navios que, a seu serviço, fossem torpedeados.

Muitos navios do Eixo achavam-se atracados em nossos portos foram apreendidos, devido ao bloqueio inglês. O comércio marítimo utilizou os remanescentes da guerra e essas novas unidades até 1959, quando, com a criação dos grandes estaleiros, teve início uma nova era para a Marinha Mercante, época que o País passou a ser um dos grandes construtores navais do mundo.

O comércio marítimo utilizou os remanescentes da guerra e essas novas unidades

até 1959, quando, com a criação dos grandes estaleiros, teve início uma nova era para a Marinha Mercante, época que o país passou a ser um dos grandes construtores navais do mundo.

2.3. Período do Pós-Guerra até os dias de hoje

É o período negro na história da Companhia Lloyd Brasileiro. 31 navios afundados em atos de guerra, quer por submarinos Alemães, quer por submarinos Italianos, número agravado pela perda de mais 9 unidades, em acidentes ou naufrágios. O resultado revela-se dramático; 378 membros das tripulações da marinha de comércio são mortos em guerra passiva, a que acrescem 406 passageiros mortos, que se encontravam a bordo dos navios torpedeados.

O Brasil coloca-se junto dos países aliados e declara guerra em agosto de 1942 aos países do tratado Axis Powers, capturando todos os navios que se encontravam em portos nacionais, onde se incluíam países então controlados por estas forças, casos da Dinamarca e da Finlândia.

Foram 19 navios aprisionados, logo transferidos para a Companhia Lloyd Brasileiro, no sentido de serem utilizados no esforço de guerra, tendo 6 deles sido afundados e outros 10 devolvidos às suas companhias de origem, no final do conflito.

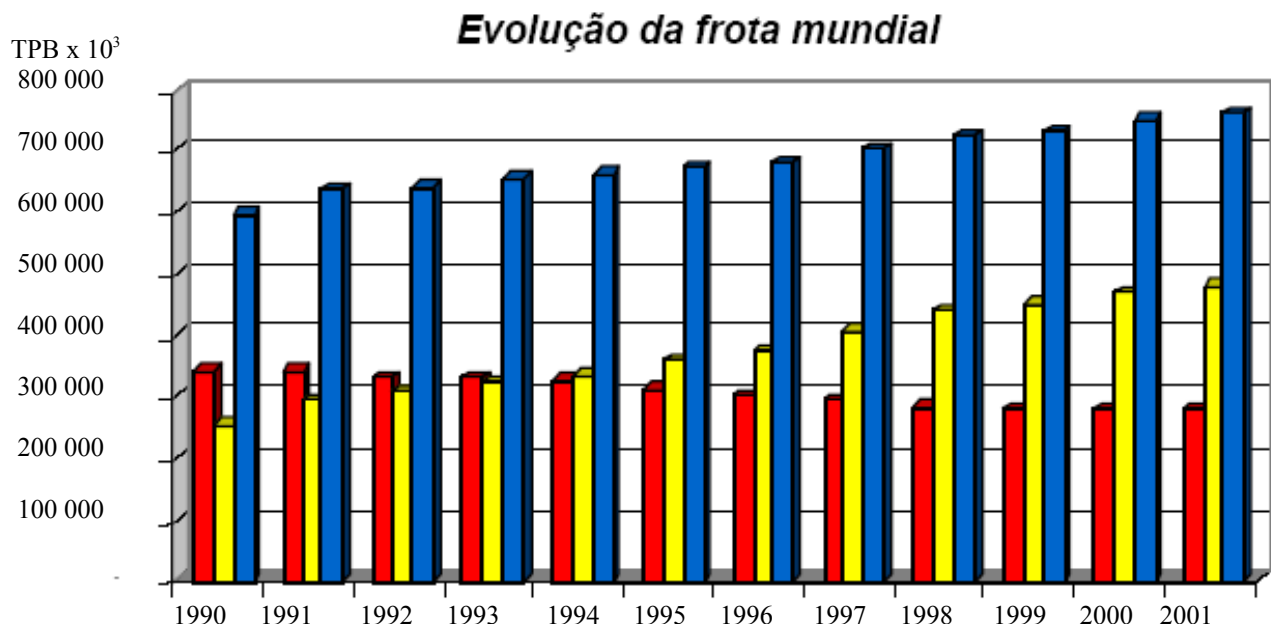
Ao contrário do que se possa pensar e apesar do elevado número de navios perdidos, os anos da guerra revelaram-se proveitosos, face ao grande volume de carga transportado, com tonelagens nunca antes verificadas desde o principio da empresa e nunca repetidas até ao ano de 1970. Não é por acaso que a contribuição Brasileira entre 1941 até 1945, ao esforço de guerra aliado, levou a um extraordinário desenvolvimento econômico do país, sem paralelo.

No decorrer da década de 60 o Lloyd atravessa nova crise financeira, solucionada após a decisão de reprivatizar a empresa em 1967, numa Sociedade de Economia Mista, com resultado muito favorável, antecipando augurar juntamente econômica e a efetiva e continuada garantia da presença da frota da empresa a navegar.

Os anos 70 foram o período de melhor desempenho da Marinha Mercante brasileira graças à criação, anos antes, do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Nesse período o frete gerado no comércio exterior brasileiro pela Marinha Mercante nacional chegou a 52% do total (com embarcações próprias e afretadas), contra 48% das embarcações estrangeiras. Ao final dessa mesma década, no entanto, a participação da bandeira brasileira no volume de fretes gerado pelo comércio exterior começou a diminuir e a da bandeira estrangeira, aumentar.

No final dos anos 80, esse percentual baixou para 17%, mas atingia 37%, levando-se em conta as embarcações afretadas. Mesmo considerando os então US\$ 4,5 bilhões de fretes gerados, isso representava cerca de US\$ 1,5 bilhões de recursos que o país deixava de pagar ao exterior.

No período entre 1989 e 1998, a frota mercante mundial aumentou em 23%, segundo estatísticas da Unctad. Já a frota mercante brasileira foi reduzida em cerca de 6% no mesmo período, e a frota sob bandeira de conveniência cresceu 70%. A figura 1, elaborado pela Unctad, mostra o gráfico da evolução da frota estrangeira e brasileira no período entre 1990 e 2001.



Fonte: UNCTAD

■ BAND. NACIONAL ■ BAND. ESTRANGEIRA ■ TOTAL

Figura 1: Evolução da Frota Mundial no período entre 1990 a 2001
Fonte: Unctad

CAPÍTULO III

TRANSPORTE MARÍTIMO

3.1. Características Transporte Marítimo

O transporte marítimo é o modo mais utilizado no comércio internacional. No Brasil responde por mais de 90% do transporte internacional devido ao seu extenso litoral e a facilidade de navegação interior através de rios e lagos. Os portos desempenham um papel importante como elo de ligação entre os modais terrestres e marítimos. Tem uma função adicional de amortecer o impacto do fluxo de cargas no sistema viário local, através da armazenagem e da distribuição física (CNT, 2006).

3.1.1. Vantagens e Desvantagens do Transporte Marítimo

Vantagens

- Maior capacidade de carga;
- Carrega qualquer tipo de carga;
- Menor custo de transporte.

Desvantagens

- Necessidade de transbordo nos portos;
- Distância dos centros de produção;
- Maior exigência de embalagens;
- Menor flexibilidade nos serviços aliados a frequentes congestionamentos nos Portos.

3.1.2. Categorias de transporte

- **Cabotagem:** navegação realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou entre esta e as vias navegáveis interiores.
- **Navegação interior:** realizada em hidrovias interiores ou lagos, em percurso nacional ou internacional.
- **Navegação de Longo Curso:** realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.

3.1.3. Espécies de Navegação

Baseado no Decreto nº. 87648, de 24.9.82, do art. 18, publicada em 27/09/1982 que aprova o Regulamento para o Tráfego Marítimo, as principais categorias de navegação são as seguintes:

- **Longo Curso:** realizada entre os portos do Brasil e os portos estrangeiros faz o transporte das exportações e importações, nas linhas internacionais;
- **Grande Cabotagem:** efetuada entre portos brasileiros e entre estes e aqueles da Costa Atlântica da América do Sul, Antilhas e Costa Leste da América Central, exceto Porto Rico e Ilhas Virgens;
- **Pequena Cabotagem:** compreende a costa brasileira, sendo que a embarcação não se afasta mais de 20 milhas da costa e faz escala em portos que não excedam de 400 milhas. A Navegação de Cabotagem faz a navegação doméstica entre os portos do país, inclusive distribuindo as cargas de longo curso, dos portos de grande calado para os portos menores, sendo de grande importância estratégica para os países, de tal forma que as principais economias do mundo, ao contrário da brasileira, reservam este segmento para as embarcações de bandeira nacional, tripuladas por cidadãos do país e operadas por empresas nacionais, o que assegura um serviço contínuo e um controle absolutamente nacional;

- **Alto Mar:** navegação fora da visibilidade da costa;
- **Costeira:** ocorre nos limites da visibilidade da costa;
- A Navegação “**Offshore**” responsável pelo serviço de apoio às operações de extração e processamento de petróleo nas bacias petrolíferas marítimas;
- **Apoio Marítimo:** acontece entre os portos ou terminais marítimos e as plataformas tripuláveis;
- **Apoio Portuário:** Serviço de apoio nos portos, tais como: rebocadores; dragas etc.
- **Interior:** aquela fluvial e lacustre, de travessia e de porto;
- **Regional:** navegação interior em embarcações de até 50 TAB.

3.1.4. Tipos de navios

Os navios são construídos de forma adequada com a natureza da carga a ser transportada (embalada e unitizada, embalada fracionada, granel sólido, granel líquido, etc.), ou até em relação à unidade de carga a ser utilizada, com o objetivo de atender suas necessidades específicas (PORTO GENTE, 2009):

a) **Cargueiro Convencional:** para o transporte de carga geral, com os porões divididos de forma a atender diferentes tipos de carga;

b) **Graneleiro:** visando o transporte de granéis sólidos;

c) **Tanque:** destina-se ao transporte de granéis líquidos;

d) **Full Container Ship ou Porta-contêiner:** são navios que transportam a sua carga em contentores e que transportam a maioria das cargas do mundo, visto que podem transportar quase todo o tipo de cargas;

e) **Roll-on/Roll-off:** apropriado para o transporte de veículos, que são embarcados e desembarcados, através de rampas, com os seus próprios movimentos. Pode propiciar a conjugação com o transporte terrestre, ao carregar a própria carreta ou o contêiner sobre rodas (“boogies”);

f) **Lash ou porta-barcaças:** projetado para operar em portos congestionados, transporta, em seu interior, barcaças com capacidade de aproximadamente 400 t ou 600 m³, cada uma, as quais são embarcadas e desembarcadas na periferia do porto;

g) **Sea-bea:** é o mais moderno tipo de navio mercante, pois pode acomodar barcaças e converter-se em Graneleiro ou Porta-contêiner;

h) **Frigorífico:** são navios especializados em transporte de carga refrigerada, por exemplo medicamentos, alimentos entre outras cargas;

3.1.5. Portos

As atividades portuária e marítima são imprescindíveis para as relações de comércio exterior. Compõem uma indústria mundial onde prevalece o transporte de cargas, que envolve expressivo número de navios e terminais. A atividade dos terminais atende a diversos mercados em função das características técnicas e especificidades de cada instalação portuária (Pesquisa Aquaviária – CNT, 2006). A figura 2 mostra os principais portos brasileiros divididos por regiões.



Figura 2: Principais Portos Brasileiros
 Fonte: ANTAQ

Quando se trata do transporte marítimo, a questão dos terminais portuários deve ser considerada visto que são através deles que o comércio é realizado. A Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (UNCTAD), adota uma classificação que vincula o terminal portuário com seu entorno sócio-econômico, dividindo-os em 3 grupos:

- **Primeira geração** – utilizados apenas para as funções de acesso, carga, descarga e estocagem;

- **Segunda geração** – também chamados de polarizadores, pois procuram desenvolver em seu entorno usuários comerciais e industriais, tornando-se um centro portuário regional;
- **Terceira geração** – também chamados de logísticos, estão empenhados em se tornar um centro de serviços logísticos para a comunidade envolvida.

Um porto é formado por vários componentes, que se classificam em quatro blocos:

- **Anteporto** – constituído de canal de acesso e fundeadouros;
- **Porto** – consiste na bacia de evolução, cais (com faixa de atracação e movimentação terrestre) e estação de serviços (local de atracação de rebocadores e embarcações de polícia e de bombeiros);
- **Retroporto** – consiste na armazenagem, acessos terrestres, manutenção, estiva, capatazia e administração (autoridade portuária, fazendária, naval, policial, trabalhista e sanitária);
- **Obras complementares** – balizamento das rotas, quebra-mares e marégrafos (para registro da amplitude das marés ao longo dos anos, a fim de facilitar sua previsão).

Segundo Fialho (2007), a evolução do crescimento da movimentação de cargas no setor portuário brasileiro, no período de 2002 a 2006, apresentou crescimento da ordem de 7%. Este desempenho é atribuído, em grande parte, ao incremento proporcionado pelas operações portuárias de carregamento e descarga de contêineres. Neste período a movimentação de contêineres, em toneladas, obteve crescimento médio anual que aproximou dos 16%. Acrescenta-se, ainda, o comportamento dos graneis líquidos, que no ano de 2006, registrou crescimento de 7,22%.

3.1.5.1. Portos Secos

Portos secos são recintos alfandegados de uso público, situados em zona secundária, nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro. É um terminal intermodal terrestre diretamente ligado por estrada e/ou via férrea (ANTAQ, 2007).

As operações de movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro, bem assim a prestação de serviços conexos, em porto seco, sujeitam-se ao regime de concessão ou de permissão.

A execução das operações e a prestação dos serviços conexos serão efetivadas mediante o regime de permissão, salvo quando os serviços devam ser prestados em porto seco instalado em imóvel pertencente à União, caso em que será adotado o regime de concessão precedida da execução de obra pública.

O porto seco é instalado, preferencialmente, adjacente às regiões produtoras e consumidoras. No porto seco são também executados todos os serviços aduaneiros a cargo da Secretaria da Receita Federal, inclusive os de processamento de despacho aduaneiro de importação e de exportação (conferência e desembaraço aduaneiros), permitindo, assim, a interiorização desses serviços no País.

A prestação dos serviços aduaneiros em porto seco próximo ao domicílio dos agentes econômicos envolvidos proporciona uma grande simplificação de procedimentos para o contribuinte.

3.1.6. Transporte Marítimo de Longo Curso

Na definição encontrada na Pesquisa Aquaviária (CNT, 2006), o transporte marítimo divide-se em dois segmentos principais: a navegação de longo curso e a

navegação de cabotagem. O segmento de navegação de longo curso diz respeito às rotas internacionais, normalmente de longa distância, assim como os serviços de alimentação de suas linhas, conhecidos como Feeder Service. Já a navegação de cabotagem é destinada à realização de viagens dentro da costa brasileira ou entre países vizinhos. Os portos marítimos são os terminais correspondentes, onde ocorre a maioria dos processos administrativos, operacionais e fiscalização destas atividades.

O transporte marítimo de longo curso é aquele realizado entre portos de diferentes países, em oposição ao transporte marítimo de cabotagem, realizado entre os portos localizados dentro do território nacional de um país.

Em 2007 existiam cerca de 30 mil navios realizando o transporte de quase seis milhões de toneladas anuais do comércio internacional. O tráfego marítimo mundial é dividido, por tipo de carga, em graneis líquidos, com participação de 36% da tonelagem total transportada, graneis sólidos, com 36,5%, e carga geral, com 27%. Algumas poucas mercadorias representam 60% da tonelagem transportada no comércio internacional: petróleo e derivados, minério de ferro, bauxita, alumina, fosfato, grãos agrícolas e carvão (ANTAQ, 2007).

Esses produtos, genericamente conhecidos por graneis, tem como características o grande volume movimentado e a sua baixa densidade de valor. O transporte destes produtos é realizado por linhas irregulares, em condições de competição e, em grande parte, livres de regulação econômica.

As linhas regulares transportam produtos com maior densidade de valor, tais os industrializados. O transporte marítimo internacional é também sujeito a esquemas de reserva de cargas, requerendo que parte do comércio exterior entre dois países seja transportados por navios com as bandeiras desses países. No Brasil, uma política de reserva de cargas foi implantada ao final da década de 1960, através da preferência para empresas brasileiras de navegação no transporte das cargas de importação, cargas de empresas estatais e cargas financiadas com recursos públicos. Foram também estabelecidos acordos comerciais bilaterais de compartilhamento de cargas com outros países.

O governo também tornou obrigatória a participação de empresas brasileiras de navegação nas conferências de frete nas rotas entre os países e o resto do mundo, assim como adotou uma política para garantir que o aumento da demanda por navios para as empresas brasileiras de navegação fosse direcionado para a construção naval.

Como resultado, tanto a frota de navios quanto a produção da indústria naval do país alcançaram grande crescimento nas décadas de 1970 e 1980. Os efeitos dessas políticas, no entanto, foram transitórias e, atualmente, o Brasil tem pequena participação no mercado internacional de serviços de transporte marítimo, com uma frota mercante registro brasileiro que corresponde a 0,85% da frota mundial.

3.1.7. O Mercado Internacional

A frota mundial, em 2003, somava 844,2 milhões de toneladas de porte bruto (TPB). A frota de graneis líquidos correspondia a 36% da tonelagem mundial e a frota de graneis sólidos a 35%. A frota de carga geral (excluindo os porta-contêineres) era de 11,5% e a de porta-contêineres a 9,8% (ANTAQ, 2007).

A via marítima é a principal forma de transporte do comércio internacional. Entre 1990 e 2000, a taxa anual de crescimento do transporte marítimo internacional foi de 4%. O comércio transportado pela via marítima passou de 2,5 bilhões de toneladas em 1970 para 5,9 bilhões em 2002.

A oferta de transporte marítimo mundial de graneis é bastante fragmentada, com um grande número de operadores no mercado e alta volatilidade de fretes. Em 1999, dentre mais de 500 empresas independentes operadoras de navios petroleiros, 70% tinham menos de cinco navios e apenas 10% operam mais de 10 navios (CNT - COPPEAD, 2002).

O tráfego mundial de cargas em contêineres tem crescido a uma taxa de 9%, passando de 83 milhões de (TEU'S) em 1990 para 198 milhões em 2000. Entre 1990 e 2000, a proporção do transporte de carga geral realizado por contêineres aumentou de 37% para 54% estimando-se que a utilização de contêineres poderá atingir no máximo 65% do transporte marítimo de cargas geral (OCDE, 2001).

O crescimento da utilização de contêineres tem sido acompanhado pelo aumento das operações de transbordo de contêineres, isto é, a transferência de um navio para outro, a fim de atingir seu destino final.

Tamanho crescente dos navios porta-contêineres resulta em apenas poucos portos com capacidade de recebê-los, de onde os contêineres são distribuídos para outros, com menor capacidade, através de navios menores, num sistema à configuração hub-and-spoke da aviação comercial (são os aeroportos que concentram chegadas e partidas de vôos e que permitem uma série de conexões).

As principais frotas mercantes, por país de origem, são Grécia, Japão, Noruega, China e Estados Unidos, segundo a Review of Maritime Transport de 2003, entre as 35 maiores frotas mercantes, a brasileira e a chilena eram as únicas da América Latina. Dentre as 20 maiores operadoras mundiais de navios porta-contêineres, 12 são países asiáticos.

3.1.8. Perfil da Marinha Mercante

Segundo o Relatório do Ministério do Desenvolvimento, Industrial e Comércio Exterior (2002) a Marinha Mercante é estratégica, tanto para garantir o escoamento do comércio exterior do país, como para o equilíbrio da balança comercial de serviços, e ainda, para melhorar a competitividade das exportações; e por esta razão, é altamente subsidiada internacionalmente, com reserva de mercado para os navios de bandeira do país exportador, e exclusividade para a bandeira do país na cabotagem.

Caracteriza-se ainda pelo grande número de recursos empregados, principalmente pelos países mais ricos, para garantir a competitividade, baixando o custo dos fretes, dentre estes recursos destacam-se:

- **Bandeira de Conveniência** – a frota mercante muda sua bandeira nacional, para a de um país que adotou um registro internacional, buscando maximizar lucros e minimizar custos. Perda da nacionalidade da embarcação, que no seu país de origem, passa a ser tratada como embarcação estrangeira.

- **Segundo Registro** – modalidade que permite a redução de custos, através de facilidades para o armador, sem mudar a bandeira dos navios de sua frota, mantendo o governo o controle total sobre eles, evitando a remessa de divisas para o exterior.
- **Afretamento a Casco Nu (Bareboat Charter)** – contrato em que o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação, sendo, portanto responsável pela armação.
- **Afretamento Por Tempo (Time Charter)** – contrato em que o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado.
- **Afretamento Por Viagem (Voyage Charter)** – contrato em que o fretador, se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação á disposição do afretador, para realizar transporte em uma ou mais viagens.

3.1.9. Fabricação de Navios

De acordo com o relatório do Ministério do Desenvolvimento (2002), para cada posto de trabalho direto aberto durante a construção de um navio são criados outros três indiretos. Nos últimos anos, a indústria naval deu um salto de 2 mil para 22 mil empregos diretos, um crescimento de 1000%. Nada mal, aliás, para quem conviveu, por quase duas décadas, com o fantasma da insolvência.

Depois de ser considerada em meados da década de 70, uma das mais competitivas do mundo, chegando a ocupar o segundo lugar no ranking de países construtores e a empregar mais de 50 mil trabalhadores, a construção naval – atolada em dívidas e sem condições de concorrer com os asiáticos – foi praticamente reduzida a pó, ao longo dos anos 90. Tudo mudou, no entanto, com o aumento da exploração de petróleo em

plataformas marítimas e a decisão da Petrobrás de nacionalizar a construção de embarcações de apoio (offshore), despertando o interesse dos até então concorrentes orientais, que passaram a firmar alianças estratégicas com estaleiros nacionais.

E apesar de estar centrado na construção de barcos de apoio às plataformas de petróleo em águas profundas, o movimento de recuperação da indústria naval também já dá as primeiras braçadas no sentido da construção de navios de longo curso e de navegação de cabotagem, até então paralisada.

A publicação da Medida Provisória 177 foi comemorada, ainda que com reservas, por todo o setor. A medida flexibiliza o Fundo da Marinha Mercante (FMM), isto é, facilita a tomada de empréstimo pelo setor naval, uma vez que o FMM passa a assumir parte do risco da operação, estimulando a queda no spread do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, o BNDES, responsável pelo repasse dos recursos.

Para se ter uma melhor idéia do alcance da medida, estima-se que hoje o saldo do FMM – que arrecada cerca de R\$ 500 milhões por ano – seja da ordem de R\$ 2 bilhões.

“O Fundo de Marinha Mercante é um mecanismo inteligente de fomento. Ao contrário do que ocorre com incentivos dados a outros setores, o FMM é auto-sustentável, não implica em renúncia fiscal ou qualquer perda de arrecadação para o Estado. Além disso, todo recurso dirigido à conta vinculada do armador retorna ao FMM pelas amortizações do financiamento”, explica o vice-presidente executivo do Sindicato Nacional da Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), Cláudio Roberto Décourt. Segundo ele, se aperfeiçoado, o fundo pode contribuir muito para o desenvolvimento do País, como já fez no passado.

CAPÍTULO IV

PANORAMA ATUAL DA MARINHA MERCANTE DE LONGO CURSO

Fatores de natureza estrutural e conjuntural têm provocado o desestímulo à renovação e expansão da frota mercante nacional, com reflexos diretos sobre a eficiência e a própria existência da navegação marítima brasileira (ANTAQ, 2007):

- Redução e envelhecimento da frota, especialmente da navegação de cabotagem, com aumento de afretamentos de embarcações estrangeiras;
- Saída da bandeira brasileira da navegação de longo curso;
- Baixa participação do transporte aquaviário na matriz de transportes brasileira.

4.1. Legislação brasileira

A navegação no Brasil é regulada pelas normas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil (DPC). A Antaq também regulamenta e supervisiona as atividades de prestação de serviço de transportes aquaviários e portuários.

4.2. A Importância dos Transportes Marítimos

A maior parte da economia nacional e grande parcela da população estão concentradas em faixa de cerca de 450 Km ao longo do litoral. A atividade gera receita anual da ordem de US\$ 10 bilhões em fretes marítimos. Cerca de 88% da produção de petróleo e gás brasileira está localizada no mar, com tendência a aumentar.

Um país de dimensão continental, com mais de 7.000 km de costa navegável, tem por obrigação possuir um sistema de transporte marítimo eficaz, para atender a movimentação de cargas no seu comércio interno, assim como permitir a melhor competitividade possível no comércio externo.

4.3. Importância da Manutenção e Recuperação da Frota de bandeira brasileira

- Possibilitar a manutenção de regularidade da prestação dos serviços de transporte de mercadorias, conforme os interesses do Estado brasileiro, a despeito da existência ou não de escalas de navios estrangeiros em portos nacionais.
- Reduzir os gastos com afretamentos de embarcações estrangeiras e aumentar a participação da bandeira brasileira nos fretes marítimos gerados pelo comércio exterior.
- Possibilitar o controle do Estado sobre a frota mercante, em caso de mobilização para atender as necessidades da sociedade brasileira.
- Manter a bandeira brasileira como instrumento de política externa no contexto comercial internacional.

4.4. Aspectos que afetam a competitividade do navio de bandeira brasileira e a renovação da frota

Na Cabotagem

- alto custo do combustível marítimo na costa brasileira – falta implementar o incentivo previsto na Lei nº 9.432, de 1997.
- limitações para o estabelecimento de novos contratos de construção, em função da dificuldade de alguns estaleiros em oferecer garantias.
- diferencial de custos operacionais do navio e altos custos portuários incidentes sobre o valor do frete.
- dificuldades de importação de navios novos e usados.
- baixa prioridade de acesso aos portos.
- dificuldades de financiamento.

No Longo Curso

- concorrência com as bandeiras de conveniência.
- altos custos operacionais e pequena escala de operação.

- envelhecimento da frota

4.5. Gasto Geral com Afretamentos

Uma frota mercante própria é componente fundamental do Poder Marítimo de uma nação com aspirações marítimas. Uma das competências da ANTAQ é a de promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, de modo a subsidiar decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras.

A Lei nº 9432/1997 dispõe sobre a ordenação do Transporte Aquaviário, disciplina os afretamentos de embarcações estrangeiras, define as navegações e cria o Registro Especial Brasileiro (REB).

As normas para afretamento de embarcações por Empresa Brasileira de Navegação (EBN) de longo Curso é dada pela Resolução nº 195/ANTAQ, alterada pela Resolução nº 493/ANTAQ;

4.5.1. Afretamento de Embarcações

- As principais condições de autorização para o afretamento de embarcações são:
 - Indisponibilidade / Inexistência de embarcação brasileira;
 - Interesse Público, devidamente justificado;
 - Substituição à embarcação em construção em estaleiro brasileiro.
- Regras para “Circularização” da Solicitação de Afretamento;
- Regras para “Bloqueio” da Solicitação de Afretamento;
- Independe de Autorização o Afretamento de Embarcação de Bandeira Brasileira – necessidade apenas de Registro;

4.5.2. Norma para afretamento de embarcação de Longo Curso

A Resolução nº 195/2004, alterada pela Resolução no. 493/2005 dispõe sobre o Afretamento de embarcação por Empresa Brasileira de Navegação para o transporte de

carga no tráfego de longo curso e para a liberação do transporte de carga prescrita à bandeira brasileira por empresa de navegação estrangeira.

- Afretamento a casco nu é o contrato de afretamento em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação (Lei 9.432/97, art. 2º, I). Fretador é o sujeito que dá o navio a frete. Afretador é o sujeito que toma o navio a frete (REVISTA PORTO GENTE, 2007).
- Independe de autorização o afretamento de embarcação de bandeira brasileira, de embarcação estrangeira por tempo ou a casco nu, ou ainda por viagem, neste caso para transporte exclusivamente de carga não prescrita à bandeira brasileira, sendo necessário somente o Registro na ANTAQ.
- Depende de autorização o transporte de carga prescrita por embarcação de bandeira estrangeira afretada por tempo ou a casco nu por empresa brasileira de navegação.

4.5.3. Afretamento de Embarcações no Longo Curso

4.5.3.1. Condições para Autorização de Afretamento

- Será permitido o afretamento de embarcação estrangeira, para o transporte de carga prescrita, nas modalidades por tempo e a casco nu (Serviço Regular) pelo período máximo de até 12 (doze) meses e por viagem;
- Será permitido o afretamento de embarcação estrangeira, em substituição à embarcação em construção no País, na modalidade por tempo, por viagem e a casco nu, em substituição à embarcação em construção no País até o limite da tonelagem de porte bruto contratada (limitado a 36 meses).

A exceção é de enquanto reconhecer a insuficiência da frota nacional para atender às necessidades do transporte de petróleo e seus derivados, a ANTAQ, poderá autorizar o

afretamento por tempo e a casco nu para o fim específico de transporte de petróleo e seus derivados. A Tabela 1 mostra os gastos com afretamentos nos diversos tipos de navegação.

NAVEGAÇÃO	2003	2004	2005	2006	1º Sem2007
CABOTAGEM	40.568.878,48	77.816.046,70	261.987.098,12	79.268.588,23	41.410972,18
LONGO	452.550.247,12	800.116.456,21	1.237.200.288,32	1.787.125.249,85	770.155.552,73
CURSO					
APOIO	129.611.992,53	238.748.789,11	306.193.449,43	399.552.360,25	230.922.934,78
MARÍTIMO					
APOIO	816.665,55	2.019.060,40	9.078.259,00	3.232.500,00	1.693.608,00
PORTUÁRIO					
APOIO				33.746.002,17	26.886.773,92
PORTUÁRIO					
DRAGAGEM					
TOTAL	623.547.783,68	1.118.700.352,42	1.814.459.094,87	2.302.924.700,50	1.071.069.841,6

Valores em US\$

Tabela 1: Gastos com Afretamentos
Fonte: ANTAQ – SNM

4.6. Brasil, uma potência sem navios

Segundo Barreto (Unificar, 2009) aos poucos, o Brasil deixa a situação de país mediano para uma condição de próxima de potência. A magnitude da nação brasileira vem deixando para trás a tradicional competição com a Argentina.

O Brasil é dos primeiros do mundo em soja, minério, sucos, carne, frango, construção de hidrelétricas, produção automobilística e já se arrisca a comprar empresas, não só nos países vizinhos, como na Europa e Estados Unidos.

A construção naval também vem retornando as suas atividades, um grande avanço para esse setor que já andava quase fechando as portas. Mas nem tudo tem avançando, a navegação de longo curso é um dos poucos setores ainda estagnado. O gigante do Sul não tem sequer um navio portacontêineres trafegando pelos mares do mundo.

Com isso, o país abre mão de US\$ 10 bilhões por ano, podendo a conta ser maior

ainda, chegando a 12 ou até 15 bilhões de dólares. Ainda tem as perdas com seguros, custos de agenciamento e outros subprodutos da navegação e do comércio exterior, inacessíveis para um país que “é comprado”, em vez de vender. O Brasil é um dos maiores exportadores do mundo e, entre os membros desse clube, todos fazem questão de ter seus próprios navios.

O governo atual já fez e vem fazendo muito pela construção naval e pela navegação na área de petroleiros. Mas tem que demonstrar todo esse empenho também em relação à carga geral. Sem esse apoio o Brasil está abrindo mão de um ponto-chave do comércio exterior, que é a marinha mercante. A Figura 3 mostra a evolução da frota própria brasileira.

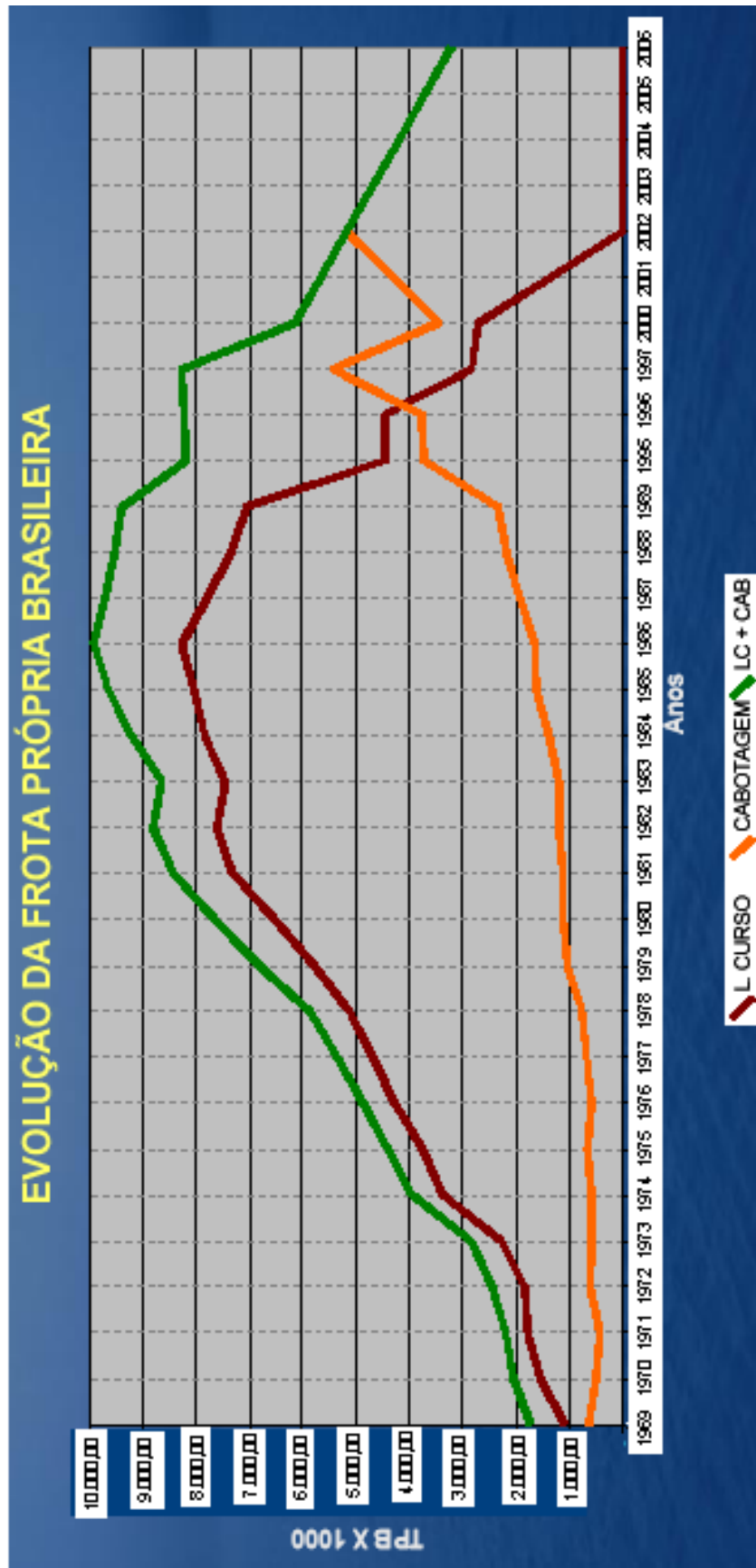


Figura 3 : Evolução da Frota Própria Brasileira
 Fonte: Antaq

4.7. Fatores responsáveis diminuição da participação brasileira nos fretes de longo

curso

Segundo o Deputado Francisco Dornelles, “*Um país do porte e da importância do Brasil precisa ter uma marinha mercante forte e atuante, principalmente se quiser se consolidar como potência exportadora no cenário mundial*”. O problema é que atualmente vivemos a situação inversa: pressionados pela competição desigual promovida por navios com bandeiras de conveniência, os armadores brasileiros se retraíram e acabaram perdendo mercado. A diminuição da participação brasileira nos fretes de longo curso se deve a fatores, analisados a seguir.

4.7.1. Pouco investimento no setor Naval

O pouco ou quase nenhum investimento no setor de transporte marítimo resultou na não renovação da frota das embarcações e como consequência no sucateamento das mesmas. A indústria naval foi severamente afetada pela falta de investimentos. Devido a endividamentos muitos estaleiros foram levados a se associarem a grupos estrangeiros (ABDI – 2007)

A Figura 4 apresenta a evolução da frota brasileira entre 1970 e 2002. Nela fica evidente que a frota brasileira já foi significativamente maior que a atual:

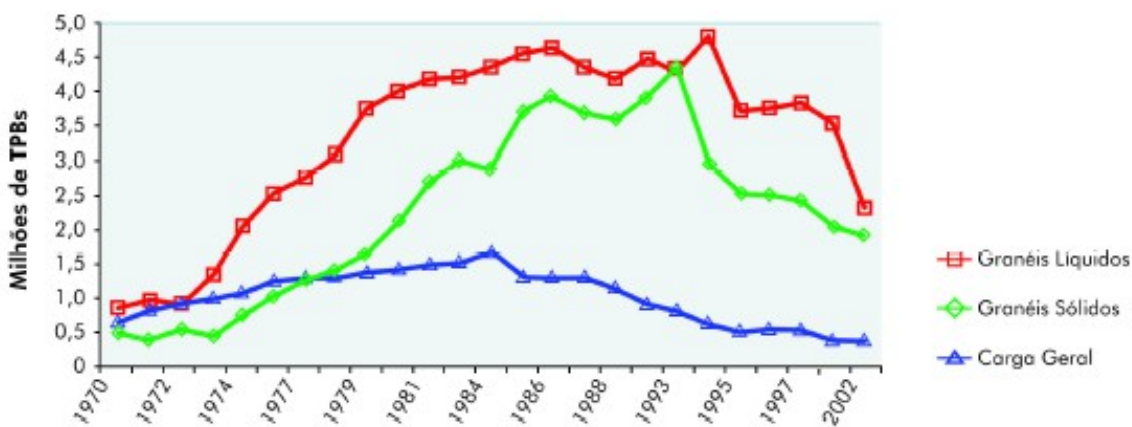


Figura 4: Evolução da frota de navios de registro brasileiro entre 1970 e 2002

Fonte: Arquivos ABDI

A análise da frota brasileira indica uma idade média aproximadamente 8% maior do que a idade média da frota mundial, o que representa 1,4 ano. A pior situação é encontrada na frota de porta-contêineres, onde muitos dos grandes armadores estão investindo

maciçamente em novas embarcações e esse movimento ainda não se iniciou no Brasil. Os números apresentados na Figura 5 consideram a média aritmética das embarcações: a ponderação por porte da embarcação deve aumentar a idade média da frota brasileira comparativamente à frota mundial (ABDI, 2007).

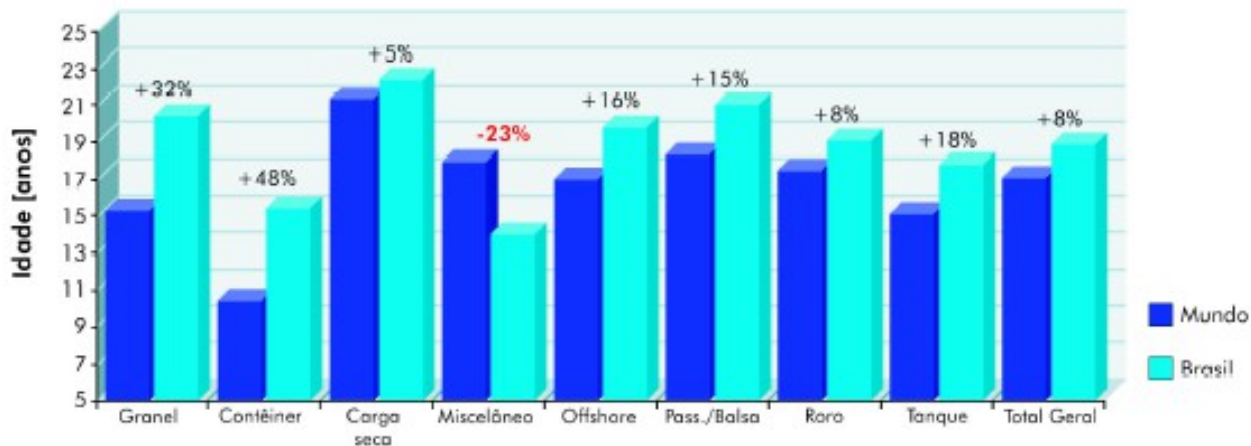


Figura 5: Comparação da idade da frota brasileira e mundial
 Fonte: Arquivos ABDI

4.7.1.1. Frota brasileira – Frota por tipo de embarcação e por empresa

De acordo com dados da ANTAQ (ANTAQ, 2007), a frota brasileira é composta por mais de 1.500 embarcações, totalizando 6,68 milhões de TPB, como pode ser observado na Tabela 2. O grupo de embarcações inclui tanto navios próprios como navios afretados.

Tipo de embarcação	Embarcações	TPB total
Petroleiro	77	2.334.073
Graneleiro	53	2.131.126
Porta-contêiner	21	412.779
Barcaça	55	385.875
Balsa	110	257.021
Roll-on/roll-off	12	235.135
Cargueiro	22	227.367
Supridores de plataformas marítimas	92	196.111
Gases liquefeitos	18	109.429
Tanque químico	11	109.246
Rebocador/empurrador	533	78.469
Navio cisterna	2	57.602
Multi-propósito	4	47.748
Draga	60	44.997
Chata	66	26.470
Cabrea/guindaste	12	8.961
Outras embarcações	63	5.882
Flutuante	16	3.469
Lancha	248	3.231
Outros	46	5.276
Total	1.521	6.680.268

Tabela 2: Detalhes da frota brasileira

Fonte: ANTAQ

Considerando-se os dados da ANTAQ, referentes apenas a embarcações de tamanho superior a 1.000 GTs, os números se alteram bastante e o tamanho da frota brasileira passa a ser de 450 embarcações. A estatística da ANTAQ considera toda a frota sob a responsabilidade da empresa, quer a embarcação tenha sido comprada, quer seja operada ou apenas gerida por ela. Das 450 embarcações que compõem a frota, apenas 278 são de propriedade efetiva de empresas que operam no Brasil – as demais são de propriedade estrangeira. De certa forma, esse é o tamanho potencial do mercado brasileiro quando se avalia as compras realizadas. Comparativamente ao mercado mundial, o mercado brasileiro de 278 embarcações representa aproximadamente 0,6% do total de mais de 40.000 embarcações. A Figura 6 apresenta a distribuição do tamanho da frota.

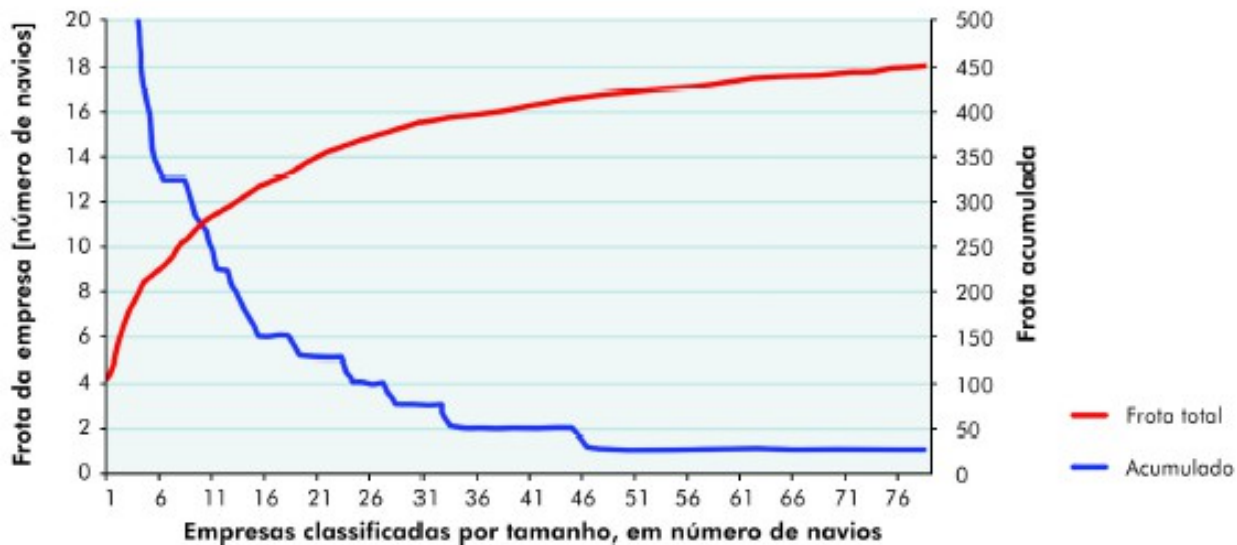


Figura 6: Frota brasileira para embarcações maiores que 1.000 TPB

Fonte: Arquivo ABDI

Admitindo-se que no futuro haja apenas reposição da frota e que o número de 278 navios permaneça estável, uma primeira estimativa da demanda anual pode ser feita em função da vida útil considerada. Para uma vida útil média de 30,2 anos, que é um valor médio histórico, chega-se a uma demanda média de 9,3 navios/ano. O número, embora pouco expressivo, não é irrisório e é suficiente para justificar a existência da indústria.

4.7.1.2. Demanda pela construção de navios brasileiros

A indústria de construção naval brasileira, praticamente desativada desde o final da década de 70, iniciou, em 1999, movimento de retomada da produção, impulsionada pelas encomendas da Petrobras para o aumento da produção de petróleo em alto mar.

Analisando o transporte marítimo nos seus mais diferentes segmentos, verifica-se que existe potencial de contratação de navios em estaleiros nacionais. A demanda por construção é dirigida basicamente por quatro fatores:

- substituição dos navios sucateados;

- substituição de navios devido às imposições de normas regulamentos internacionais;
- avanços tecnológicos e adequação às necessidades do tráfego;
- crescimento da demanda por transportes (COPPE, 2006).

O SINAVAL (SINAVAL, 2006) retomou em 2006 a análise sobre o cenário mundial e brasileiro da indústria naval e marítima, atualizando o estudo realizado em 2002. O estudo foi produzido para apresentar às autoridades que chegavam aos escalões decisórios, a partir das eleições de 2002, um quadro geral sobre o setor naval.

Em 2002 a indústria naval estava em processo de recuperação, com as encomendas da Petrobras de plataformas de petróleo e navios de apoio marítimo, processo iniciado em 1997. O SINAVAL apresentou a indústria naval com o enfoque da estratégia competitiva.

Neste estudo de 2002 se constatou que os países desenvolvidos e as economias emergentes asiáticas apoiavam sua indústria naval para ampliar sua inserção internacional e formar no mercado interno um grupo de empresas fornecedoras, gerando empregos qualificados e inovação tecnológica.

No Brasil o panorama ainda é outro, quatro anos depois as principais encomendas são da Petrobras, plataformas e navios de apoio marítimo, com uma programação sustentável. De uma forma geral, os estudos revelam que os estaleiros brasileiros não apresentam competitividade quando comparados aos estrangeiros que dominam o mercado. A desvantagem comercial é associada aos preços e à falta de confiança dos armadores em relação ao desempenho dos estaleiros devido a problemas vivenciados em contratos anteriores. Em resposta à falta de competitividade, observa-se pouca participação de navios brasileiros nos transportes de longo curso (COPPE, 2006).

O elevado preço do petróleo e as reservas brasileiras de 11 bilhões de barris, 85% de campos em alto mar, criam uma demanda sustentável que a indústria naval atende com preços competitivos e tecnologia atualizada.

A indústria chegou ao final de 2006 diante de uma nova realidade e um duplo desafio:

- O primeiro desafio é atender as encomendas de plataformas e navios de apoio acrescidas da construção dos 26 petroleiros da Transpetro. A demanda impõe enorme pressão sobre a formação de recursos humanos, o fornecimento de sistemas, navi-peças e aço naval a preços competitivos.
- O segundo desafio é assegurar um processo sustentável de encomendas para construção de navios além de 2010, que viabilize os investimentos em novos estaleiros e ampliação dos existentes, com a diluição de custos financeiros num projeto de longo prazo. A conquista desta etapa exige encomendas de navios porta-contêineres para cabotagem e longo curso, dos armadores privados.

No cenário mundial a frota de navios mercantes está concentradas em 20 países. Os países principais participantes do mercado internacional de construção naval optam por uma relativa especialização, sendo facilmente reconhecíveis a da Coreia, especializada navios de grande porte; a de Cingapura, especializada em plataformas e navios para a indústria de petróleo offshore e a dos Estados Unidos, que focaliza indústria militar.

A maior parte dos países europeus entrincheirou-se em nichos de navios de especiais e sofisticados. O Japão, constrói toda a linha de navios e luta para aumentar a produtividade e reduzir custos. Em todos os países há forte tendência na direção de (uma ainda maior) concentração na armação, produção naval, offshore e navipeças.

4.7.1.3. As reivindicações da indústria naval

As reivindicações do SINAVAL são consistentes com a reconquista de algum nível de poder marítimo ao Brasil, conforme determina a legislação.

- Integração das agências governamentais e das empresas de navegação para uma ação conjunta e estratégica de expansão logística e da indústria naval;

- Política industrial sustentável ao setor que é de ciclo longo de produção historicamente alterna intensa demanda seguida por retração prolongada;
- Fundo garantidor dos financiamentos do BNDES (agente do FMM) até a entrega do navio.

4.7.1.4. Cenário no Brasil

Segundo dados do SINAVAL (SINAVAL, 2006), o PIB brasileiro de 2006 é avaliado em US\$ 640 bilhões (3% de expansão em relação a 2005). As exportações de US\$ 140 bilhões representam uma participação de 21 % sobre o PIB, inferior a média mundial de 25%. Ver Figura 7.

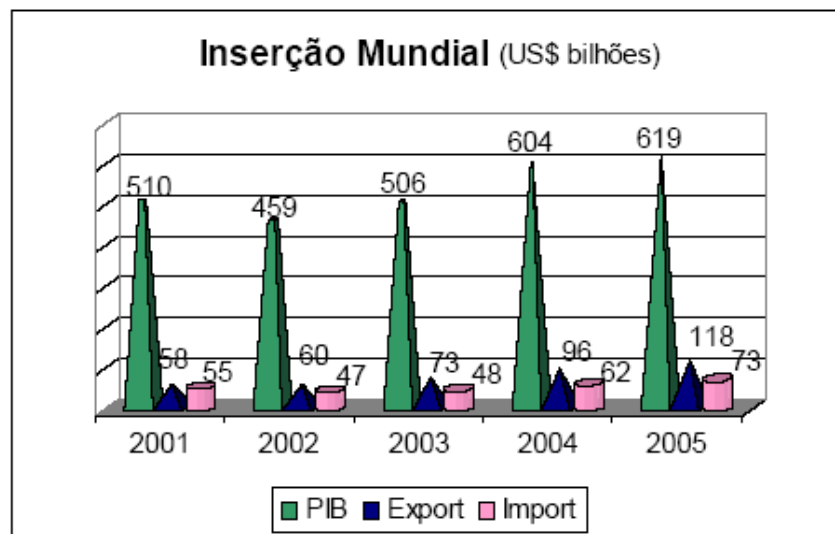


Figura 7: Inserção Mundial
Fonte: Sinaval

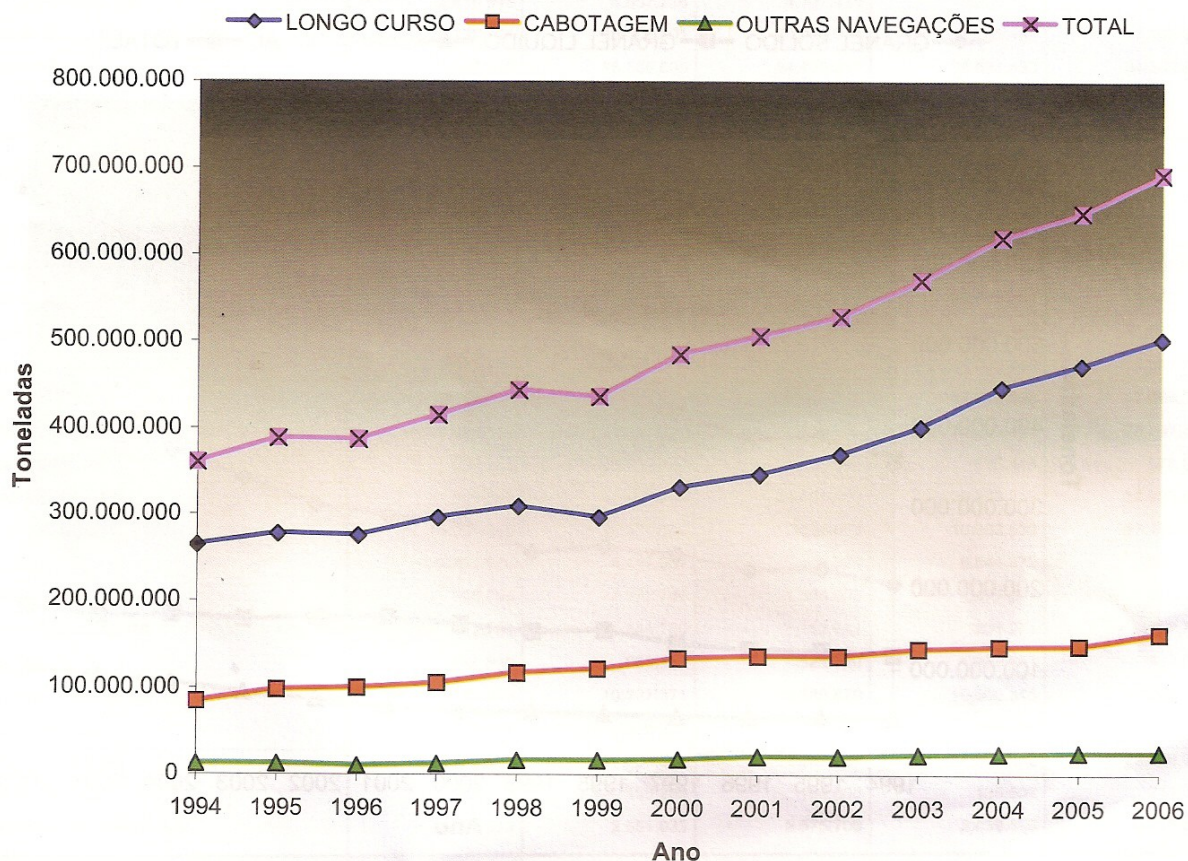


Figura 8: Evolução da Movimentação de Cargas, por Navegação e Total – 1994 -2006
 Fonte: ANTAQ

Os gargalos para o aumento da taxa de internacionalização são a tecnologia e a infra-estrutura logística, incluindo a frota de navios.

Em 2006 a frota de navios que navegam com a bandeira brasileira não transportam mais mercadorias na chamada navegação de longo curso, onde se concentra a maior parte do comércio exterior do país. Ao final da década de 1970 a frota brasileira transportava 22% das mercadorias nas trocas internacionais, segundo dados do Syndarma.

Na cabotagem a participação da bandeira brasileira foi, nessa época, inferior aos 14% do total transportado. Apesar da legislação estabelecer que o transporte de cabotagem é privativo dos navios brasileiros.

As principais empresas de navegação brasileiras, algumas controladas por capitais estrangeiros, afretam 1,6 milhão de toneladas de porte bruto, correspondendo a 54 navios

(27 porta contêineres, 20 graneleiros, 4 de carga geral, dois navios químicos e um navio gazeiro). Portanto, nem as empresas de navegação brasileiras têm frotas com predominância da bandeira própria.

A Transpetro informou utilizar uma frota de 110 petroleiros, sendo 65 deles navios de bandeira estrangeira afretados. Os 45 petroleiros de bandeira brasileira representam 1,6 milhões de TPB. No entanto, são de bandeira estrangeira os seis navios aliviadores de petróleo produzido em alto mar (transportam óleo bruto da plataforma para os terminais em terra), somam 909 mil TPB, são os maiores e mais modernos navios da frota, dotados de posicionamento dinâmico.

Empresa	T'PB	Tipo	Unidade	Tráfego
Aliança	663.123	Porta C.	13	Longo Curso
		Graneleiro	5	
		Carga G.	2	
		Sub Tot.	20	
Libra	440.583	Porta C.	14	Longo Curso
H Dantas	291.106	Graneleiro	9	Longo Curso
Norsul	220.420	Multipurp.	2	L. Curso + cabotagem
		Graneleiro	6	
		Sub Tot.	8	
Flumar	8.764	Químico	2	Longo Curso
Metalnave	4.380	Gazeiro	1	Longo Curso
Totais	1.628.376		54	

Tabela 3: Afretamentos de bandeira estrangeira
Fonte: Syndarma 2006

O volume de afretamentos contrasta com a realidade da frota de navios brasileiros, avaliada pelo Departamento de Portos e Costa (DPC) em 5.357.696 TPB, sendo que 29% do total são naviosplataformas de processamento e armazenagem (FPSO) posicionados sobre as áreas submarinas produtoras de petróleo (figura 9).

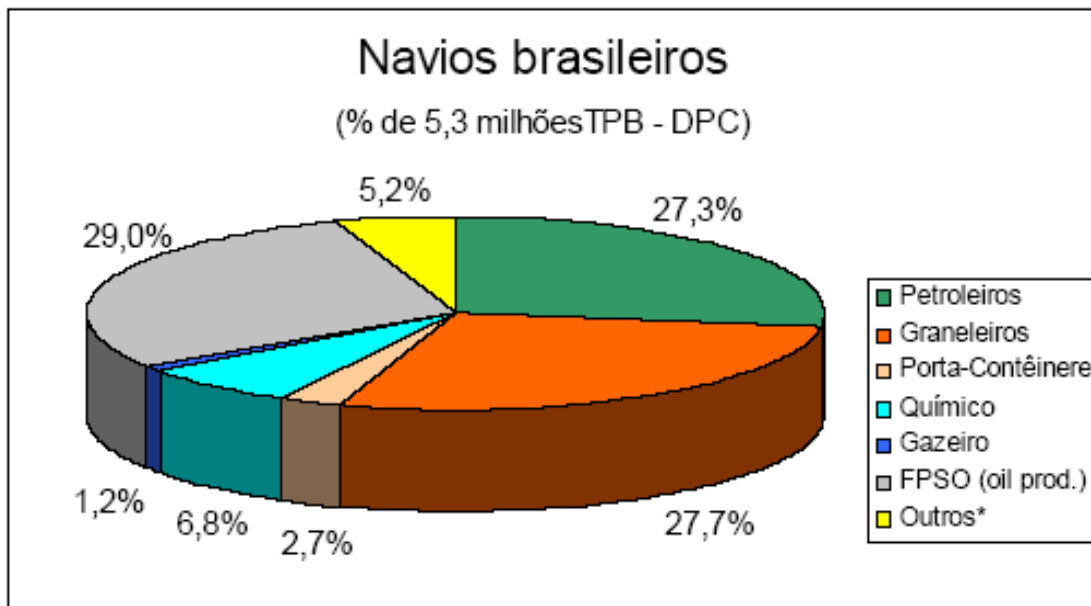


Figura 9: Frota de navios brasileiros
Fonte: Departamento de Portos e Costa (DPC) – 2006

4.7.1.5. Visão política

Segundo a SINAVAL os fatores determinantes para a indústria naval no Brasil são:

A experiência brasileira indica que a regularidade das encomendas, ainda que em quantidades modestas, pode contribuir eficazmente em termos de redução de custos.

Quanto ao preço, a indústria naval brasileira já consegue produzir navios de apoio ao preço internacional. Esta informação deve ser vista com cuidado. Existem necessidades de investimentos e uma curva de aprendizado para petroleiros e porta-contêineres que deve ser levada em consideração.

A abundância de aço e mão-de-obra no país é determinante para assegurar algum nível de competitividade internacional da construção naval brasileira.

No Brasil, a situação pode ser caracterizada como:

- Déficit na conta de transportes, na balança de serviços, indicando uma pressão negativa, de natureza macroeconômica;
- Indústria de navieças ainda em processo de implantação, sem políticas de apoio a fabricantes nacionais e tendência a ocupação do segmento por empresas internacionais;
- Armadores com processo de internacionalização patrimonial praticamente completa;
- Início da formação de conglomerados da indústria naval formados por empresas de capital nacional. Os terminais portuários, por exemplo, atraíram fundos de pensão e bancos de investimento;

A marinha mercante apresenta um quadro pouco animador, onde os navios próprios (bandeira brasileira), ocupando a 19ª posição no ranking mundial (tabela 1), representa uma frota insuficiente para garantir políticas de frete do comércio internacional ou assegurar o transporte de cabotagem na costa brasileira. A hipótese de que uma indústria naval competitiva pode despertar o interesse dos armadores internacionais em construir no Brasil seus navios.

A falta de inovações, principalmente em processos, mantém-se como característica da indústria naval brasileira, o que ajuda a explicar sua baixa produtividade. Questão central relacionada à atualização tecnológica é a dependência, principalmente das empresas de capital nacional, da Petrobras, com a qual, durante décadas, foram promovidas parcerias para o desenvolvimento de novos produtos e serviços. As companhias brasileiras demonstram pouco conhecimento sobre os novos competidores que vêm chegando ao país após a quebra do monopólio estatal no setor de exploração de petróleo.

4.7.2. Falta de uma política de proteção a navios de bandeira brasileira

Os registro de navios, tradicionalmente realizados nas bandeiras dos países de

origem das empresas de navegação, passaram crescentemente a ser realizados em “registros abertos”, que possibilitam menores custos para a operação dos navios. Os Registros Abertos de Bandeiras de Conveniência (BDC) se caracterizam por oferecerem total facilidade para registro, incentivos de ordem fiscal, não imposição de vínculo entre o Estado de Registro e o navio. Ademais, tais Estados não exigem e nem fiscalizam, com o devido rigor, o cumprimento e a adoção das normas e regulamentos nacionais ou internacionais sobre as embarcações neles registradas. Simultaneamente às vantagens econômicas oferecidas por tais registros ainda se baseiam em legislações e regulamentos menos severos sobre segurança e equipamento de bordo e não exigem nenhum vínculo entre Estado de Registro e navio (LACERDA, 2004)

O registro da propriedade das embarcações determina a sua nacionalidade. Efetuado o registro a embarcação estará habilitada a arvorar o pavilhão do Estado de Registro, além de ter a proteção no alto-mar e de outras vantagens inerentes à nacionalidade. A prova da nacionalidade se faz pela Provisão do Registro de Propriedade Marítima (PRPM), um dos documentos obrigatórios de bordo. Hasteando a bandeira de uma nação, o navio passa a ser parte integrante do território dela, nele dominando as suas leis e convenções internacionais ratificadas pelo Estado de Registro (LACERDA, 2004).

A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM III), art. 91, exige que haja um forte elo de ligação entre o Estado do pavilhão e o navio preconizando que Estados signatários deverão estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira. Os navios possuem a nacionalidade do estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar, devendo existir um vínculo substancial entre o estado do Registro e o navio.

Na década de 50, as Nações Unidas começaram a discutir a elaboração do que viria a ser, anos mais tarde, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). O Brasil participou ativamente das discussões sobre o tema, por meio de delegações formadas, basicamente, por oficiais da Marinha do Brasil e por diplomatas brasileiros (CHAVES, 2005).

A CNUDM está em vigor desde novembro de 1994 e constitui-se, segundo analistas internacionais, no maior empreendimento normativo no âmbito das Nações Unidas, legislando sobre todos os espaços marítimos e oceânicos, com o correspondente estabelecimento de direitos e deveres dos Estados que têm o mar como fronteira. Atualmente, a Convenção é ratificada por 148 países, dentre os quais o Brasil (CHAVES, 2005).

Segundo Lacerda (2004) conclui-se que o princípio da nacionalidade dos navios divide-se em dois aspectos:

- i) o aspecto de direito interno, que concerne às condições que fixa cada Estado para outorgar o uso de seu pavilhão e
- ii) o aspecto atinente ao direito internacional e que, coincidentemente, condensa um recurso técnico que visa organizar a juridicidade no alto-mar atrelando a conduta nos navios ao ordenamento do Estado da Bandeira.

4.7.3. Custo do Frete (Custo Brasil)

Estudo da FGV conclui que “os elevados percentuais de encargos sociais (117,55% na navegação de longo curso e 95,86% na navegação de cabotagem), incidentes no custo de mão-de-obra dos marítimos, que operam navios de registro brasileiro, associados ao fato dos tripulantes dos navios de conveniência receberem remunerações em média 35% maiores do que as dos lotados em embarcações de bandeira brasileira, explicam a diferença de até 60,58% entre os custos totais com pessoal, decorrentes desses dois sistemas de contratação”. Ou seja, na navegação marítima de registro brasileiro temos a situação onde o marítimo ganha pouco e o custo da empresa é muito alto.

O custo do frete representa uma parte elevada do valor final dos produtos negociados. Assim, menor custo do frete acaba resultando em menor preço das mercadorias negociadas. Mas a tendência afeta diretamente os grandes transportadores.

A agência da ONU diz que o efeito imediato para os países em desenvolvimento é misto. De um lado, produto mais barato atenua a pressão inflacionária. De outro, uma queda súbita do BDI é acompanhada por menor procura de navios, aumentando os efeitos da crise financeira sobre o consumo global por mercadorias, segundo a agência da ONU.

4.7.3.1. Evolução do preço do transporte marítimo

O frete é o principal propulsor da demanda por construção naval (STOPFORD, 1997, cap. 4), ainda que avanços tecnológicos possam ter papel importante na demanda, sem a alteração do valor do frete. Quanto mais elevado o valor dos fretes, maior a probabilidade de que as empresas de navegação façam investimentos em novos navios. O pico histórico de preços de navios, que se supera a cada ano para graneleiros e petroleiros e que ameaça saturar-se para porta-contêineres, é resultado do aumento de especialização das indústrias nacionais resultante da globalização e da explosão de crescimento de alguns países asiáticos.

A Figura 10 apresenta a correlação entre os índices de frete geral e a carteira dos estaleiros e os novos pedidos para novas construções.

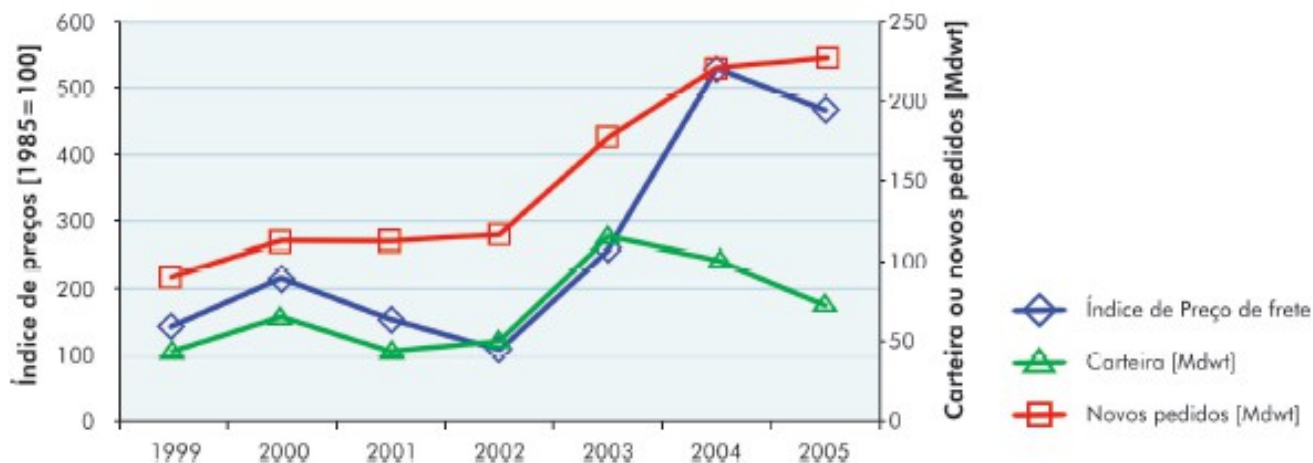


Figura 10: Movimento de concentração em empresas de navegação
Fonte: ABDI

No gráfico observar-se a alta correlação entre valor do frete e novos pedidos entre 1999 e 2003. No ano seguinte (2004) houve um descolamento entre as duas variáveis indicando, possivelmente, um início de saturação do mercado. Ainda assim, as carteiras dos estaleiros continuaram aumentando, tendo em vista que o incremento de pedidos foi maior

do que a capacidade de produção. O gráfico também indica que a fase de maior otimismo no mercado parece ter passado, apesar de que a carteira dos estaleiros, até então, esteja grande e crescente. A percepção é reforçada pelo relatório do Sinaval (2007) o qual cita que a Samsung Heavy Industries, o terceiro maior estaleiro do mundo, identificou em 2007 uma redução de 21% das encomendas por novos navios, após três anos consecutivos de demanda recorde.

O comportamento de fretes e de construções de embarcações é bastante individual e varia muito em função do tipo de carga, do tamanho do navio e até da rota de transporte. Por exemplo, em 2005, enquanto os índices de fretes para VLCC/ULCC, Capesize e Aframax aumentaram, o frete para Handy-size e claros diminuiu. Para o caso dos graneleiros, todos os fretes diminuíram ao longo do ano, independentemente do tamanho do navio e, para os porta-contêineres, quase todos os fretes aumentaram. A Figura 11 apresenta a evolução do frete do transporte marítimo, entre 1994 a 2005, para contratos de afretamento por viagens fechadas para diferentes classes de navios.

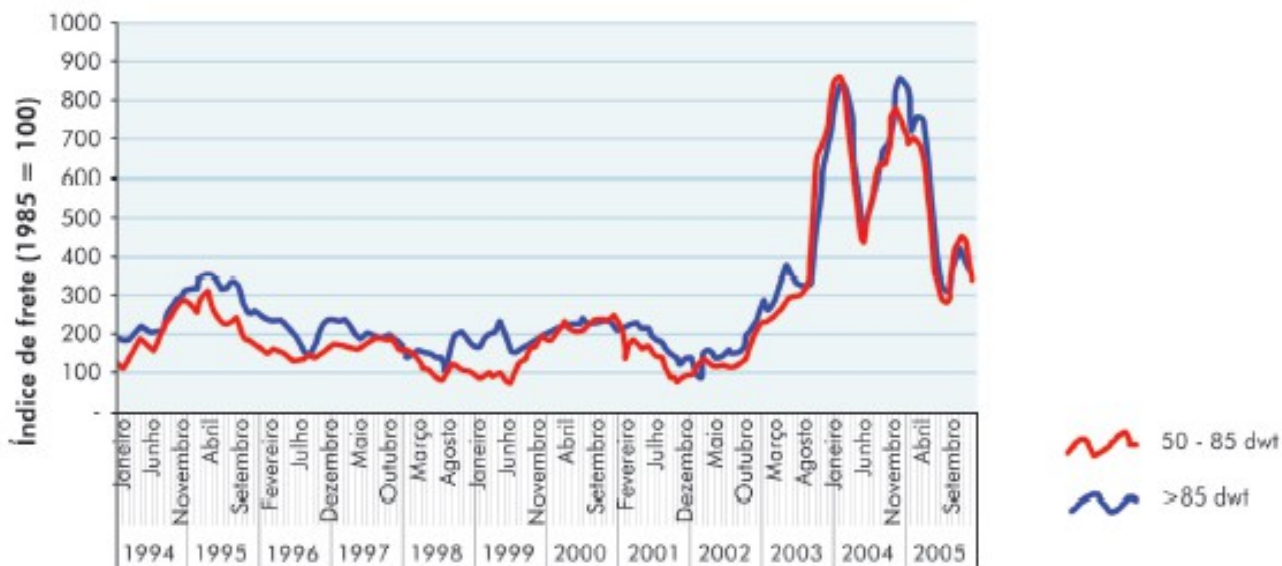


Figura 11: Índice de frete
Fonte: ABDI

4.7.3.2. Receitas dos serviços de transporte marítimo no Brasil

Informações publicadas no relatório anual do Banco Central indicam que a conta de transporte marítimo apresentou um déficit anual de US\$ 693 milhões em 2005 e US\$ 1,04 bilhão em 2006. Este é um item tradicionalmente deficitário do balanço de pagamentos brasileiro. Em 2006 as receitas oriundas de fretes marítimos alcançaram US\$ 2,87 bilhões, ao passo que as despesas chegaram a US\$ 3,91 bilhões (BCB, 2006), o balanço de pagamento só são registradas as transações com o exterior. As exportações realizadas por navios de bandeira estrangeira (importadores não-residentes no Brasil pagando a empresas de navegação também não-residentes) e as importações efetuadas em navios brasileiros (residentes no Brasil pagando a residentes) não são computadas no balanço de pagamentos.

No caso do frete marítimo computado no ano 2000, esses dois tipos de operações alcançaram respectivamente, US\$ 2,7 bilhões e US\$ 516 milhões (LACERDA, 2004).

Assim, estima-se que o valor total pago em fretes associados ao transporte marítimo de mercadorias transacionadas com o Brasil fique acima de US\$ 10 bilhões ao ano. A estimativa considera os cálculos do balanço de pagamentos em 2006 (US\$ 6,8 bilhões) acrescido do valor das transações realizadas que não são contempladas no balanço de pagamentos (US\$ 3,2 bilhões). Como os valores desta última estimativa são para o ano 2000 e considerando o grande incremento do comércio exterior brasileiro, pode-se afirmar com certeza que o valor total transacionado foi maior do que US\$ 10 bilhões em 2006.

4.7.4. Perda de Embarcações que operaram no Longo Curso

A perda de embarcações pode ocorrer, basicamente, em quatro situações: venda para empresas estrangeiras; transferência para subsidiárias no exterior (ex: Docenave); transferência da operação do navio para a navegação de cabotagem (ex: Lloyd) e, retirada de operação do navio (ex: Lloyd). Atualmente, a Marinha Mercante brasileira não se encontra mais como no seu tempo áureo, quando a indústria naval brasileira chegou à marca de segundo maior construtor de navios do mundo (perdendo apenas para o Japão). Nessa época, o Brasil tinha grandes armadores, como o extinto Lloyd Brasileiro, que transportava nossas mercadorias para todas as partes do mundo. A década de 90 assistiu à pior fase da Marinha Mercante brasileira.

A frota nacional se reduziu drasticamente; grandes companhias brasileiras faliram; estaleiros fecharam suas portas, parando a fabricação de embarcações no Brasil e praticamente jogando fora todo o desenvolvimento tecnológico adquirido nos anos anteriores. Nessa época, para se ter uma idéia, as Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante do Rio e de Belém estavam formando, juntas, turmas que somavam o irrisório número de, no máximo, 30 novos Oficiais. Em 1995, havia 34 empresas autorizadas a operar navegação de longo curso, das quais apenas 14 possuíam frota com três ou mais embarcações e respondiam por 96% da frota brasileira de longo curso, ficando as demais nove com apenas 4%. As duas empresas estatais – Petrobras e Docenave, eram responsáveis por 87% da frota brasileira de longo curso.

Segundo Sergio Barreto (Unificar, 2009), uma lista dos 15 maiores armadores em operação no Brasil acaba de ser divulgada. O fato mais importante é que, entre as 15 primeiras, não há sequer uma brasileira para quem é do setor marítimo, isso não é novidade, mas boa parte do grande público desconhece o fato. Ler a lista causa tristeza a quem acompanhou o período em que Aliança - então brasileira, da família Fischer -, Frota Oceânica, Netumar, Paulista, Libra, Transroll e Global, junto com a estatal Lloyd Brasileiro, davam ao país uma fatia de quase 40% dos fretes gerados pelo comércio externo.

Quem ainda tem uma bela frota é a Transpetro. Porém, na média, a idade é alta - em torno de 18 anos - e, por serem em sua esmagadora maioria navios antigos, são usados apenas na cabotagem. Muitos não teriam licença para atracar em portos europeus e, nunca, nos portos norte-americanos, em razão das exigências feitas.

A relação dos maiores operadores de contêineres em portos brasileiros é a seguinte em primeiro lugar está a alemã Hamburg Sud, que, além de eficiente, se baseia em um sistema inteligente de incentivos fiscais de seu país; a HS movimentou 672 mil contêineres no comércio brasileiro em 2007. A vice-campeã é a dinamarquesa Maersk Line, que há algum tempo comprou o grupo Piro Nedlloyd; com a medalha de bronze está a IV\Sc, de Mônaco. Em quarto está um sul-americano - a chilena CSAV - e, em quinto, a francesa CMA-CGM. Em sexto aparece a alemã Hapag Lloyd e, em seguida, duas japonesas Mitsui e NYK; em nono está a Costa Container, que era italiana e agora pertence à líder Hamburg

Sud; o décimo lugar é da Evergreen, de Taipei, e o 11º da israelense Zim. Em 12º lugar - e não por muito tempo, pois os chineses andam agressivos - está a China Shipping Container Line.

4.7.5. Adoção de uma Legislação mais rigorosa

Uma legislação mais rigorosa voltada para a segurança das embarcações e preservação do meio ambiente, obrigou os países a só permitirem a entrada de navios petroleiros, em seus portos, que possuíssem casco duplo e outros mecanismos de segurança. Como a frota de navios de bandeira brasileira é antiga e sucateada, a única maneira de continuar as exportações era utilizando navios de bandeiras estrangeiras.

A IMO é um órgão da ONU que trata da regulamentação do transporte marítimo, promove a cooperação técnica entre os países, desenvolve mecanismos para aperfeiçoar a segurança marítima, a preservação do meio ambiente e procuram adequar as dificuldades do tráfego marítimo.

4.7.5.1. IMO – Histórico

A Convenção da IMO foi criada em 1948 e finalmente entrou em vigor em 1958, sendo que sua primeira reunião efetiva se realizou em 1959; atualmente ela é composta por 167 Estados membros e três Estados associados (Hong Kong, Ilhas Faroe e Macau). Estados podem ser associados temporariamente, podendo ou não vir a se tornar Estado membro.

O comércio marítimo e outros interesses são representados na IMO através de Organizações Inter-Governamentais, com as quais possui acordo de cooperação e também com Organizações Não-Governamentais com status de consultores junto a IMO. Possui sua sede em Londres. O Brasil é membro da IMO desde 1963

CAPÍTULO V

CONCLUSÃO E SUGESTÕES PARA TRABALHOS FUTUROS

As pesquisas e referências bibliográficas constantes deste trabalho levaram a conclusão de cinco fatores responsáveis pela perda de espaço no cenário mundial do transporte de carga marítimo brasileiro de longo curso, com relação a escassez de navios de bandeira brasileira atuando no comércio internacional, a saber:

- 1) nenhum investimento no setor Naval, tanto para compra ou fabricação de navios próprios de longo curso.
- 2) a falta de uma política de proteção a navios de bandeira brasileira;
- 3) o alto custo do frete (custo Brasil), que faz com que o Brasil deixe de ser competitivo no mercado nacional e internacional;
- 4) a perda de embarcações brasileiras que operaram no Longo Curso, e
- 5) a adoção de uma Legislação mais rigorosa voltada para a segurança das embarcações e preservação do meio ambiente.

Um dos modos mais importantes para a indústria e a logística no Brasil, o transporte marítimo ainda não tem todo o seu potencial devidamente utilizado. Sua importância está diretamente ligada a intermodalidade, à geração de novos empregos, ao aumento na movimentação de cargas no país e exterior e ao fortalecimento do setor de logística no mercado nacional e internacional.

Como *global trader*, o Brasil mostra a sua grande dependência do mar, realizando trocas comerciais com quase todos os países. Cerca de 90% (em valor) do comércio exterior brasileiro é realizado por via marítima, o que permite então afirmar que o Brasil é uma Nação marítima. Porém, ainda está longe de ser uma potência marítima. O comércio marítimo brasileiro depende fortemente do uso de navios estrangeiros. “*O Brasil é uma potência sem navios*” “*O gigante do Sul não tem sequer um navio portacontêneires trafegando pelos mares do mundo*” (BARRETO, 2009).

Atualmente, o que mais preocupa é o fato da maior parte das empresas brasileiras de navegação terem sido vendidas para grandes empresas estrangeiras do mesmo ramo de atividade (a Aliança foi comprada por uma empresa de navegação alemã, a Libra por uma empresa chilena e a Flumar por uma empresa norueguesa). (BARRETO, 2009).

Em suma, o que se verifica hoje, após a abertura unilateral do mercado brasileiro de transporte marítimo internacional, é a existência de uma diminuta frota de navios próprios, em relação ao tamanho do comércio exterior brasileiro. Isso aponta para uma fragilidade muito grande do País, no tocante ao risco de permanecer o seu tráfego marítimo dominado por monopólios de empresas estrangeiras.

O capitão-de-mar-e-guerra Antônio Sergio Caiado, responsável pela capitania dos Portos do Estado de São Paulo, numa entrevista publicada na revista Portogente em 25/09/2009, aponta que empresários e Governo Federal devem investir na construção de embarcações. Ainda segundo Caiado, a construção de navios de bandeira brasileira também rende frutos trabalhistas. “*Os oficiais brasileiros que trabalham em navios estrangeiros não têm qualquer garantia trabalhista. Temos que ter navios para que empregos e o frete fiquem no País, para não mandar dólar à toa lá para fora*”.

Por tudo isso que há a necessidade de se construir uma frota mercante nacional para se evitar uma evasão de divisas, e para reduzir o risco do comércio marítimo internacional do País permanecer dominado por monopolistas estrangeiros.

Algumas providências com relação a investimentos no setor de construção naval já foram tomadas, mas ainda está voltada para a construção de navios de apoio a Petrobras. A construção de navios utilizados no transporte de longo curso ainda não recebeu incentivos para tornar o Brasil independente dos navios estrangeiros.

Algumas vitórias estão sendo conseguidas para melhorar o setor marítimo brasileiro, no dia 23 de abril de 2008 foi aprovado pela Câmara de Deputados a “Frente Parlamentar em Defesa da Indústria Marítima Brasileira”. A Frente tem o objetivo de estimular, defender e proteger os interesses sociais e econômicos da indústria marítima nacional, nos seus mais variados segmentos, entre eles: Indústria Naval, Marinha Mercante (longo curso, cabotagem e interior), Indústria de Defesa Naval, Indústria da Pesca, Indústria de Apoio Marítimo e Portuário e Indústria Náutica de Lazer.

O crescimento no volume de investimentos para este setor significará o reingresso do Brasil nesse mercado mundial, que movimentará a cada ano algo em torno de US\$ 70 bilhões, gerando emprego e renda para o Brasil. Ante a dimensão deste setor, é importante que o parlamento brasileiro atue na articulação e defesa destes importantes segmentos da Indústria marítima.

“Um país do porte e da importância do Brasil precisa ter uma marinha mercante forte e atuante, principalmente se quiser se consolidar como potência exportadora no cenário mundial “ (Deputado Francisco Dornelles).

Finalmente, é importante ressaltar que a presente dissertação não tem a ambição de encerrar as discussões aqui levantadas. Muitas outras discussões ainda podem vir a serem debatidas, assim como outros fatores responsáveis por esta perda de espaço podem ser pesquisadas e analisadas. Mas, esta dissertação poderá certamente induzir a novos estudos, em virtude da abrangência e complexidade do assunto.

Como sugestões para futuros trabalhos podemos citar:

1) Estudo sobre o sistema portuário, a modernização dos portos como contribuição para um transporte marítimo mais eficiente e competitivo;

- 2) A geração e a importância de empregos provenientes do setor naval, fazendo uma comparação entre o uso de navios de conveniência e navios nacionais;
- 3) A importância de um frete competitivo, fazendo um estudo das perdas devido a afretamentos e utilização de navios de conveniência;
- 4) Fazer um estudo mais profundo na nova legislação com relação as normas de segurança das embarcações e preservação do meio ambiente e o que isto afeta na construção de navios e no transporte de mercadorias;
- 5) Fazer um estudo da política de proteção a navios de bandeira brasileira e confrontar com as normas existem em outros países.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABDI/CGEE. Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial - Construção naval: breve análise do cenário brasileiro em 2007 - Brasília, 2008. Disponível em: http://www.veraxc.com/conhecimento_livros_ConstrucaoNaval_sumario.htm
Acessado em 22/08/2009
- ADUANEIRA – Aduaneiras: Informações sem Fronteiras. *Frete marítimo de despesas portuárias*. São Paulo: 2006. Disponível em <http://www.aduaneiras.com.br/noticias/semfronteiras/default.asp?m=2&artigoid=2898>, acessado em 11/09/2008.
- ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVÁRIOS. Disponível em: www.antaq.gov.br. Acesso em: 11/08/2008.
- BARRETO, Sérgio. Entrevista presente na Revista UNIFICAR - Revista do Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante, nº 26 – Abril/2009
- BCB. Relatório anual 2006. Boletim do Banco Central do Brasil, v. 42, 2006.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (2002). *Relatório: Desenvolvimento de Ações de Apoio à Cadeia Produtiva da Indústria Naval e Marinha Mercante*. Disponível em: <http://www2.desenvolvimento.gov.br/.../estudounbnavaldiag.pdf>. Acessado em 10/09/2008.
- CNT, COPPEAD (2002) – *Transporte de Cargas no Brasil: Ameaças e Oportunidades para o Desenvolvimento do País*. Disponível em: <http://www.cnt.org.br>, acessado em 20/06/2007.
- _____. (2006) - Pesquisa Aquaviária – *Portos Marítimos: Longo Curso e Cabotagem*. Brasília: Confederação Nacional do Transporte. Disponível em: <http://www.cnt.org.br>, acessado em 20/06/2007.
- COPPE (2006) - Indústria naval brasileira: situação atual e perspectivas de desenvolvimento. In: Programa de capacitação tecnológica da indústria naval. COPPE/UFRJ.
- CONVENÇÃO DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO). Incorporando todas as emendas adaptadas até 1985 (1964, 1965, 1974, 1975, 1977 e 1979). Disponível em: <http://pt.io.gov.mo/Legis/International/record/165.aspx>, acessado em: 12/06/2009

- DOCAS DO RIO DE JANEIRO. Disponível em www.portsrio.gov.br – acessado em 28/11/2006
- FADA, Eliane, A.(1999) A conta Serviços e a Contribuição de uma Marinha Mercante Nacional Forte. Escola Superior de Guerra. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/bit/estudos/MarinhaMercante/introducao.htm>, acessado em: 27/05/2008
- FIALHO, Fernando Antonio Brito (2006) - *Anuário Estatístico*. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/estatisticas/anuario.asp>, acesso em: 10/06/2008.
- FGV. Disponível em: <http://www.ibre.fgv.br/>, acesso em 13/05/2009
- HISTÓRIA DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA – Rio de Janeiro. Serviço de documentação da Marinha, 2007. Vol. 1 e 2
- KEED, Samir (2001) - *Logística de Transporte Internacional* . Editora Aduaneira – SP
- LACERDA, Sander M (2004) - *Transporte Marítimo de Longo Curso no Brasil e no Mundo*. Revista do BNDES, v. 11, n. 21, pp. 209-32.
- OCDE. *Liner shipping competition policy report*. Directorate for Science, Technology and Industry, Division of Transport, 2001.
- OLIVEIRA, Carlos Tavares (2005) - *Portos e marinha Mercante*. Editora Aduaneira – SP
- PORTO GENTE (2007)- *Navios de bandeira de conveniência causam perdas econômicas e evasão de divisas*. Texto de Eliane Octaviano publicado em nov. de 2007. Disponível em: <http://www.portogente.com.br>, acessado em: 22/01/2009.
- SINAVAL (2006) – Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore. *Poder marítimo - A economia global através dos oceanos*. Disponível em: <http://www.sinaval.org.br/docs/Sinaval-Cenario-2007.pdf>. Acessado em: 26/02/2009.
- _____(2007) - *Cenário 2007: A consolidação da indústria naval brasileira*. Rio de Janeiro: Sinaval, mai. 2007. Disponível em: http://www.sinaval.org.br/docs/cenario_mai2007.pdf, acessado em 12/08/2009
- _____(2008) - *Cenário 2008: A consolidação da Indústria da Construção Naval Brasileira e o ambiente mundial* . Indústria da Construção Naval Brasileira. Disponível em :http://www.usuport.org.br/palestras/3seminario_moderinizacao/Ariovaldo_Rocha.ppt#4, acessado em: 12/08/2008.
- STOPFORD, Martin. *Maritime economics*. 2nd edition. London: Routledge, 1997.

UNCTAD. Review of maritime transport - 2006. Geneva : United Nations Conference on Trade and Development, 2006.