

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

**Marinha Mercante do Brasil: Situação atual e perspectivas para
o futuro.**

Aluno: Roger William Alves Santos

**Orientadora
Ten. Flávia Ernesto
Rio de Janeiro
2012**

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

**MARINHA MERCANTE DO BRASIL: SITUAÇÃO ATUAL E
PERSPECTIVAS PARA O FUTURO**

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

Por: Roger William Alves Santos

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE FORMAÇÃO DE 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: _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos aqueles que compartilharam do conhecimento para a elaboração deste trabalho, aos que sempre estiveram do meu lado, em especial aos meus pais por terem acreditado e se sacrificado por mim. Espero um dia poder contribuir para o futuro promissor da Marinha mercante.

DEDICATÓRIA

Dedico essa monografia aos meus pais, que sempre estiveram do meu lado, sempre acreditaram em mim e se esforçaram para me dar uma boa educação e formação.

Resumo

Este trabalho tem por objetivo identificar a situação atual da nossa Marinha Mercante nos seus mais variados setores: Longo Curso, Cabotagem e Apoio Marítimo e faz uma abordagem dos principais entraves ao seu desenvolvimento.

Além disso, analisa os fatores da formação do oficial mercante. E também o setor de apoio marítimo e offshore que mostram quais as tendências para o futuro da profissão, onde os profissionais se sentem atraídos pelos salários e regimes de embarque mais confortáveis.

Esse trabalho busca mostrar as perspectivas para os próximos anos através do crescimento da indústria naval, avanços na exploração do pré-sal, desenvolvimento da atividade Offshore e do PROMEF (Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro).

Com base no presente e nos investimentos realizados, a estimativa que o estudo propõe é de aumentar a atuação nacional, ressaltando sua importância, para promover o estabelecimento do país no mercado internacional e manter a Marinha Mercante do Brasil em constante crescimento.

Palavras-chave: indústria naval, mão de obra e investimentos

ABSTRACT

This work aims to identify the current situation of our Merchant Navy in its most various sectors: Ocean-Going, Cabotage and Maritime Support and presents an approach of the main barriers to its development.

Furthermore, analyzes the factors in the formation of official merchant. Offshore sector shows the trend for the future of this profession where professionals will feel attracted by good salaries and contracts on board much more comfortable.

This paper seeks to show the outlook for the coming years through the revival of the shipbuilding industry, breakthrough in the exploration of the pre-salt, activity growth Offshore and PROMEF (Program for the Modernization and Expansion Fleet Transpetro).

Based on nowadays and on investments made, the study proposes an estimation of increasing the national participation only to promote the country's reaffirmation on the international matter and to keep the Merchant Navy of Brazil in a constant growth.

Keywords: shipping industry - national fleet - investments

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	08
1 - Importância da Marinha Mercante Própria	10
2 - Situação da Marinha Mercante brasileira	12
2.1 – Navegação de Longo Curso	12
2.2 – Navegação de Cabotagem	13
2.3 – Setor de Apoio Marítimo e Offshore	14
2.4 - Principais entraves ao desenvolvimento da Marinha Mercante	17
3 - Qualificação Obrigatória	19
4 - Perspectivas para o futuro	22
4.1 - Importantes investimentos para a área offshore	22
4.2 - Programa de Modernização e Expansão da Frota - Promef	24
4.3 - Fundo Da Marinha Mercante – FMM	26
4.4 - Crescimento da Indústria Naval	27
4.5 - Pré-sal	28
CONSIDERAÇÕES FINAIS	30
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	31

INTRODUÇÃO

A Marinha Mercante é um conjunto de navios, portos, estabelecimentos e tripulações que são responsáveis pelo transporte marítimo de mercadorias e passageiros. Globalmente, o conceito distingue-se do de Marinha de Guerra que é um conjunto de recursos navais, materiais e humanos que têm por fim a defesa de um país e a manutenção da segurança do comércio marítimo, de acordo com a CEPA (Centro de Ensino de Pesquisa Aplicada).

A população brasileira ainda conhece pouco sobre a atividade marítima no Brasil em todos os seus níveis. A sociedade acompanha, na maioria das vezes, somente assuntos relacionados a desastres ambientais e acidentes de trabalho.

Diversos setores do país começaram a dar maior importância para o mar na última década, tanto no que diz respeito a garantir nossa soberania quanto no que diz respeito à exploração. A atividade petrolífera tem chamado a atenção da sociedade, visto que o país conseguiu alcançar a autosuficiência. Essa produção elevada, em águas cada vez mais profundas, demanda grandes quantidades de unidades de apoio gerando mais empregos.

Devido ao rápido crescimento das atividades marítimas, as empresas envolvidas na área sofrem com a escassez de profissionais qualificados e esperam que os centros de formação, o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) e o Centro de Instrução Braz de Aguiar (CIABA), supram as suas necessidades.

Esse trabalho procura mostrar a situação vivida atualmente pelo setor marítimo nacional; as principais preocupações como, a qualificação profissional; os setores de apoio marítimo, que vem ganhando força, conquistando a preferência dos profissionais da área por oferecerem melhores regimes de embarque e boas remunerações e suas perspectivas de acordo com o desenvolvimento da construção naval e crescimento das empresas de navegação.

Através da observação realizada nos projetos do presente, aponta-se a tendência desse setor de extrema relevância para o desenvolvimento do país. Com uma Marinha Mercante nacional forte, a nossa imagem no espaço internacional se apresenta de forma positiva e, assim, promove nossos produtos e cria uma estrutura concreta para se tornar ainda mais competitivo economicamente.

CAPÍTULO I

1 - A Importância Da Marinha Mercante Própria

A Marinha Mercante é um segmento estratégico para a economia nacional, pode-se afirmar que o Brasil é uma nação marítima, uma vez que mais de 90% das exportações são realizadas por vias marítimas, segundo dados da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), o que torna esse segmento prioridade para os investimentos. Porém não se pode afirmar que o Brasil é uma potência marítima. O comércio marítimo brasileiro depende fortemente do uso de navios estrangeiros.

O fortalecimento da Marinha Mercante nacional se faz necessário no âmbito de ter a soberania nacional em casos de crise e emergência interna e externa, controlar práticas abusivas de preços do transporte marítimo, desenvolvimento de atividades econômicas diretamente relacionadas à exploração dos recursos do mar e pelo fato da navegação marítima ser catalisadora para o desenvolvimento de outros setores da economia nacional (construção naval, navipeças).

O Brasil desenvolve inúmeras atividades econômicas diretamente vinculadas à exploração de recursos do mar, como a prospecção e extração de petróleo em plataformas marítimas, a pesca, a pesquisa científica e a construção naval, atividades que dependem intensamente da navegação.

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 desenvolvimento de uma Marinha Mercante própria é a melhor solução contra práticas monopolistas no tráfego marítimo, já que o combate direto por meio de ações retaliatórias, fixação de quotas ou imposição de taxas poderia restringir o próprio comércio exterior do Brasil.

Há uma linha de pensamento que defende uma desregulamentação ainda maior para o setor propondo a retirada dos mecanismos de proteção à marinha mercante hoje adotado, como forma de aumentar a concorrência pelos serviços, buscar redução dos fretes e favorecer o comércio internacional. Na prática, porém, a maioria dos países adota diversas formas de proteção às empresas nacionais de navegação comercial.

Cabe ao Estado, controlar essa desregulamentação, para manter a qualidade do trabalho marítimo e proteger o marítimo nacional, pois a manutenção de uma frota mercante nacional pode ser muito útil em situações especiais como crises de oferta de transporte marítimo ou de conflitos diplomáticos e/ou militares.

CAPÍTULO II

A SITUAÇÃO ATUAL DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA

2.1 – Navegação de Longo Curso

A via marítima é o principal meio utilizado para o transporte de mercadorias do comércio exterior brasileiro. Em 2011, a tonelagem exportada por via marítima representou 96% do total, enquanto que a importada alcançou 89%, maior índice em cinco anos. Ao se analisar o fluxo comercial por valor (US\$ FOB), percebe-se que essa participação vem se ampliando nos últimos anos, atingido 84% do montante exportado e 76% do importado, ou seja, o melhor patamar desde 2007.

A participação de embarcações de bandeira nacional no mercado de fretes internacionais é mínima. As Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) participam, hoje, em cerca de 10% desse mercado, de acordo com estudos da Consultoria Legislativa do Senado Federal e segundo estimativas internas da ANTAQ, mas utilizam principalmente embarcações afretadas. Atualmente, no longo curso praticamente não há restrições na competição entre empresas nacionais e internacionais.

Taxa cambial desfavorável, carga tributária maior, mão de obra escassa e cara para compor as tripulações e custo de combustível alto são fatores que segundo os armadores colocam a operação nesse segmento em desvantagem no Brasil.

A navegação nesse segmento passa por um processo de fusão de grandes empresas, formando as chamadas mega-carriers. Com presença dominante no mercado internacional, as mega-carriers operam em larga escala, o que exige elevado capital inicial e uma rede de agentes de abrangência mundial para a captação de cargas, fatores que constituem fortes barreiras à entrada de novas empresas que desejam participar desse mercado.

Praticamente não há participação do capital nacional no transporte de longo curso de carga em contêineres, pois a maioria das empresas brasileiras que atuam nesse segmento foram adquiridas por grupos estrangeiros. Diversos são os exemplos a Aliança foi comprada por uma empresa de navegação alemã, a Libra por uma empresa chilena, a Flumar por uma empresa norueguesa, a BOS (Brazil Ofshore Services) foi comprada pela empresa norueguesa Farstad, entre outras.

Nos graneis, a maior frota pertence à TRANSPETRO, que é considerada estratégica para o transporte de petróleo. Embora sejam produtos de baixo valor e grande tonelagem, não existem hoje no Brasil, além da PETROBRAS, empresas transportando seus próprios graneis, como seria possível supor. A Vale do Rio Doce vendeu seus graneleiros, boa parte para a Elcano, empresa brasileira de navegação de capital espanhol, e os grãos agrícolas são transportados por embarcações estrangeiras e nacionais, sem ligação com os exportadores. Recentemente a Vale do Rio Doce anunciou sua intenção, por razões de estratégia comercial, de voltar a ter uma frota de graneleiros, registrados sob bandeira de conveniência, tendo encomendado cinco navios para iniciar a remontagem da frota da empresa visando reduzir custos com frete, especialmente para a China.

2.2 – Navegação de Cabotagem

Cabotagem é "o transporte de cargas realizado entre os portos ou cidades do território brasileiro, utilizando a via marítima ou vias navegáveis interiores", segundo o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento do Governo Federal. O Brasil tem cerca de 8 mil quilômetros de costa e mais de 40 mil quilômetros de vias potencialmente navegáveis, condições geográficas excelentes para a navegação de cabotagem. Mesmo assim, o transporte aquaviário de cargas corresponde a 13,6% de toda a carga que é transportada no Brasil, segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT).

Por vários anos, de acordo com a constituição de 1988 – artigo 178, a navegação de cabotagem era limitada a embarcações de bandeira brasileira, ou seja, eram privadas

de embarcações construídas no país. Somente em agosto de 1995, com a emenda constitucional nº7, foram criadas possibilidades para embarcações estrangeiras também realizarem essas atividades, onde somente em janeiro de 1997 com a Lei 9.432, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, as empresas estrangeiras passaram a ter o direito de realizar o transporte de mercadorias pela cabotagem, desde que fossem afretadas por empresas brasileiras de navegação, conforme o Art. 8º da lei, “A empresa brasileira de navegação poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu”.

O renascimento da cabotagem no Brasil ao final da década de 90 trouxe grandes expectativas ao seu crescimento. Com a deterioração da malha rodoviária e a privatização dos serviços portuários depois da implementação da Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/1993), juntamente com a introdução dos serviços logísticos integrados (porta-a-porta) e os custos praticados no transporte, a utilização desse modal foi favorecida.

Ao analisar a matriz de transporte aquaviário e rodoviário sob a ótica do custo/benefício do combustível, os armadores pagam o óleo de acordo com o preço internacional, enquanto o modal rodoviário continua se beneficiando de custos subsidiados. E ainda pode-se afirmar que o transporte de cabotagem possibilita oferecer melhores condições para trechos de longos percursos. Salientando o exemplo do principal trecho praticado na cabotagem, de Santos a Manaus, no qual em uma viagem de uma embarcação de 700 TEUS (“Twenty-foot equivalent unit” – unidade equivalente a vinte pés, medida referente a contêineres), o custo do combustível representa 5% do frete, enquanto que em uma viagem por meios terrestres esse custo representa 23%.

Porém, há diversos empecilhos para o crescimento do setor, por exemplo, o preço do combustível utilizado para a cabotagem é mais caro do que o destinado ao chamado longo curso. A diferença é em média de 17% a mais no combustível. Outros aspectos negativos são as questões logísticas e questões portuárias, onde algumas empresas têm sido prejudicadas em suas operações de cabotagem em alguns portos brasileiros pela morosidade das operações portuárias, dos custos e o tempo de armazenamento, evidenciando que os portos brasileiros não tem condições de atender ao desejado crescimento da cabotagem no longo prazo.

2.3 - Setor de apoio marítimo e offshore

A exploração de petróleo em reservatórios situados na área Offshore no Brasil iniciou-se em 1968, na Bacia de Sergipe, campo de Guaricema, situado em lâmina d'água de cerca de 30 metros na costa do estado de Sergipe, na região Nordeste. E até 1977 as atividades de produção Offshore no Brasil limitaram-se a essa área.

Em 1974, de acordo com a Petrobrás, houve a primeira descoberta de petróleo na Bacia de Campos, atualmente a principal província petrolífera do Brasil, localizada na parte marítima do estado do Rio de Janeiro, na região Sudeste do país.

A partir de 1984, a Bacia de Campos começou a mostrar seu completo potencial, com a descoberta de campos gigantes em águas profundas que, à época, variavam de 300 a mais de 1.000 metros de lâmina d'água.

A indústria do petróleo exige uma contínua atualização de todos os seus agentes. É uma atividade dinâmica, onde os limites devem ser sempre superados. As novas descobertas de campos de petróleo no litoral brasileiro fizeram com que houvesse um aumento na demanda do setor de “Offshore” sendo o setor que mais cresceu na Marinha Mercante brasileira, mesmo com uma inexpressiva participação nacional. A maioria das empresas que atuam nessa área é estrangeira, porém há uma grande oferta de empregos para os oficiais brasileiros, ressaltando que uma das principais razões para isto acontecer é o fato do custo de mão-de-obra ser muito mais barato em relação aos oficiais de outros países.

Essa indústria vem ganhando cada vez mais importância em nosso país, tanto no nível de exigência de qualificação da mão-de-obra, como na geração de empregos. A quebra do monopólio de exploração e de produção da Petrobras traz novas empresas para o mercado brasileiro. Os armadores deverão apresentar índices operacionais cada vez melhores. Ao invés de existir somente contratos de longa duração (2, 4, 10 anos), o contrato tipo “spot” (curta duração) passará a ser uma constante.

O oficial brasileiro não tem formação acadêmica relacionada ao setor ao formar-se, pois as Escolas de Marinha Mercante não oferecem nenhum curso específico, já que são direcionadas apenas para o guarnecimento de navios. Para operar as embarcações de apoio marítimo, os oficiais têm que retornar aos centros de instruções para fazerem outros cursos, ou então, empresas custeiam cursos em instituições particulares, principalmente no exterior.

O momento do Brasil no cenário naval e offshore é incomparável. Mesmo com todas essas dificuldades, o setor é o mais atrativo para os futuros oficiais, devido às diversas escalas e aos melhores salários que são oferecidos.

O investimento da Petrobras em Exploração e Produção de petróleo (E&P) tem ajudado o setor de apoio marítimo. O setor passou por um período de penúria, principalmente a partir do início dos anos 90, quando houve uma abertura indiscriminada para embarcações de bandeiras internacionais.

A retomada começou no final da última década, quando se iniciou um processo de nacionalização destas embarcações. Atualmente, tem-se a expectativa de construção de novos barcos, além da modernização de outros tantos. As empresas estrangeiras instalaram-se no Brasil e passaram a construir aqui os seus navios de apoio.

A frota brasileira de apoio marítimo vem apresentando expansão ao longo dos últimos anos, resultado direto das políticas públicas de estímulo à construção naval no país e dos investimentos para a expansão da exploração de petróleo no mar. Na navegação de apoio marítimo, o número de embarcações brasileiras mais que duplicou entre 2006 e 2011, passando de 212 para 452. E a meta é que esse número chegue a 568 até 2020, enquanto o número de plataformas, passará das atuais 45 para 94, até 2020.

Alguns estudos chegam, inclusive, a afirmar que a Marinha Mercante no Brasil se resume apenas ao setor de apoio marítimo que é para onde estão sendo enviados a maioria dos investimentos, e também é o setor de maior interesse dos jovens oficiais que vêm sendo formados nas escolas de formação, principalmente, devido aos altos salários e pelo maior tempo de descanso. Alguns profissionais na área de ensino do

CIAGA defendem inclusive a mudança da metodologia de instrução que atualmente é baseada na formação dos alunos para trabalharem em longo curso e cabotagem, para prepará-los para o ingresso no setor de apoio marítimo.

2.4 - Principais entraves ao desenvolvimento da Marinha

Mercante

Os problemas enfrentados pela Marinha Mercante no Brasil hoje vem da competitividade tanto no cenário mundial quanto nacional. O principal fator que pode ser apontado para o seu mau desempenho é a pequena e desatualizada frota mercante brasileira, que resulta da política estabelecida para o setor, que define como embarcação brasileira aquela construída no Brasil em estaleiro nacional, vinculando a operação da marinha mercante à construção naval.

O Brasil tem uma indústria naval que não atende a necessidade e ao ritmo da Marinha Mercante Nacional. De 1972 a 1985, diversos navios utilizados para longo curso foram vendidos ou deslocados para cabotagem, sem a correspondente renovação da frota. Os reflexos dessa prática são vistos até hoje, com a limitada quantidade de embarcações que operam no longo curso. É mais vantajoso para as empresas de navegação a utilização de navios afretados, do que a construção de uma frota própria.

Os armadores brasileiros que dependem da indústria nacional enfrentam um misto de problemas, ou pagam às empresas nacionais um preço muito acima das concorrentes estrangeiras ou sofrem com os atrasos nas entregas. A situação financeira precária de estaleiros brasileiros, não garante as exigências para financiamentos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Os poucos que se encontram em condição, estão com as carteiras de encomendas completa, comprometidos com a construção de plataformas, de embarcações de apoio marítimo ou de navios para a PETROBRAS.

A pequena frota nacional limita o atendimento a um maior número de portos e rotas e impede a oferta de maiores frequências. Consequentemente, essa baixa oferta de transporte faz com que valor dos fretes sejam elevados pelos operadores.

Um fator prejudicial à cabotagem seria o custo mais elevado do combustível (*bunker*), uma vez que no longo curso o bunker é isento de tributos, e na cabotagem há a incidência de diversos impostos (principalmente ICMS), o que gera altos custos de abastecimento dos navios na costa brasileira. Frequentemente a cabotagem sofre pressões de empresas estrangeiras que desejam operar nesse mercado e que não pagam esses impostos sobre o combustível por elas consumido.

A oferta de tripulantes brasileiros é insuficiente. A flexibilização da Resolução Normativa 72 do Conselho Nacional de Imigração (CNI), que desobriga embarcações ou plataformas estrangeiras que operem em águas brasileiras por mais de 90 dias de contratarem profissionais brasileiros, ocorrida há pouco tempo, tornou-se um motivo de polêmica e grande preocupação para os marítimos brasileiros pelo fato de aumentar ainda mais a concorrência com estrangeiros.

CAPÍTULO III

3 - QUALIFICAÇÃO OBRIGATÓRIA

A retomada dos investimentos no setor naval, mediante a construção de novas embarcações e a modernização de outras, implicou em uma crescente procura de mão-de-obra especializada, principalmente pelas empresas do setor de apoio marítimo.

O período de duas décadas de crise no setor naval acarretou a dissolução da estrutura antes existente na Marinha Mercante como um todo. Após a dispersão dos profissionais, os investimentos na formação de novos técnicos foram decrescentes. Isso coloca a Marinha Mercante em alerta, pois se por um lado estão os investimentos em pleno andamento com os navios construídos e colocados rapidamente em operação, no lado oposto há a necessidade de formação, em curto prazo, de uma maior contingente de profissionais capazes de atender à demanda.

A carência no quantitativo de oficiais deve-se entre outros fatores, à grande evasão de oficiais na carreira e ao reduzido quantitativo de novos profissionais formados a cada ano nas Escolas de Formação de Oficiais de Marinha Mercante – EFOMM. O total de oficiais formado a cada ano é inferior a 400. Estudo do Ministério das Minas e Energia cita 570 por ano como número ideal e os armadores frisam que, diante das novas encomendas, deveriam ser formados a cada ano 1.000 oficiais.

A fim de ampliar a quantidade de oficiais é necessário a ampliação, reaparelhamento do CIAGA e CIABA e modernização do material pedagógico. Além disso, é necessária a criação de outros centros de treinamento ou cursos, como por exemplo, os cursos do ASON (Adaptação para 2º oficial de Náutica) e do ASOM (Adaptação para 2º Oficial de Máquinas) que são uma alternativa de ingresso na Marinha Mercante como 2º Oficial tanto de Máquinas quanto de Náutica, para homens e mulheres que já possuem formação superior e têm idade entre 18 e 40 anos.

Com o intuito de preencher as lacunas relacionadas à qualificação e capacitação profissional encontradas nas atividades de petróleo e gás, o governo federal lançou em

junho de 2006 o edital de processo seletivo público para o Plano de Qualificação Profissional do Programa Nacional de Mobilização da indústria do Petróleo (PROMINP).

O plano teve como objetivo treinar gratuitamente cerca de 70 mil profissionais de nível básico, médio, e técnico de nível médio e superior dentro de dois anos em categorias consideradas críticas. Estavam previstos 750 mil cursos e 5,4 mil turmas em 17 estados da Federação envolvendo mais de 50 instituições de ensino em todo país.

O Plano Qualificação foi implementado ao longo de dois anos, em quatro ciclos semestrais, sendo que para cada ciclo houve uma seleção pública para identificar os candidatos que iriam participar dos cursos no semestre subsequente. No primeiro ciclo foram selecionados 11 mil profissionais em dez estados brasileiros.

O investimento da Petrobras na implantação do programa foi de 157 milhões, como parte dos investimentos obrigatórios relacionados com a cláusula de pesquisa e desenvolvimento, contida nos contratos de concessão para exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural.

Entre 2006 e 2008, a indústria naval ofereceu cerca de 22 mil empregos a profissionais dos níveis técnico e superior. Os investimentos iniciais foram de US\$ 2,5 bilhões – total a ser recebido pelas empresas licitadas para dar conta da renovação da frota da Transpetro. As vagas estavam relacionadas à construção dos primeiros 26 navios encomendados pela companhia de um total de 49 embarcações.

Outra instituição que ofereceu cursos foi o Centro Universitário da Zona Oeste (UEZO). Pertencente à FAETEC, a universidade realizou cursos de especialização dedicados às indústrias fluminenses, principalmente às áreas naval e offshore. A universidade foi a primeira instituição educacional pública de ensino superior do país a oferecer cursos planejados para o atendimento à crescente demanda da indústria no estado.

Com certeza, foi um grande desafio para as instituições de ensino participar do PROMINP e preparar os profissionais para atuarem na indústria nacional, nas cadeias

de petróleo e gás, segmento naval e offshore, e também na indústria internacional. É preciso aumentar nossa competitividade internacional comendo recursos humanos capacitados para também atuarem fora do país.

Certamente, a qualificação dos profissionais brasileiros é um benefício geral. O próprio profissional ganha um “leque” de opções e oportunidades de emprego, as empresas passam a contratar funcionários competentes, e assim, ocorre um aumento da produtividade na área de apoio marítimo gerando vultosos lucros para as economias nacional e mundial.

CAPÍTULO IV

PERSPECTIVAS FUTURAS

4.1 - Importantes Investimentos Para O Desenvolvimento Da Área Offshore

A promoção do setor de apoio marítimo e da indústria naval brasileira necessariamente gera múltiplos esforços e novos projetos para que as empresas e os navios nacionais estejam bem inseridos no mercado de apoio marítimo.

Tendo como principal objetivo o aumento da participação de embarcações de bandeira nacional nas atividades Offshore, quer pela substituição de navios estrangeiros por nacionais novos, quer pela modernização da frota brasileira a partir do prolongamento da vida útil das embarcações, em 1999, segundo dados da ANTAQ a Petrobras iniciou o processo de implantação do primeiro Plano de Renovação da Frota de Embarcações de Apoio Marítimo (Prorefam). As licitações inerentes a esse plano estabeleceram, por meio de cláusulas, que os navios deveriam ser construídos no Brasil, pertencerem a empresas brasileiras e arvorar a bandeira brasileira. Os dois planos implementados sucessivamente em 1999 e em 2003 totalizando 49 novas embarcações de apoio marítimo, com contratações de embarcações de diferentes tipos, capacidades, funções e complexidade tecnológica, levaram armadores e empresas de apoio marítimo a buscar soluções que pudessem atender os requisitos previamente determinados pela Petrobras.

Os prazos para execução dos empreendimentos e a garantia de operação das embarcações com contrato de afretamento de longa duração, foram aspectos que estimularam a participação das empresas nos processos de licitação da Petrobras.

Alguns anos após a implantação do primeiro plano da Petrobras, a maior preocupação dos setores produtivos envolvidos com os programas de renovação da frota, recaía no aspecto da garantia de continuidade da demanda, sendo consenso entre

todas as áreas de que o desenvolvimento desse processo deveria ser encaminhado de forma controlada, planejada e contínua. Esperava-se ainda que, a cada nova licitação da Petrobras, fosse possível avançar no propósito de fortalecimento das empresas nacionais – de apoio marítimo ou fornecedoras de bens e serviços - sem perder de vista a oportunidade para a formação de um sólido parque industrial naval brasileiro.

A flexibilidade da Petrobras, em suas licitações, em relação às especificações técnicas das embarcações, priorizando suas necessidades de operação e não o tipo de embarcação a ser afretada, gerou para os armadores um maior número de alternativas para atender à demanda do cliente, bem como viabilizar, com melhores condições, os seus empreendimentos por meio da definição de projetos e vários aspectos construtivos e operacionais das embarcações.

Sem dúvidas, o programa de ampliação e modernização da frota de apoio marítimo foi essencial para a construção, no país, de embarcações apropriadas para dar suporte às atividades de exploração de petróleo em águas profundas e ultra-profundas.

O processo de ampliação e modernização da frota brasileira, além de promover a construção de novas embarcações, inseriu junto à indústria naval nacional a alternativa da jumborização, ou seja, a intervenção nos projetos originais dos barcos com alteração de algumas características básicas, construtivas e operacionais. Visando a satisfação das necessidades dos clientes, esse processo resulta na obtenção de embarcações com maior porte e capacidade de carga e aparelhadas com modernos equipamentos de propulsão, *oil recovery*, e posicionamento dinâmico. A principal vantagem apontada pelos armadores com relação ao upgrade das embarcações é a ampliação da vida útil das mesmas com custos inferiores à construção de um navio novo.

A evolução tecnológica da exploração de petróleo tem sido a mola propulsora para todo desenvolvimento das atividades de apoio cujas embarcações estão se tornando cada vez mais específicas para determinados tipos de operação. As sofisticações tecnológicas nela inseridas incidem custos crescentes na construção dos barcos, envolvendo vultosos investimentos, os quais geralmente são impossíveis de serem arcados somente pelas empresas. Os navios AHTS, por exemplo, embarcações maiores e com maior potência

de motor, utilizados para operação de manuseio de âncoras, reboque e suprimento a plataformas de petróleo tem um custo médio unitário de US\$ 40 milhões.

É importante enfatizar que o sucesso da indústria naval brasileira depende em grande parte do financiamento local, proveniente do Fundo de Marinha Mercante e do agente financeiro, como o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). O processo de financiamento precisa ser mais ágil principalmente na etapa de liberação dos recursos, pois do contrário, as empresas requerentes ficam em uma situação bastante difícil e delicada para o cumprimento de seus contratos, comprometendo muitas vezes não só a saúde financeira da empresa como também a sua estabilidade no mercado.

Obviamente, o rápido desenvolvimento do apoio marítimo é mais uma oportunidade de trabalho para o oficial da Marinha Mercante. Contudo, a grande preocupação do setor de apoio marítimo está justamente na oferta de mão-de-obra qualificada em quantidade suficiente para atender esta demanda. Constituindo parte importantíssima nos investimentos para o desenvolvimento do apoio marítimo, a qualificação adequada para a tripulação.

4.2 - Programa de Modernização e Expansão da Frota - Promef

A frota da Transpetro tem capacidade de transportar 2,9 milhões de toneladas de produtos e é formada por 57 embarcações. O que a torna a maior amadora da América Latina, e esse frota está sendo renovada.

Os 49 novos petroleiros, que serão construídos por meio do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), representam uma guinada na indústria naval, estagnada no Brasil desde a década de 80. O Promef faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal.

O Promef tem como premissas a construção dos navios no Brasil, com índice de

nacionalização de 65% na primeira fase e de 70% na segunda e a garantia de estaleiros modernos e competitivos em nível internacional.

Até agora, foram lançados cinco navios, sendo um construído no estado de Pernambuco e quatro no Rio de Janeiro. Batizados com nomes relevantes da história brasileira, as embarcações homenagearam João Cândido, Celso Furtado, Sérgio Buarque de Holanda, Rômulo Almeida e José Alencar. Os navios Sérgio Buarque, Celso Furtado e João Cândido, foram entregues e estão em operação. A previsão é de que até 2015, todos os navios já tenham sido entregues.

O Programa de Navios também é responsável pela geração de empregos. Já foram criadas mais de 15 mil vagas diretas e este número deve chegar a 40 mil empregos diretos e 160 mil indiretos. As encomendas do Promef somam R\$9,6 milhões. Há, ainda, anúncio de novas construções, além da implantação e da expansão de estaleiros. Outras áreas foram impulsionadas, entre elas a de navieças, a siderúrgica e a metalúrgica, que fornecerão insumos para a construção dos navios encomendados.

Com a frota renovada, a Transpetro poderá responder melhor aos desafios impostos pelo aumento da produção nacional de combustíveis e da autossuficiência em petróleo, e pela expansão da Petrobras no Brasil e no exterior.

Os 26 novos navios previstos na primeira fase terão capacidade de transportar cerca de 2,7 milhões de toneladas de porte bruto (TPB). Serão construídos dez navios Suezmax, cinco Aframax, quatro Panamax e quatro de Produtos.

Na segunda fase do Programa de Modernização e Expansão da Frota serão construídos os seguintes navios, 4 Suezmax DP (Aliviadores de Posicionamento Dinâmico), 3 Aframax DP (Aliviadores de Posicionamento Dinâmico), 8 navios Gaseiros, 3 navios de Bunker e 8 de Produtos.

Há ainda o Promef Hidrovias, para a construção de 20 comboios – 20 empurradores e 80 barcaças – de transporte de etanol. Os investimentos somam US\$239,1 milhões e a empreitada será executada pelo Estaleiro Rio Tietê, em instalação de Araçatuba (SP),

para cumprir este contrato. As entregas começaram este ano, com conteúdo 70% nacional.

4.3 - Fundo Da Marinha Mercante – FMM

O Fundo da Marinha Mercante (FMM) foi criado em 1958, no governo de Juscelino Kubitschek, e foi um dos principais instrumentos da política de desenvolvimento e expansão da indústria naval executada pelo governo federal criados até hoje. Responsável por cerca de 80% dos investimentos à indústria naval e pelo alavancamento da economia nesse setor, o FMM é hoje o mais importante vetor do momento de recuperação por que passa este segmento no Brasil.

A indústria naval brasileira conta atualmente com 47 estaleiros em funcionamento no País. Segundo o último levantamento do SINAVAL (Sindicado Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore), realizado no primeiro semestre de 2012, a construção de outros 11 estaleiros já foi iniciada. E na última reunião do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), Conselho este que foi criado em 2004 pela Lei 10.893 com a finalidade de administrar o FMM, realizada em Julho deste ano o resultado foi a concessão de prioridades que abrangem 104 embarcações e cinco estaleiros, referentes a 17 empresas. O investimento é de R\$ 1,4 bilhão.

O conselho deu destaque a 19 novas embarcações, sendo 18 para Navegação de Apoio Marítimo e uma para Navegação de Apoio Portuário. Esses investimentos permitirão o atendimento do programa de exploração e abastecimento de petróleo no Brasil e o apoio ao transporte de mercadorias no interior e na costa do país.

O financiamento contratado pela OSX Construção Naval, no valor aproximado de R\$2,7 bilhões é mais um exemplo da importância do FMM. O financiamento destina-se à implantação da Unidade de Construção Naval do Açú, o maior estaleiro das Américas, que a OSX está construindo no norte do Estado do Rio de Janeiro desde julho de 2011, com previsão de início parcial de operações no primeiro trimestre de 2013. A carteira de

pedidos contratados pela clientela da UCN Açú já é composta de 16 unidades offshore destinadas à produção de petróleo e gás no Brasil.

O fato é que, seja através de financiamentos para a encomenda de embarcações, implantação, expansão ou modernização nos estaleiros e parceiras com empresas de navegação houve um aumento na demanda por recursos do FMM, assim como um importante aquecimento do setor no Brasil.

4.4 – Crescimento da Indústria Naval

O cenário da indústria naval brasileira hoje é muito promissor, Desde 1958, quando foi criado o Fundo Da Marinha Mercante (FMM), que não se tinha tamanha expectativa no setor. A cada dia são novos projetos bilionários de investimentos, estaleiros nascendo, outros se expandindo e centenas de embarcações encomendadas.

A elaboração de políticas para a atração de investimentos e de parceiros tecnológicos estrangeiros, descobertas dos campos de pré-sal, incentivos do governo, como isenções fiscais e financiamento para estaleiros e armadores, a expansão da navegação fluvial e transporte de cabotagem, fizeram com que fossem resgatados os interesses nesse setor.

Estaleiros brasileiros empregam hoje 62 mil trabalhadores. E tem um imenso potencial para ser desenvolvido, impulsionado por encomendas de diversas empresas de navegação, principalmente da Petrobrás, a previsão é de se aumentar para 100 mil vagas até 2016, contabilizando os empregos diretos. Esses números podem triplicar ou quadruplicar contando as empresas no elo da cadeia.

Mesmo parecendo ótimas as perspectivas para o setor, o segmento ainda é praticamente insignificante no cenário internacional. Governo e entidades do setor buscam soluções para os problemas que ainda precisam ser solucionados para alavancar a indústria naval, para que a mesma se torne sustentável e competitiva. Entre estes problemas estão a qualificação de mão de obra, maior necessidade de uma cadeia nacional de fornecedores de navieças, redução de custos e mais tecnologia.

É indispensável o fortalecimento da indústria naval para o desenvolvimento da Marinha Mercante. De acordo com a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) o déficit de oficiais da marinha mercante é algo a se preocupar. Mesmo com a estimativa da entidade de que haverá um aumento de 92% no número de profissionais entre 2010 e 2020, continuaria insuficiente esse contingente, quando comparado com o crescimento do setor.

A indústria naval brasileira passa pelo seu momento mais próspero, mesmo assim pode não vingar, pois ainda não existe uma política industrial capaz de atender a toda cadeia produtiva. No Brasil, o que precisa para se consolidar nesse setor são o domínio das tecnologias de processo e a modernização da indústria nacional de navieças. Os estaleiros do nosso país ainda não fazem planejamento nem sequenciamento das etapas necessárias para um eficaz e moderno desempenho da construção naval. O desafio das empresas nacionais é o de produzir em condições de igualdade com os asiáticos, hoje líderes mundiais no quesito competitividade.

4.5 – Pré-sal

A Marinha Mercante atual está intimamente ligada ao desenvolvimento do setor petrolífero. A abertura de novos campos de exploração, as novas descobertas científicas envolvendo o “ouro negro” e demais produtos finais do mesmo são forte fonte de evolução do presente e tem tudo para ser o alicerce do desenvolvimento futuro.

Mais de 180 mil barris são extraídos de poços de pré-sal diariamente, só no Rio de Janeiro. E a produção atual é uma só uma gota quando comparado ao enorme potencial brasileiro de produção. Campos gigantes se localizam do litoral do Espírito Santo ao litoral de Santa Catarina. Considerando apenas a parte já descoberta o pré-sal deve dobrar as reservas de petróleo nacional para 31 bilhões de barris. A estimativa é que ainda haja outros 87 milhões de barris não descobertos.

Devido a sua magnitude, o pré-sal é um dos empreendimentos mais impressionantes em curso no mundo e um dos maiores projetos em operação no mundo. São US\$270 bilhões de investimentos até o final da década.

Com as perspectivas de crescimento, a previsão dos especialistas é de que até 2020 sejam criados dois milhões de empregos diretos e indiretos com a exploração do petróleo, apenas no pré-sal, que serão distribuídos em diversas áreas, e vão absorver profissionais de várias especialidades. A cadeia do petróleo é potencialmente a mais longa da economia, alcançando diversos setores e níveis de educação.

O projeto se divide basicamente em duas fases. A fase 1, de descoberta e avaliação das reservas do fundo do mar. E a fase 2, na qual se encontra o país atualmente. Mais problemática, fase essa que se caracteriza pela construção da cadeia de empresas que vai sustentar a exploração e comercialização do pré-sal. Impulsionado pela Petrobrás.

Uma das barreiras enfrentadas pela Petrobrás vem da política do governo conhecida com lei do conteúdo local, que obriga a contratação pelas petroleiras da maior parte de serviços e equipamentos nacional (entre 55% e 65%). O objetivo é interessante desenvolver a indústria local. Porém na prática, o que se observa é que a cadeia de suprimentos instaladas no país não é capaz de atender à demanda da Petrobrás, e menos ainda de outras empresas. Um exemplo claro disso, foi o navio João Cândido, o primeiro da encomenda do Promef, que deveria ser entregue em Setembro de 2010 e só foi ao mar em Maio deste ano, com quase dois anos de atraso.

O pré-sal, ao mesmo tempo que é uma oportunidade de ouro, é um dos maiores desafios a ser enfrentados. Será necessário dosar o anseio de forjar uma cadeia de fornecedores para que isso não atrapalhe o cenário extremamente promissor. As condições são extremamente favoráveis. Uma oportunidade de ouro. É quase inevitável que o país assuma no futuro o posto de potência energética. A questão é o tempo que teremos que esperar até que isso aconteça.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesse trabalho foram abordados os principais pontos da atual conjuntura da Marinha Mercante do Brasil. O fato de não termos mais navios de bandeira brasileira no longo curso não deixa de ser preocupante, porém a situação pode ser revertida. Por outro lado a navegação de cabotagem está consolidada e o “offshore” continua crescendo com a expansão da exploração e produção de petróleo em águas cada vez mais profundas e mais distantes de terra. Foi mostrada a importância da navegação para o desenvolvimento do país, visto que essa atividade gera milhares de empregos em todo território nacional e que potencializa o poder econômico do Brasil.

Foi constatado, entretanto, que a Marinha Mercante tem à sua frente uma série de entraves que a prejudicam em seu crescimento. Altos impostos, pequena e desatualizada frota nacional, falta de mão de obra qualificada para tripular os navios e mão de obra avulsa suficiente para atender demanda de navios, além do preço do combustível tem causado um atraso e um prejuízo enorme para o desenvolvimento do país.

A falta de mão-de-obra que se observa é um fator danoso para o desenvolvimento do setor marítimo, todavia, em caráter individual, a falta de mão-de-obra acaba sendo favorável, tanto na parte salarial quanto nas oportunidades de emprego.

É observado, por outro lado, que nos próximos anos a situação poderá melhorar consideravelmente, uma vez que há um alto investimento por parte das próprias empresas de navegação e dos armadores na formação de oficiais mercantes, modernização de portos e terminais e construção de novos navios. A indústria naval brasileira ressurgiu com o avanço na exploração do pré-sal, ou seja, a quantidade de petróleo e gás a ser explorados pela TRANSPETRO e outras empresas brasileiras causam uma demanda enorme por novos navios e tecnologia de ponta que colocam o Brasil entre os principais produtores de petróleo do planeta.

Bibliografia

Revista Portos e Navios – **Offshore e Indústria Naval**, Ano 54 - Edição 617 – Junho de 2012.

Revista Portos e Navios - **Offshore e Indústria Naval** Ano 54- Edição 618 – Julho de 2012.

Revista Exame. **Pré-sal, o maior desafio do Brasil** – Ano 84 – Edição 1019 – Junho de 2012.

INDÚSTRIA NAVAL. Disponível em <http://www.sinaval.org.br/docs/ValorSetorial-IndNaval-Set2011.pdf>. Acesso 06 de Agosto de 2012.

BNDES. Recursos do PAC e FMM. Disponível em www.bndes.gov.br/SiteBNDES. Acesso 05 de julho de 2012.

ANTAQ. Disponível em <http://www.antaq.gov.br>. Acesso em 23 de Julho de 2012.

SENADO. Relatório sobre a marinha mercante do Brasil. Disponível em www.senado.gov.br. Acesso em 24 de Julho de 2012.

PROGRAMA DE NAVIOS. Disponível em www.transpetro.com.br. Acesso em 03 de Julho de 2012.

CIAGA. Disponível em www.mar.mil.br/ciaga. Acesso em 08 de julho de 2012.