

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

**O PAPEL DA MARINHA MERCANTE NO CENÁRIO ECONÔMICO
BRASILEIRO**

Por: Filipe Gonçalves Moraes

**Orientador
CC (FN-RM1) Clovenildo Carneiro de Souza**

Rio de Janeiro

2012

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

O PAPEL DA MARINHA MERCANTE NO CENÁRIO
ECONÔMICO BRASILEIRO

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

Por: Filipe Gonçalves Moraes.

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

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 Deus por tudo que ocorreu em minha vida; aos meus pais que sempre me apoiaram durante todo o meu curso, especialmente minha mãe e meus irmãos e aos amigos, que sempre me ajudaram nas dificuldades.

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, Marcio e Vera Lúcia; e aos meus irmãos, Paulo Victor e Isabel.

RESUMO

Este presente estudo teve como objetivo analisar a importância de uma forte e estruturada Marinha Mercante para a economia nacional. Concluiu-se que a expansão e a melhoria da indústria marítima são de importância fundamental para o crescimento econômico. O setor de infraestrutura é essencial para o desenvolvimento nacional, gerando impactos positivos sobre o restante da economia, tanto com a redução de custos de produção, quanto com a expectativa de aumento no número de investimentos em outros setores.

Palavras-chave: Marinha Mercante; Balanço de Pagamentos; Indústria Naval.

ABSTRACT

The main objective of this study is analyzing the importance of a strong and structured Merchant Navy to the national economy. It was concluded that the expansion and improvement of the maritime industry are of great importance to economic growth. The industry infrastructure is essential for the national development, generating positive impacts on the rest of the economy, the reduction of production costs, as well as the increase of the rate of investments in other sectors.

Keys-words: Merchant Marine; Balance of Payments, Shipping Industry.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	8
I - Marinha Mercante.....	10
1.1 - Início da Marinha Mercante.....	10
1.2 - Marinha Mercante Mundial.....	11
1.3 - A Importância da Marinha Mercante.....	11
1.4 - A Marinha Mercante Brasileira.....	14
1.4.1 - Panorama Histórico.....	14
1.4.2 - Contexto Atual.....	15
1.4.3 - Perspectivas da Marinha Mercante no Brasil.....	19
II – Economia Brasileira	21
2.1 - Balanço de Pagamentos.....	22
2.2 - Balança Comercial.....	24
2.3 - Balança de Serviços.....	26
2.4 - Influência da Bandeiras de Conveniências.....	27
2.5 - Fretes Gerados pelo Transporte Marítimo Internacional.....	30
III - As perspectivas para o futuro	32
3.1 - A Transpetro.....	32
3.2 - Programa de Modernização e Expansão da Frota (ProMEF).....	32
3.3 - O Pré-Sal.....	34
3.4 - A movimentação econômica do Pré-Sal.....	36
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	38
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	40

INTRODUÇÃO

O presente estudo tem como objetivo abordar as atuais condições da Marinha Mercante Brasileira, especialmente no que diz respeito à sua importância na economia.

Atualmente, a Marinha Mercante Brasileira não se encontra mais como no seu tempo áureo das décadas de 1970 e 1980, em que a indústria naval brasileira estava em pleno vapor, tendo chegado a 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 as mercadorias para todas as partes do mundo. A década de 1990 assistiu a pior fase da Marinha Mercante nacional. A frota nacional se reduziu drasticamente; grandes companhias brasileiras foram desativadas; estaleiros fecharam suas portas interrompendo a fabricação de embarcações no Brasil, largando praticamente todo o desenvolvimento tecnológico adquirido nos anos anteriores.

Atualmente a Marinha Mercante nacional passa por uma nova fase, com seu aquecimento ocasionado pela expansão dos campos de exploração de petróleo brasileiro. Essa crescente exploração está forçando a construção de novas e mais modernas embarcações de apoio marítimo dos mais variados tipos, além da crescente necessidade de renovação da frota da antiga FRONAPE, atualmente TRANSPETRO, para atender a essa demanda e de igual maneira também às novas especificações internacionais as quais seus antigos navios deixarão de atender também em um curto espaço de tempo.

Outro fato animador é que a Marinha Mercante pode se beneficiar com os programas a serem implementados pelo Governo Federal, como, por exemplo, o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) que prevê investimentos de 504 bilhões de reais até 2010 em projetos de infraestrutura. Nunca no Brasil se discutiram tantos projetos de usinas hidrelétricas, portos, rodovias e ferrovias como hoje. Com a implementação do PAC, o governo retoma o papel do Estado no planejamento estratégico e na definição das prioridades e cria uma agenda de crescimento para os próximos anos.

Nesse sentido, a Marinha Mercante pode retomar o seu papel de agente propulsor da economia, gerando benefícios para o país.

A partir dessas constatações, buscar-se-á com este estudo analisar o papel da Marinha Mercante na economia brasileira e as perspectivas de seu crescimento no cenário atual da economia. O estudo se justifica pela intenção proposta na pesquisa do mesmo, a de avaliar as atuais condições da Marinha Mercante e as perspectivas que se podem vislumbrar na atual política econômica do Governo Federal.

CAPITULO I

MARINHA MERCANTE

1.1 - Início da Marinha Mercante

Muitos povos antigos se destacaram na antiguidade como bons navegantes. E como exemplo prático, o povo egípcio, os quais se desenvolveram às margens do rio Nilo, que tinha como característica marcante sua navegabilidade em qualquer época do ano. E no governo de Alexandre o Grande, este povo se consolidou como uma potência marítima e comercial, garantido um grande fluxo de mercadoria, mostrando assim, a importância de se ter uma boa via de circulação marítima.

Na Idade Média, devido às más estradas existentes, o comércio fazia-se pelos rios e pelo mar. No Norte da Europa, os países em volta do Báltico eram produtores de cereais, madeiras, peixes e peles. Muitos desses produtos eram levados para os grandes mercados de Bruges e Antuérpia, nos Países Baixos. Encontravam-se aí, com as galés de Veneza, que transportavam vinho, azeitonas, frutas e sal, produzidos pelos países quentes do Mediterrâneo. Também levavam artigos de luxo do Oriente, incluindo seda, joias e especiarias que eram utilizadas para a conservação de alimentos. Observa-se assim, a necessidade da troca de mercadorias vista pelo homem mesmo na idade média indicando o surgimento da Marinha Mercante no mundo.

A navegação marítima desde o início, foi vista pelo homem como um meio mais eficaz para o transporte de mercadorias, pois era através do mar que eles conseguiam chegar a outros continentes e transportar suas cargas em maior volume e peso. Sendo assim, o homem observou, analogamente a necessidade de transportar, a importância de aprimorar as embarcações, que começou com canoas feitas com troncos escavados com propulsão humana e, em seguida, aprendeu a utilizar a natureza a seu favor com a criação dos barcos a vela, e, por fim, para consolidar essa navegação, veio o desenvolvimento da propulsão a vapor. A

primeira travessia de uma embarcação com propulsão a vapor foi realizada em 1808, e desde então outros avanços foram ocorrendo, como por exemplo a substituição do ferro pelo aço na construção dos cascos.

No século XX, a diversificação de modelos e aplicações generalizou-se, o que gerou a distinção de múltiplos tipos de barcos, tais como: barcas, cargueiro, petroleiro, navios frigoríficos, quebra-gelo, transatlânticos, etc. Fatos como esses dinamizaram ainda mais o transporte marítimo, gerando também maior segurança para as cargas e também para as embarcações.

1.2 - A Marinha Mercante Mundial

A Marinha Mercante Mundial sofreu grandes mudanças após acontecimentos históricos que modificaram e influenciaram a Marinha Mercante atual. Tem-se como exemplo a consolidação da propulsão a vapor, que afastou definitivamente a navegação a vela do tráfego marítimo comercial, modificando o panorama do transporte marítimo e a Primeira Guerra Mundial em que a reconstrução dos danos causados pelos conflitos modificou os padrões de transporte marítimo internacional.

Há ainda dois outros fatos que estimularam ainda mais o tráfego mercante internacional: A abertura do Canal de Suez, que reduziu o tempo de viagem por mar entre o Oriente e o Ocidente, no Hemisfério Norte, resultando no desenvolvimento do comércio marítimo; e a Segunda Guerra Mundial responsável pelo surto de atividades industriais e pela grande demanda de bens e matérias-primas que resultaram numa produção intensa de navios para transportá-los.

1.3 - A Importância da Marinha Mercante

Certamente, o mar sempre foi, ao longo da história da humanidade, a via primordial dos contatos internacionais: facilitador de migrações e descobrimentos, veículo das revoluções econômicas, fonte de riqueza e desafio para a defesa dos Estados.

Os espaços marítimos se intercomunicam e influenciam mutuamente. Por essa razão, a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM), assinada em Montego Bay, Jamaica, em 1982, estabelece, em seu Preâmbulo, que:

“A codificação e o desenvolvimento progressivo do direito do mar ali alcançado contribuirão para o fortalecimento da paz, da segurança, da cooperação e das relações de amizade entre todas as nações de acordo com os princípios da justiça e igualdade de direitos e promoverão o progresso econômico e social de todos os povos do mundo (...)”.

São várias as dimensões da política externa do Brasil no que se refere aos espaços marinhos, com destaque para os temas de transporte marítimo, fundos marinhos e limites da plataforma continental no âmbito do Direito do Mar.

Assuntos relacionados aos diversos aspectos do transporte marítimo internacional são tratados no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO), que regulamenta os aspectos relativos ao transporte marítimo, desde a segurança da navegação e da vida humana, até aspectos ambientais, tais como o processamento e descarga de águas de lastro e o transporte de passageiros e bagagens. A representação do Brasil nesse organismo internacional – a cargo da Marinha do Brasil desde 2000 – é de extrema importância para a política externa do país. Recentemente, temas de defesa (*security*) vêm sendo introduzidos no âmbito de certas Convenções da IMO, muito embora a função precípua dessa organização seja o de regulamentar, dentre outros aspectos, a segurança da navegação marítima (*safety*).

De fato, o Brasil é um país marítimo. Não só pela vastidão da costa brasileira, com cerca de 8,5 mil quilômetros, onde se desenvolve intensa atividade pesqueira, como também pelo fato de se extrair mais de 80% da sua produção de óleo e gás do fundo do mar. E é uma vocação marítima para longos percursos, uma vez que cerca de 95% do volume total de exportações e importações brasileiras, superior a US\$ 160 bilhões, são transportados em navios, pelos quatro oceanos do planeta.

Essas características são fortes indutores de uma indústria marítima sólida, de uma vigorosa Marinha Mercante, formada por companhias de navegação com frota diversificada de navios de cabotagem e de longo curso e por empresas de construção naval e reparos bem estruturadas e competitivas. Esse era o cenário brasileiro nas décadas de 1970 e 1980, quando o País foi o segundo maior construtor naval do mundo e os navios de bandeira brasileira

respondiam por até 90% do comércio exterior.

Atualmente, recuperar a capacidade estratégica do setor naval tem sido uma das maiores preocupações do governo brasileiro, o que resultou na implementação de uma série de ações para garantir novo fôlego a essa vocação marítima historicamente comprovada.

A Marinha Mercante tem um importante papel a cumprir no resgate da posição de destaque que o País ocupou por quase duas décadas. No cenário econômico atual, os navios de bandeira brasileira respondem por menos de 4% de nosso comércio exterior, ou seja, o Brasil paga fretes ao exterior por 96% do total das mercadorias transportadas por via marítima.

Esse é o cenário em que se desenvolvem projetos e se planejam mudanças, uma vez que tais gastos aumentam o déficit na conta corrente do balanço de pagamentos do Brasil com o exterior. E o valor do frete tem impacto direto sobre a competitividade das nossas mercadorias para exportações. Apesar da redução da frota brasileira, o setor de transporte marítimo gera quase dez mil empregos diretos, contando-se apenas os empregados das empresas de navegação brasileiras (em terra e na tripulação dos navios de registro).

A expansão da infraestrutura logística e de transportes, para manter o incremento das exportações, é um dos grandes desafios do País. A recuperação do setor naval se insere nesse debate, já que a conquista de novos mercados e o aumento crescente nas nossas vendas externas, condição essencial para o crescimento socioeconômico brasileiro, indica que é necessário construir e lançar ao mar mais navios de registros brasileiros.

A retomada da construção naval já vem acontecendo, empurrada por um poderoso combustível: o petróleo. O Brasil iniciou o novo milênio com gás e óleo suficientes para impulsionar o aquecimento da indústria, com a reativação de vários estaleiros.

Essa crescente exploração de petróleo está forçando a construção de novas e mais modernas embarcações de apoio marítimo dos mais variados tipos, além da crescente necessidade de renovação da frota da antiga FRONAPE, agora TRANSPETRO (maior armador nacional), para atender à demanda e também às novas especificações internacionais que seus antigos navios deixarão de atender em curto espaço de tempo.

Quanto às embarcações de apoio marítimo, desenvolvem-se linhas de crédito com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para a construção, em

estaleiros nacionais, de novas embarcações, o que irá gerar milhares de novos empregos na indústria naval. Além disso, há o Programa de Renovação da Frota de Navios de Apoio Marítimo, com encomendas de dezenas de outros tipos de embarcações para dar suporte a toda a cadeia *offshore*, como é chamada a atividade petrolífera realizada no mar.

1.4 - A Marinha Mercante Brasileira

1.4.1 - Panorama Histórico

O transporte marítimo ocupa posição estratégica nos projetos de desenvolvimento e nas relações comerciais entre as nações, uma vez que as trocas através dos oceanos representam 80% das transações realizadas no mundo. No caso do Brasil, esse percentual é ainda maior, pois o transporte marítimo responde por mais de 95% do comércio internacional.

Atualmente a Marinha Mercante brasileira vem sofrendo grandes mudanças deixando as lembranças de um fracasso recente para trás. Na última década, uma das maiores metas do governo brasileiro tem sido a recuperação do setor naval visando à expansão e renovação da frota nacional, reinserção do país ao mercado internacional e geração de empregos para resgatar a posição de destaque que o país outrora se encontrava.

O principal estímulo para esses investimentos deu-se através do petróleo e são devido a esses investimentos nos seus setores que a Marinha Mercante Brasileira tem grandes chances de retornar ao seu auge, refletindo em significativa melhora para sua economia.

Hoje, o perfil da Marinha Mercante Nacional está caracterizado de acordo com a Legislação sobre o Tráfego Aquaviário (LESTA) e regulamentado pela Regulamentação da Lei sobre Tráfego Aquaviário (RELESTA) em dois tipos de navegação:

a) Navegação de mar aberto, que se subdivide em navegação de longo curso, navegação de cabotagem e navegação de apoio e;

b) Navegação interior, ou seja, aquelas aplicadas à navegação em águas abrigadas, tais como lagos, lagoas, rios, angras, enseadas, baías etc.

Por sua vez, entende-se como navegação de longo curso aquela efetuada entre dois portos de países diferentes, fazendo o transporte das importações e exportações em linhas

internacionais; navegação de cabotagem que é aquela praticada entre dois portos do mesmo país, fazendo inclusive a distribuição das cargas de longo curso.

Essa navegação é de grande importância estratégica para as principais economias do mundo que reservam este segmento para embarcações nacionais de bandeira nacional, tripuladas por cidadãos do país e operadas por empresas nacionais que asseguram um serviço contínuo e um controle absolutamente nacional e; navegação de apoio aquela que embora praticadas em mar aberto só aconteçam no mesmo local.

1.4.2 - Contexto Atual

Certamente, o Brasil necessita ter uma Marinha Mercante forte e atuante, principalmente, se quiser se consolidar como potência exportadora no cenário mundial. O problema é que, atualmente, vive-se a situação inversa: pressionados pela competição desigual promovida por navios com bandeiras de conveniência, os armadores brasileiros se retraíram e acabaram perdendo mercado.

A solução desse desequilíbrio passa pelo fortalecimento da competitividade do setor, por meio da utilização de forma inteligente de recursos já existentes, depositados no Fundo de Marinha Mercante (FMM). De fato, a situação da Marinha Mercante brasileira é realmente preocupante. Nos anos 70, navios de registro brasileiro respondiam por 22% dos fretes gerados no comércio exterior do Brasil. Hoje, esse número é da ordem de 2%, considerando apenas as empresas de navegação privadas, e se incluir a Petrobras, não supera os 4%.

Outro dado alarmante é o de que, entre 1989 e 1998, a frota mercante mundial cresceu 27%, enquanto a brasileira diminuiu cerca de 20%. A utilização de navios estrangeiros para transportar nosso comércio exterior representa um sangramento periódico das reservas em moeda forte do País, já que o transporte de nossas exportações e importações gera fretes da ordem de US\$ 5 bilhões, um verdadeiro peso para a balança de serviços brasileira.

Situação parecida ocorre em relação à cabotagem. As empresas brasileiras de navegação respondem hoje por menos de 14% da movimentação de cargas internas do País, apesar das condições geográficas favoráveis, principalmente se considerarmos que a maior parte do parque industrial e dos centros urbanos brasileiros se encontra numa faixa de 500

quilômetros de distância da costa.

A navegação de cabotagem é aquela realizada entre portos ou pontos de um determinado país, utilizando a via marítima ou as vias navegáveis interiores, no caso do Brasil, é o transporte marítimo entre os portos nacionais.

As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos artigos 9º e 10º, da Lei nº 9.432, de 8 de dezembro de 1997.

A navegação interior apresenta, como principais características, uma grande capacidade de transporte com baixo consumo de combustível e fretes substancialmente mais baratos, sendo mais adequada a cargas de alto peso específico, baixo valor unitário, grandes volumes e pouca perecibilidade. É particularmente indicada para a movimentação de cargas a granel a longas distâncias.

Considerando, portanto, o grande potencial agrícola brasileiro, e os seus cerca de 40 mil km de rios potencialmente navegáveis, o transporte fluvial aparece como uma alternativa bastante econômica para o escoamento da safra agrícola. Ainda além da vocação para transporte de grãos, o transporte hidroviário interior oferece grandes possibilidades para escoamento de carga geral no comércio com os países do Mercosul.

A experiência internacional mostra que a utilização deste modo de transporte é vantajosa. Mesmo em países de invernos rigorosos como o Canadá e os Estados Unidos, rios que congelam por vários meses são programados para aproveitamento em seus períodos de boa navegabilidade, escoando expressivos volumes de carga. Os maiores índices de aproveitamento de hidrovias (percentual de uso da rede potencial) encontram-se na Europa Ocidental e Estados Unidos.

Entre as principais dificuldades operacionais encontradas pelas hidrovias brasileiras destacam-se: a falta de sinalização e balizamento; o assoreamento dos rios, tornando necessárias dragagens constantes; a falta de eclusas para transposição de barreiras naturais ou de hidrelétricas e a falta de terminais especializados para transbordo da carga.

Além de todos esses problemas operacionais, a navegação interior no Brasil ainda

sofre com uma legislação complexa e dispersa que dificulta a sua aplicação. O sistema apresenta ainda uma forte dependência dos demais modos de transporte, pois a maior parte dos rios brasileiros não liga os centros geradores de cargas aos grandes centros consumidores ou de exportação.

A composição de corredores de transporte que integrem estes centros, utilizando as hidrovias, impõe custos adicionais de transbordo que, se excessivos, podem inviabilizar o transporte. Como parte desses custos adicionais, aparecem com grande peso as despesas portuárias, que são cobradas de forma imprópria, obedecendo as mesmas estruturas tarifárias do transporte marítimo.

O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas no artigo 7º, da Lei nº 9.432, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.

São extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem e nas navegações de apoio portuário e marítimo os preços mais baixos de combustível cobrados às embarcações de longo curso. Para que a cabotagem venha a ter êxito, devem existir portos eficientes, segurança no manuseio da carga, custos competitivos, tempos de espera menores nos portos e rotas adequadas.

Dessa forma, torna-se possível a transferência das cargas do modal rodoviário para o modal aquaviário e, assim sendo, o transporte rodoviário deverá se integrar à cabotagem. Com a melhoria dos serviços portuários, a cada dia, a cabotagem deverá passar a ser um nicho de mercado para o transporte no Brasil.

Segundo o setor, com a efetiva aplicação de recursos do FMM, essa participação poderia dobrar a médio prazo, com enorme benefício para a racionalização da matriz brasileira de transportes. Aproximadamente, 60% da frota mundial de navios mercantes está registrada em bandeira de conveniência ou registro aberto e esses navios servem inclusive de parâmetro de custos para o mercado internacional e brasileiro de fretes.

Isso obriga os armadores brasileiros a competir com embarcações que não pagam encargos sociais a seus tripulantes e nenhum tipo de imposto ou taxa, além de insignificantes tarifas anuais de menos de US\$ 1.000 por navio por ano. Esses enfrentam ainda concorrência

desleal de verdadeiras empresas de papel, que não possuem navios próprios, não contratam tripulantes brasileiros, não oferecem garantias a quem as contrata, e muito menos constroem embarcações no Brasil, ou seja, não trazem benefícios ao País.

Uma medida estratégica para amparar as empresas brasileiras a enfrentar essa competição desigual é compensá-las do custo com os encargos sociais dos tripulantes, utilizando para isso recursos já existentes no FMM, composto por contribuições das próprias companhias de navegação. Essa compensação teria um impacto positivo extremamente relevante para as empresas: um estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV) mostra que o setor de navegação é um dos mais gravados no item de encargos sociais, que chegam a alcançar 141% da folha de pagamento.

Ainda assim, outras medidas precisam ser estudadas, principalmente no que se refere à utilização de recursos do FMM. Trata-se de um fundo que não pode estar sujeito ao contingenciamento do orçamento federal, pelos enormes benefícios que traz ao País, desde a economia de divisas até a geração de milhares de postos de trabalho em áreas estratégicas da indústria e do setor de serviços.

O fortalecimento do setor de navegação marítima é chave para qualquer projeto de desenvolvimento nacional, ao representar uma série de vantagens para nossa economia, como o estímulo à indústria de construção naval, uma promessa de inúmeras campanhas políticas recentes; a redução do consumo de combustíveis derivados de petróleo; e o aumento da eficiência de nossa matriz de transportes, com a diminuição de roubos de carga e de perdas de vidas em acidentes rodoviários.

Em 1995, havia 34 empresas autorizadas a operar na 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.

Atualmente, o serviço marítimo de longo curso tem sido responsável pelo transporte de cerca de 98% do valor e 99% das toneladas do comércio externo brasileiro. Trata-se, portanto, de um meio de transporte de fundamental importância para a economia do País, de cuja eficiência depende o comportamento do comércio exterior e, conseqüentemente, a situação da balança comercial (BNDES, 2010).

O mercado internacional divide-se em países especializados na produção em larga escala dos tipos de navios mais demandados (graneleiros e petroleiros, entre os principais) e nos que buscam nichos específicos, como o de navios de alto conteúdo tecnológico e maior valor, como os de passageiros.

A primeira vertente é representada por Japão e Coreia do Sul, que tendem a ser acompanhados pela China. A segunda é constituída por alguns fabricantes europeus, que, embora ocupem fatias menores do mercado global, mantêm-se entre os principais concorrentes.

Segundo Rui Carlos Botter:

“Países como China e Coreia têm uma série de vantagens que fazem com que tenham essa força: mão de obra mais barata, subsídios governamentais, etc. No Brasil, há pouco apoio do governo, altas taxas de impostos, além de outros empecilhos. Se quisermos uma indústria naval com preços competitivos, responsável e segura, é essencial pensar em uma política de desenvolvimento para o setor. As encomendas da TRANSPETRO, subsidiária da Petrobras (ver Rumos, ed. 117), são importantes, mas é um cliente só, o que traz risco, caso sejam realizadas mudanças no cenário político.”

1.4.3 - Perspectivas da Marinha Mercante no Brasil

No momento em que se discute a formulação de medidas para aumentar a eficiência do sistema de transportes voltado para o comércio exterior, examinando a legislação protecionista e a política de subsídios às empresas brasileiras de navegação, surge uma questão fundamental: qual a importância de o Brasil ter uma Marinha Mercante forte em vista dos custos que essa opção inevitavelmente implica?

Nos últimos vinte anos, o governo brasileiro tem modificado drasticamente sua política de proteção à Marinha Mercante, que hoje apresenta uma operação bastante desregulamentada e liberalizada em relação à vigente nos anos oitenta. Embora ainda mantendo incentivos para a construção e registro de embarcações e um nicho de reserva de mercado (cabotagem), é inegável a abertura introduzida no setor, que hoje opera no longo curso praticamente sem restrições de competição entre empresas nacionais e internacionais.

O Brasil registra crescimento no seu mercado externo, com a internacionalização da sua economia, e a desregulamentação do setor de marinha mercante caminhou nesse sentido.

Logo, surgem discussões sobre manter ou não a tendência de maior abertura e aumentar o nível de desregulamentação existente.

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 adotados –, 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.

CAPÍTULO II

Economia Brasileira

Nas últimas duas décadas, a economia brasileira passou por grandes transformações. Em nível externo, essas mudanças foram impulsionadas, em grande parte, por influências conjunturais como as crises russas, mexicana, asiática e as consequências econômicas do pós 11 de setembro, além de uma necessidade singular e urgente de integrar o País à economia mundial.

Os últimos vinte anos de evolução do Balanço de Pagamentos no Brasil marcam uma fase da história econômica brasileira bastante plural onde os mais variados instrumentos de política econômica foram utilizados. Nesse período ocorreu a implantação de vários planos econômicos, cujo objetivo era a estabilização de preços na economia: Plano Cruzado I e II (1986), Plano Bresser (1987), Plano Verão (1989), Plano Collor I e II (1990 e 1991) e, finalmente, o Plano Real (1994 -).

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) divulgou informações sobre o Produto Interno Bruto (PIB) do primeiro trimestre de 2010. Os dados mostram expansão de 9,0% da atividade, sob o critério da comparação interanual, e crescimento de 2,7% ante o trimestre anterior, na série dessazonalizada.

A perspectiva de investimentos bilionários nos próximos anos no país na construção e expansão de estaleiros e em encomendas de novos navios parece estar se confirmando. Só o BNDES, principal agente financeiro do setor, tem em carteira de R\$ 18,2 bilhões entre projetos aprovados, em análise e em perspectiva na área naval ligada à indústria de petróleo e gás. Uma das apostas para 2010 é financiar a instalação de novos estaleiros, disse Lucia Weaver, chefe do departamento de gás, petróleo e cadeia produtiva do BNDES. O dinheiro financiado pelo banco e outros agentes financeiros estatais, como o Banco do Brasil, para a área naval vem do FMM, fonte de financiamento de longo prazo para o setor.

2.1 - Balanço de Pagamentos

O Balanço de Pagamentos (BP) de um país apresenta, na forma de um plano de contas, as relações de troca (transações econômicas) com o resto do mundo durante um determinado período. No Brasil, o BP é elaborado pelo Banco Central – BACEN, tendo por base a metodologia definida no Manual do Balanço de Pagamentos do Fundo Monetário Internacional (FMI) e as transações efetuadas entre residentes e não-residentes no país.

As transações econômicas do Brasil com o exterior, agrupadas segundo suas categorias (reais e financeiras) e segundo seus fatos gerados (comércio de mercadorias, prestação de serviços, transferências e movimentos de capital, nas formas de financiamentos e de investimentos diretos), resultam em saldos líquidos parciais, que produzem diferentes impactos sobre as condições internas de equilíbrio e de crescimento.

Essas transações são totalizadas em um levantamento de natureza contábil, que registra uma diversidade de relações econômicas, dando origem a recebimentos, oriundos de agentes econômicos do país (unidades familiares, empresas e governo) por fornecimento de produtos e fatores de produção a agentes econômicos de outros países e a pagamentos, oriundos de suprimentos originários do exterior. A denominação usual desse levantamento totalizado é balanço de pagamentos.

A classificação das contas, a metodologia do levantamento e o registro das transações agrupadas no BP seguem padrões recomendados pelo FMI. A padronização atende a propósitos técnicos e de política externa, dado que as diferentes composições estruturais das contas e seus mecanismos de ajuste, em casos de desequilíbrios conjunturais ou crônicos, têm implicações internacionais, que podem ir além do interesse restrito de determinado país.

Segundo a padronização, as transações econômicas internacionais consideradas para o levantamento do balanço de pagamentos abrangem quatro categorias:

- ▲ Os fluxos comerciais de mercadorias e os de prestação de serviços, com as correspondentes contrapartidas financeiras.
- ▲ Os movimentos puramente financeiros, resultantes de empréstimos internacionais de curto e longo prazos e de fluxos de entrada e de saída de capitais para investimentos de risco.

- △ As transferências unilaterais, a título de ajuda externa (auxílios e donativos) ou de remessas pessoais realizadas independentemente de qualquer contraprestação.
- △ As alterações nos estoques de ativos e de passivos internacionais do país, que se originam das transações consideradas.

O BP pode apresentar situações de déficit ou superávit. Quando as entradas de capitais são superiores as de saída, dá-se uma acumulação de ouro e divisas estrangeiras, tendo a BP um saldo superavitário. Caso contrário, verifica-se uma saída de ouro e de divisas estrangeiras, originando um saldo deficitário. O resultado final do balanço de pagamentos revela a posição do país em suas transações externas como um todo.

A estrutura do BP é definida a partir da natureza das transações, que se agrupam em duas grandes categorias de contas: as transações correntes e os movimentos de capital. É a soma dessas duas contas que fornece a balança comercial global de pagamentos resumindo as transações econômicas de um país. A estrutura convencional é dada pelas seguintes categorias de transações:

a) Transações correntes:

- Balança comercial - Exportação e importação
- Balança de serviços - Viagens internacionais, transportes, seguros, renda de capitais, serviços governamentais e outros serviços.
- Transferências unilaterais

b) Movimentos de capital - Investimentos e reinvestimentos, empréstimos e financiamentos de longo prazo, empréstimos e financiamentos de curto prazo, outros movimentos de capital, amortizações, erros e omissões.

Um BP reflete as decisões tomadas pelas autoridades públicas de um país em dado momento, as dificuldades momentâneas vivenciadas pela economia desse país e as mudanças ou a permanência nas condições estruturais da economia nacional, decorrendo então, a necessidade de se organizar de forma coerente.

Visando aumentar receitas e/ou reduzir dispêndios no balanço, é fundamental o fortalecimento da Marinha Mercante Nacional, o incentivo ao turismo estrangeiro e a

expansão das operações das empresas de capital nacional no exterior.

2.2 - Balança Comercial

A Balança Comercial (BC) é o resultado líquido das transações com exportações e importações de mercadorias. É a partir dela que o Brasil contabiliza suas operações comerciais sendo possível verificar a evolução do Comércio Exterior Brasileiro, bem como a participação do Brasil no Comércio Mundial. É a única categoria do BP que implica movimentações visíveis entre os países. Para a maioria deles, é a conta internacional de maior expressão. Por seu peso no balanço como um todo, os resultados líquidos do fluxo de comércio acabam definindo as direções com que se movimentarão as demais contas.

Como no BP, a BC também apresenta situação de déficit ou superávit. Superávit é quando o saldo da BC apresenta maior volume de exportações do que de importações. Representa maior entrada de divisas originárias de exportações realizadas. O déficit ocorre quando o saldo da BC apresenta maior volume de importações do que de exportações. Representa maior saída de divisas originárias de importações realizadas.

Para que as exportações cresçam mais rápido do que as importações, garantindo uma expansão do superávit comercial, é necessário, basicamente, que a economia do resto do mundo esteja indo bem, já que com uma renda maior, os países tendem a ampliar suas compras em relação à economia doméstica. Esse fenômeno é conhecido como “efeito repercussão”, ou seja, quando uma economia está em expansão, os seus parceiros também tendem a serem beneficiados já que se alguém compra mais de um lado, do outro está havendo maior venda. Entre fatores que contribuem para esse fato, destaca-se a evolução dos preços das importações e exportações de um país.

Segundo publicação de Junho do Comitê de Políticas Monetárias, o saldo da balança comercial acumulado em doze meses se reduziu na margem. Sob esse critério, o saldo totalizou US\$ 21,6 bilhões em maio, valor US\$ 4,1 bilhões inferior ao observado no mesmo período do ano passado. Esse resultado adveio de US\$ 169,60 bilhões em exportações e de US\$ 148,0 bilhões em importações, com variações de -6,5% e -4,9%, respectivamente, em

relação a maio de 2009.

De fato, o maior dinamismo da demanda doméstica frente à externa é relevante para a redução do superávit comercial. O comportamento das remessas de lucros e dividendos contribuiu para elevar o déficit em conta corrente acumulado em doze meses, que se deslocou de US\$ 31,5 bilhões em março para US\$ 36,2 bilhões em abril, equivalente a 2,0% do PIB. Por sua vez, os investimentos estrangeiros diretos totalizaram US\$ 25,1 bilhões em doze meses até abril, equivalente a 1,4% do PIB.

As perspectivas para a evolução da atividade econômica doméstica continuam favoráveis, como evidenciado pelos dados sobre o comércio, utilização da capacidade na indústria e mercado de trabalho. Essa avaliação também é sustentada pelos sinais de continuidade da expansão da oferta de crédito, tanto para pessoas físicas quanto jurídicas; pelo fato de a confiança de consumidores e de empresários se encontrar em níveis historicamente elevados; e pelo crescimento da renda.

Segundo a Ata Copom de Junho de 2011, a BC brasileira registrou superávit de US\$ 3,4 bilhões em maio, maior valor mensal observado desde junho de 2009, acumulando resultado positivo de US\$ 5,6 bilhões nos cinco primeiros meses do ano. Ressalte-se que esse desempenho, 39,6% inferior ao assinalado em igual período do ano anterior, mostra-se consistente com o processo de retomada acentuada da atividade observado na economia brasileira. As exportações totalizaram US\$ 17,7 bilhões e as importações, US\$ 14,3 bilhões, com expansões respectivas de 47,7% e de 52,3%, relativamente a igual período de 2009. No acumulado do ano, as exportações e as importações apresentaram crescimentos respectivos de 29,9% e 44%, em relação a igual período de 2009.

A expectativa dos analistas do mercado financeiro, do Banco Central e da Confederação Nacional da Indústria (CNI) é de que o superávit da balança comercial tenha nova queda neste ano como reflexo do crescimento da economia brasileira, que aumenta importações de máquinas e equipamentos e das maiores compras de produtos importados, consequência também do dólar baixo.

É interessante notar que mesmo com a obtenção de superávits comerciais, o saldo da balança comercial vem sofrendo constantes reduções quando comparado a períodos anteriores recentes. O superávit da balança é um importante indicador da economia e compõe as contas

externas brasileiras. Os dólares que ingressam no Brasil por conta das transações comerciais ajudam a financiar as contas do país com o exterior. Se o superávit da balança cai, isso tende a representar uma situação menos confortável no futuro. Indica que o país pode perder autonomia e passar a depender mais de recursos externos - que podem ser reduzidos pelos investidores em caso de turbulências.

Com a finalidade de evitar essas reduções, ou pelo menos, mantê-las sob controle, o país terá que exportar mais, principalmente através do transporte marítimo, fazendo-se necessária uma frota mercante nacional, diante do fato do Brasil precisar elevar suas exportações como fator indutor de equilíbrio e de retomada da tendência de crescimento da economia.

2.3 - Balança de Serviços

A Balança de Serviços (BS) compreende as receitas e as despesas cambiais com seis categorias de transações: viagens internacionais, transporte, seguros, rendas e capital, serviços governamentais e outros serviços. Dentre elas, merece destaque para o nosso estudo a categoria transporte, que também recebe o nome de conta transporte.

Na categoria transporte, registram-se os saldos líquidos dos gastos de não residentes com a utilização de equipamentos de bandeira nacional, para movimentação de pessoas e cargas, e os gastos de residentes com a utilização de bandeira estrangeira.

No que diz respeito especificamente aos serviços de transporte marítimo (fretes e afretamentos), verifica-se que, do lado dos recebimentos (receita/crédito), os fretes são obtidos com serviços de transporte realizados com navios próprios. Nesse caso, incluem-se ganhos com serviços de transportes da exportação brasileira pagos pelos compradores estrangeiros e com serviços de transportes da importação brasileira pagos pelos estrangeiros. Ainda do lado dos recebimentos, estão as taxas de afretamento de navios nacionais de armadores brasileiros pagos pelos armadores estrangeiros.

Pelo lado dos pagamentos (despesas/débitos), têm-se os fretes que são pagos pelos serviços de transportes realizados por navios estrangeiros, na importação brasileira, pelo

consignatário da carga no Brasil e os fretes pagos pelos serviços de transportes realizados por armadores estrangeiros, na exportação brasileira, pelo consignador da carga no exterior (ou remetente no Brasil). Observam-se, ainda, do lado dos pagamentos, as taxas de afretamentos de navios estrangeiros pagas aos armadores estrangeiros pelas empresas brasileiras de navegação.

Para minimizar esses efeitos sobre a economia brasileira, a atividade mercante brasileira tem que cumprir um papel essencial, numa realidade atual em que os navios de bandeira nacional correspondem a aproximadamente 4% do comércio exterior tendo que pagar frete por 96% das embarcações que transportam sua carga.

É uma contradição o Brasil ter cerca de 95% dos seus produtos transportados via marítima e não ter uma grande frota de navios de bandeira para que não haja evasão de divisas ainda maior como forma de pagamento de serviços de fretes e afretamentos a empresas estrangeiras de navegação.

2.4 - Influência das Bandeiras de Conveniências

Há diversos casos onde podemos notar a influência das bandeiras de conveniência no cenário econômico brasileiro. Essa participação pode ocasionar ganho ou perda de divisas para o país.

Existem dois tipos de bandeira de navio: a bandeira do país e a bandeira estrangeira àquele país. Normalmente, a bandeira do país é utilizada em navios próprios ou afretados pela empresa de navegação nacional daquele país. A bandeira é dita estrangeira quando pertence a navio de empresa de navegação estrangeira.

Para melhor compreensão do conteúdo a ser abordado a seguir, é necessário um conhecimento básico sobre o conceito de preço F.O.B e preço C.I.F.

No preço F.O.B. (*Free On Board* – Livre a bordo), o exportador deve entregar a mercadoria, desembarçada, a bordo do navio indicado pelo importador, no porto de embarque. Todas as despesas, até o momento em que o produto é colocado a bordo do veículo transportador, são da responsabilidade do exportador. Ao importador cabem as despesas e os

riscos de perda ou dano do produto a partir do momento que este transpuser a amurada do navio.

Já no preço C.I.F. (*Cost, Insurance and Freight* – Custo, seguro e frete), as despesas de seguro ficam a cargo do exportador. O mesmo deve entregar a mercadoria a bordo do navio, no porto de embarque, com frete e seguro pagos, ou seja, o frete incidente sobre importações ou exportações fica embutido no valor da mercadoria. A responsabilidade do exportador cessa no momento em que o produto cruza a amurada do navio no porto de destino.

O presente item aborda dois casos de influência de bandeira do navio que poderão influenciar no resultado do balanço de pagamentos do Brasil.

1 Produtos exportados são transportados em navios próprios.

a) Base F.O.B.: O importador utiliza a bandeira do navio do país exportador.

O exportador brasileiro receberá preço F.O.B. do comprador que pagará um frete pelo serviço de transporte realizado por navio próprio do país exportador em uma transação separada. Por outro lado, se o comprador estrangeiro assegurar sua mercadoria no país exportador, o ingresso de divisas naquele país será igual ao preço C.I.F.. Essas transações têm influência positiva no balanço de pagamentos do país exportador.

b) Base C.I.F.: O direito de escolher o navio está com o exportador, o qual opta pelo navio de bandeira de seu país para o transporte de seus produtos.

O exportador brasileiro pagará à empresa de navegação de seu país em moeda local. Por se tratar de uma transação entre residentes de um mesmo país, esta não é computada no balanço de pagamentos. Entretanto, o exportador receberá do importador o preço C.I.F.. Sendo assim, o emprego do navio próprio capacitará o país exportador com ganho de divisas, pois estas serão creditadas em seu balanço de pagamentos, que sofrerá influência positiva pelo emprego de navio próprio.

2 Produtos exportados são transportados em navios estrangeiros.

a) Base F.O.B.: O comprador estrangeiro tem direito de escolher um navio com a bandeira de seu país ou um navio de terceira bandeira, excluída a bandeira do país exportador.

Como a exportação brasileira será transportada em navio estrangeiro, não haverá ingresso de divisas no país exportador, visto que o importador dos produtos brasileiros pagará preço F.O.B.. Neste caso, haverá influência negativa no balanço de pagamentos do país exportador, pois divisas deixaram de entrar devido ao emprego de navio estrangeiro.

b) Base C.I.F.: O direito de escolher um navio é do exportador, mas por determinada razão, ele contrata o serviço de transporte em navio de bandeira estrangeira.

O exportador brasileiro pagará à empresa de navegação estrangeira um frete em moeda estrangeira. A BP do país em análise será debitada desse valor. O exportador receberá preço C.I.F., reembolsando a empresa estrangeira pelo frete pago sob fatura C.I.F.. Entretanto, se o total do frete for o mesmo em ambos os casos, esta transação será neutra para o BP, visto que se trata da parte invisível.

3 Produtos importados são transportados em navios próprios.

a) Base F.O.B.: O importador utiliza o navio de bandeira nacional de seu país.

O importador brasileiro tem o direito de escolher o navio que executará o transporte de produtos importados. Ele opta pelo navio próprio ou nacional com a bandeira de seu país. Pagará o frete em moeda brasileira, e preço F.O.B. ao exportador em moeda estrangeira, contribuindo assim para a saída de divisas. Nesse caso, a frota mercante nacional atuará com a função de proteger o balanço de pagamentos do país importador, pois se trata, no caso de transporte, de uma transação entre residentes de um mesmo país, e, portanto não computada no balanço de pagamentos.

b) Base C.I.F.: O exportador estrangeiro tem o direito de contratar o navio, mas ele emprega o navio de bandeira do país importador.

A empresa de navegação do país importador receberá do exportador estrangeiro o total de frete pago em moeda estrangeira. O importador brasileiro pagará preço C.I.F. ao exportador estrangeiro, mas a saída de divisas estará reduzida pelo total igual ao valor do frete recebido em moeda estrangeira. Nesse caso, a frota mercante nacional atuará também com a função protetora do BP do país importador.

4 Produtos importados são transportados em navios estrangeiros.

a) Base F.O.B.: O importador brasileiro tem o direito de escolher o navio que executará o transporte de produtos importados.

Por diversos motivos, ele empregará um navio estrangeiro. O importador pagará o frete em moeda estrangeira, bem como o preço F.O.B. pelos produtos importados. Ambas as transações serão debitadas no balanço de pagamentos do país importador.

b) Base C.I.F.: O exportador estrangeiro tem direito a escolher o navio. Este empregará um navio de bandeira de seu País, ou um navio de terceira bandeira, cujo serviço de transporte prestado por este navio será pago em moeda acordada.

O exportador estrangeiro receberá do importador brasileiro o preço C.I.F., que ele cobrirá a parte gasta com o frete. Observa-se que esta transação acarretará influência negativa para o BP do país importador, que terá que dispor de divisas para a importação de serviços de transporte marítimo providos por empresas estrangeiras.

2.5 - Fretes Gerados pelo Transporte Marítimo Internacional

As perspectivas desfavoráveis, percebidas até o momento, denotam o abandono dos setores de Marinha Mercante e da construção naval por parte das autoridades governamentais que, agora, se empenham numa solução viável para reverter esse cenário. Enquanto houver inexistência de uma frota de navios próprios compatível com o atual comércio exterior brasileiro, o país continuará gastando divisas com o pagamento de fretes aos armadores estrangeiros.

Na análise da influência das bandeiras no BP, destaca-se a contribuição de uma Marinha Mercante Nacional quanto à poupança e ao ganho de divisas. Assim, quanto maior for a frota de navios próprios maior será a influência positiva sobre as transações entre residentes e não residentes, desonerando o BP com maior ingresso de divisas no país.

No que diz respeito ao frete total gerado pelas trocas do comércio exterior brasileiro, é preciso observar que os valores de frete calculados pelo DMM (Departamento de Marinha

Mercante) englobam as transações entre residentes de um mesmo país. Já os valores de frete calculados pelo Banco Central dizem respeito apenas às transações realizadas entre residentes e não residentes de um país. Portanto, os valores de frete encontrados pelo Banco Central para o item marítimo da Conta Transportes são menores do que os valores de fretes elaborados pelo DMM.

Atualmente, o Brasil paga 96% dos seus fretes em moeda estrangeira a armadores estrangeiros. Ao ano, aproximadamente US\$ 6 bilhões são remetidos para o exterior para pagamento de fretes, com uma tendência de aumento em função do incremento do comércio exterior.

Internamente, a situação não é muito diferente. Apesar de o Brasil ter mais de 12 mil km navegáveis, a navegação de cabotagem é pouco adotada no país e igualmente tem sido explorada por empresas estrangeiras. Os navios de bandeira brasileira respondem por apenas 14% da cabotagem, o que, inclusive, contraria a legislação do país.

Hoje, o que se verifica 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, ao risco de permanecer o seu tráfego marítimo dominado por monopólios de empresas estrangeiras se não for dada ao setor a prioridade que merece.

CAPÍTULO III

As perspectivas para o futuro

3.1 - A Transpetro

Maior armadora da América Latina e principal empresa de logística e transporte de combustíveis do Brasil, a Petrobras Transporte S.A – Transpetro atende às atividades de transporte e armazenamento de petróleo e derivados, álcool, biocombustíveis e gás natural. A empresa, subsidiária integral da Petrobras, foi criada em 12 de junho de 1998, de acordo com a legislação (Lei nº 9.478/1997) que reestruturou o setor de petróleo no Brasil. O principal objetivo da Transpetro é crescer e ajudar a impulsionar o desenvolvimento no País, em sintonia com a estratégia de negócios do Sistema Petrobras.

A Transpetro é responsável por uma rede de estradas invisíveis formada por mais de 13 mil km de dutos – entre oleodutos e gasodutos – que interligam todas as regiões brasileiras e abastecem os mais remotos pontos do País. À malha de dutos se aliam terminais e uma frota de navios petroleiros, unindo as áreas de produção, refino e distribuição da Petrobras e atuando na importação e exportação de petróleo e derivados, de biocombustíveis e de gás natural.

Além da Petrobras, seu principal cliente, a Transpetro presta serviços a diversas distribuidoras e à indústria petroquímica.

Sua missão é atuar de forma segura, rentável e integrada, com responsabilidade social e ambiental, no transporte e armazenamento de petróleo, derivados, gás, petroquímicos e renováveis.

3.2 - Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef)

A Transpetro se prepara para navegar com uma frota renovada. O Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), que faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, representa uma guinada para a indústria de navios de grande porte no Brasil.

Inicialmente o programa promoverá a construção de 26 novos petroleiros que garantirão maior autonomia e controle no transporte da produção da Petrobras e poderão servir de alicerce para o renascimento da indústria naval brasileira.

Apenas na primeira fase, o Programa de Navios irá gerar mais de 20 mil empregos diretos. Além disso, a indústria naval brasileira, estagnada desde a década de 80, está sendo reativada. A reboque, outros setores da indústria foram impulsionados, entre eles o de navipeças, o siderúrgico e o metalúrgico, que fornecerão insumos para a construção dos navios encomendados.

Esses navios previstos na primeira fase terão capacidade de transportar cerca de 2,7 milhões de TPB. Serão construídos dez navios Suezmax, cinco Aframax, quatro Panamax, quatro de Produtos e três Gaseiros (gás liquefeito de petróleo - GLP).

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.

A construção desses navios movimentará não somente o comércio exterior, pela exportação de petróleo, mas também, como dito anteriormente, o mercado interno, já que 23 desses navios já foram encomendados para 4 estaleiros brasileiros, totalizando em torno de US\$ 2,7 bilhões.

A segunda fase do ProMEF foi lançada no dia 26 de maio de 2008. Os 23 navios previstos terão capacidade de transportar 1,3 milhão de toneladas de porte bruto (TPB) e deverão demandar cerca de 250 mil toneladas de aço durante o período de construção. São quatro Suezmax DP, três Aframax DP, oito de Produtos, cinco Gaseiros (gás liquefeito de petróleo - GLP) e 3 de Bunker (transporte de combustível para outros navios).

Dez navios já estão contratados, sete deles, construídos pela primeira vez no Brasil, são aliviadores de posicionamento dinâmico de última geração e com sistema de carregamento pela proa. Sua finalidade é aliviar as plataformas de produção de petróleo.

Outros três petroleiros são para transporte de *bunker*.

O Promef (I e II) é um dos mais importantes projetos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), e deverá gerar aproximadamente 40 mil empregos no País até 2015.

As premissas do Promef são de que os navios sejam construídos no Brasil, com a garantia de um índice de nacionalização de 65% no Promef I e de 70% no Promef II, e que os estaleiros sejam competitivos internacionalmente.

Em setembro de 2009, foram realizados os dois primeiros batimentos de quilha (momento em que o primeiro bloco é instalado, em posição definitiva, no dique de construção do navio). O primeiro foi de um navio do tipo Suezmax (para transporte de óleo cru), com lançamento ao mar em março de 2010. O segundo contemplou um navio do tipo Produtos (para transporte de petróleo e de etanol, com capacidade de 48 mil TPB), lançado ao mar em abril do mesmo ano.

O governo atual também anunciou que iria precisar de 146 barcos de apoio; com a confirmação do pré-sal, o mercado elevou essa estimativa para 200 unidades. Mas, ao fazer licitação para 24 barcos de apoio, a estatal só aceitou 13, deixando 11 de fora - e sinalizando que haveria atrasos nas contratações. Há duas décadas, a Petrobras criou inteligente sistema, pelo qual não compra esses barcos: a empresa propõe-se a fazer aluguel de longo prazo e as empresas vencedoras constroem as unidades e as cedem à Petrobras. As empresas participantes têm de ser brasileiras - embora possam ter 100% de capital estrangeiro - e os barcos devem ter o pavilhão nacional - o que agora poderá ser eliminado para parte dos novos barcos de apoio, se for considerado "de pesquisa".

A ideia inicial era resolver um problema já tratado nesse trabalho relativo ao envio de fretes e gasto com transportes para empresas estrangeiras, porém o despreparo do setor nacional acabou gerando um clima de instabilidade que pode acabar em uma briga no tribunal.

3.3 - O Pré-sal

O termo pré-sal refere-se a um conjunto de rochas localizadas nas porções marinhas de

grande parte do litoral brasileiro, com potencial para a geração e acúmulo de petróleo. Convencionou-se chamar de pré-sal porque forma um intervalo de rochas que se estende por baixo de uma extensa camada de sal, que em certas áreas da costa atinge espessuras de até 2.000m. O termo pré é utilizado porque, ao longo do tempo, essas rochas foram sendo depositadas antes da camada de sal. A profundidade total dessas rochas, que é a distância entre a superfície do mar e os reservatórios de petróleo abaixo da camada de sal, pode chegar a mais de 7 mil metros.

As maiores descobertas de petróleo, no Brasil, foram feitas recentemente pela Petrobras na camada pré-sal localizada entre os estados de Santa Catarina e Espírito Santo, onde se encontrou grandes volumes de óleo leve. Na Bacia de Santos, por exemplo, o óleo já identificado no pré-sal tem uma densidade de 28,5° API, baixa acidez e baixo teor de enxofre. São características de um petróleo de alta qualidade e maior valor de mercado.

Essas descobertas elevarão a empresa, ao longo dos próximos anos, a um novo patamar de reservas e produção de petróleo, colocando-a em posição de destaque no ranking das grandes companhias operadoras. Com a experiência adquirida no desenvolvimento de campos em águas profundas da Bacia de Campos, os técnicos da Petrobras estão preparados, hoje, para desenvolver as acumulações descobertas no pré-sal. Para isso, já estão promovendo adaptações da tecnologia e da logística desenvolvidas pela empresa ao longo dos anos.

Com todas essas inovações a Petrobras passa por uma dificuldade por ela confirmada: a capacidade instalada da indústria de bens e serviços ainda é insuficiente para atender às demandas previstas. Diante disso, o plano inicial é recorrer a algumas vantagens competitivas já identificadas, para fomentar o desenvolvimento da cadeia de suprimentos. Graças à sua capacidade de alavancagem, pelo volume de compras, a empresa tem condições de firmar contratos de longo prazo com seus fornecedores. O que se identifica como uma garantia para um mercado em fase de expansão. Além disso, pode antecipar contratos, dar suporte a fornecedores estratégicos, captar recursos e atrair novos parceiros. Tudo isso alicerçado num programa agressivo de licitações para enfrentar os desafios de produção dos próximos anos.

Ildo Sauer, ex-diretor de Gás e Energia da Petrobras e hoje um dos diretores do Instituto de Eletrotécnica e Energia da Universidade de São Paulo (USP), em entrevista ao Imprensa Popular, no dia 1 de setembro de 2009, quando questionado sobre qual a

importância das descobertas recentes de jazidas petrolíferas na camada pré-sal, na plataforma continental brasileira respondeu da seguinte forma:

“produção brasileira se concentra, hoje no “primeiro andar” das jazidas no mar, e o país já é autossuficiente em petróleo. As novas jazidas da camada pré-sal podem levar o Brasil aos patamares de 30, 80 ou até de mais de 250 bilhões de barris. De qualquer modo, a posição do Brasil mudará significativamente. A importância dessas novas reservas pode ser evidenciada não apenas pela mudança de “status” do Brasil quanto à disponibilidade de energia, como também no plano das relações internacionais, dado que o país passará à condição de exportador. E é bom lembrar que as reservas conhecidas no mundo estarão praticamente exauridas em não mais de 30 anos.”

Esse fato é tomado de vital importância para a Marinha Mercante brasileira, já que na posição de exportador o Brasil necessitará de uma estruturada frota que para se tornar mais lucrativa para o país deverá possuir bandeiras nacionais, ou ser de empresas totalmente brasileiras para que o valor pago com esse transporte fique no país como forma de salário de funcionários e investimentos dessas companhias.

3.4 - A movimentação econômica do Pré-sal

Com a descoberta das reservas do Pré-sal, criou-se uma nuvem de incertezas sobre os futuros procedimentos que a Petrobrás tomaria, principalmente com a especulação inicial de que a empresa privatizaria parte dessa exploração devido ao seu despreparo para trabalhar com esses tipos de campos.

Essas preocupações refletiram-se no setor econômico fazendo as ações das empresas sofrerem drásticas quedas. Para contornar essa situação a ministra-chefe da Casa Civil, Dilma Rousseff, anunciou o marco regulatório do pré-sal. Segundo a ministra, as oscilações de mercado não podem ser levadas em consideração para definir a lucratividade tanto da Petrobras quanto da Petro-Sal, futura estatal que coordenará a exploração desse petróleo.

No pregão do dia 31 de agosto de 2008, da Bolsa de Valores de São Paulo, as ações preferenciais da Petrobras, as mais negociadas no mercado, registraram queda de 3,53%. O desempenho dos papéis da empresa ajudou a derrubar o Ibovespa, índice da Bolsa, que fechou em baixa de 2,1%. Levando-se em consideração que grande parte da preocupação dos

investidores é devido à falta de estrutura da empresa mediante o tamanho da exploração a ser feita, e que parte dessa estrutura está relacionada com a falta de navios para transportar toda essa imensa produção, é fácil perceber a influência econômica que a Marinha Mercante exerce no Brasil.

Após a confirmação do Pré-sal, a criação dos projetos de extração e todas as medidas que tornam essa exploração real as ações da Petrobras continuaram a sofrer oscilações devido à preocupação dos investidores de como será a nova capitalização da estatal. No dia 17 de junho de 2010, por exemplo, a cotação das ações preferenciais fechou em queda de 0,44%, valendo R\$ 29,52, após terem subido 2,13% no dia anterior.

Como tentativa de contornar essa situação, o Senado aprovou no dia 10 de junho de 2011 a capitalização da Petrobras, além da cessão onerosa de cinco bilhões de barris de petróleo à companhia, porém o mercado financeiro continua cauteloso.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante as décadas de 70 e 80, o Brasil viveu seu auge no que diz respeito à Marinha Mercante e de 1995 em diante, passou pelo oposto: fechamento de estaleiros e pagamento de fretes às empresas estrangeiras, diminuindo a frota brasileira. Essa redução pode ser explicada pela falta de políticas setoriais, a abertura do mercado sem apoio das empresas brasileiras, entre outros fatores.

Com o advento do pré-sal e políticas que visam favorecer a construção naval nacional, o setor tenta recuperar sua participação na economia brasileira e no mercado mundial. Graças a Petrobras, os estaleiros voltam a construir embarcações, empregando mão de obra brasileira, gerando renda ao país. Além disso, incentiva-se o registro dessas embarcações sob bandeira brasileira, tornando mais competitiva a disputa entre registro nacional e bandeira de conveniência.

Os investimentos do BNDES e o FMM asseguram às empresas o capital majoritário necessário para financiamento das embarcações, mas ainda é uma longa jornada rumo à recuperação do setor naval.

A atual situação das empresas brasileiras de navegação é, em geral, de baixa competitividade em relação aos armadores estrangeiros. As mesmas não têm conseguido uma atualização tecnológica satisfatória. A indústria naval brasileira passa atualmente por um período de muita recessão.

A Marinha Mercante é uma dos vetores com maior capacidade de expansão e geração de empregos hoje no Brasil, isso considerando apenas o setor de construção naval e reparos. Levando-se em consideração toda a logística envolvida no transporte das importações e exportações nacionais, o potencial e investimentos necessários se elevam para outra ordem de grandeza.

Outros setores, como o de transporte marítimo de passageiros, não podem passar despercebidos, pois o Brasil é um país com uma imensa rede hidroviária e o transporte marítimo é o economicamente mais viável, levantando a questão do incentivo à navegação em

águas interiores, rios, lagos e lagoas. Esse setor pode atuar como um escoador da produção nacional, reduzindo os gastos com o modal terrestre.

É importante para o país possuir uma Marinha Mercante de grandes proporções, que atue, mesmo que indiretamente, na vigilância constante de nossas águas jurisdicionais, tarefa incumbida basicamente à Marinha do Brasil. Isso facilitaria e aumentaria a presença brasileira em nossas águas, principalmente nas regiões do pré-sal, estratégico para o Brasil.

A falta de políticas protecionistas causou uma terceirização do setor marítimo, com perda de postos de trabalho e fretes pagos a companhias estrangeiras. A hora da mudança é agora, com todas as condições favoráveis ao desenvolvimento do setor naval e o país parece estar no rumo certo para reviver os tempos de auge da Marinha Mercante.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Robinson, Joan; Eatwell, Joan. **O balanço internacional de pagamentos e os impactos das transações externas**. In: ROSSETTI, JOSÉ PASCHOAL. Introdução à economia. São Paulo: Atlas, 2003. p. 882 – 904.
- **O Brasil e o Mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País**. – Rio de Janeiro: Comissão Nacional Independente sobre os Oceanos, 1998.
- BESSA, António Marques; RIBEIRO, António Silva, TILL, Geoffrey, “**Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico**”; Cadernos Navais, N.º 24, JAN-MAR, Lisboa, 2008, Gabinete de Estudos e Reflexão Estratégica, Marinha;
- FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. **Política Governamental e Competitividade da Marinha Mercante Brasileira**. Relatório Final. Rio de Janeiro: FGV, mai. 2003.
- GRASSI, R. A. **A Indústria Naval Brasileira no Período 1958-94: uma análise histórica de sua crise atual e das perspectivas de mudança, a partir do conceito estrutural de competitividade**, 1995, Dissertação de Mestrado, UFF, Niterói
- REVISTA PORTOS. **Os desafios para o crescimento da Marinha Mercante Nacional**. Disponível em <http://www.portossa.com/noticias/imprimirnoticia.asp>. Acesso em: 21 jun 2012.