

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

**A IMPORTÂNCIA DA MARINHA MERCANTE NO CENÁRIO**  
**ECONÔMICO BRASILEIRO**

**Por: Gustavo Peuckrt Smaniotto**

**Orientador**

**Capitão de Corveta (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**

**A IMPORTÂNCIA 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 Máquinas (FOMQ) da Marinha Mercante.

Por: Gustavo Peuckrt Smaniotto

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA –  
CIAGA**

**ESCOLA 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 minha família, principalmente meus pais, e aos meus amigos, por todos os momentos vividos até hoje.

## **DEDICATÓRIA**

Dedico este trabalho primeiramente a minha família que sempre me apoia e me ajuda nos bons e maus momentos, principalmente meu pai e minha mãe, e por seguinte dedico aos meus colegas de marinha mercante, pois esses possuem a mesma paixão que eu, singrar os mares.

## **RESUMO**

Este trabalho trata do importante papel que a Marinha Mercante desempenha, estabelecendo a interligação comercial no mundo inteiro, pois ela é a responsável pela movimentação de grande parte da carga mundial de todos os produtos imagináveis, tratando mais especificamente da situação atual do Brasil. Trata do desenvolvimento dos polos navais, da navegação de cabotagem e longo curso e até mesmo da navegação interior, desde uma resolução histórica até uma projeção para um futuro próximo. Explora a navegação hidroviária fluvial e marítima como sendo uma ótima saída para a logística do nosso país, aproveitando nossos recursos hídricos e valorizando nossas indústrias.

Fazendo, por fim, uma análise mais detalhada da atual conjuntura da nossa Marinha Mercante brasileira com relação ao fator social econômico e suas influências no nosso desenvolvimento.

Palavras-chave: Marinha Mercante, Brasil, logística e economia.

## **ABSTRACT**

This final paper is about the important role that the Merchant Marine plays, establishing the commercial connection between all continents, because it is the responsible for the almost whole mondial cargo of all imaginable products. Attending more specifically to the current situation in Brazil. It talks about the naval poles development, the cabotage and deep-sea navigation and even though the interior, since a historic resolution until some close future projection about. It still explore the maritime and fluvial waterways like being a great resolution to the Brazilian logistics, taking advantage of our hydric resources and valuing our industries.

Finally, making some analysis more detailed of current conjuncture of our merchant marine concerning the economic social factor and its influence on our development.

Key-words: Merchant Marine, Brazil, logistic and economy.

# SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	09
I – Histórico da Marinha mercante Brasileira.....	10
1.1 - Breve histórica nacional.....	10
1.2 - Setores da Marinha Mercante.....	12
1.3 - Frota da Marinha Mercante Brasileira.....	12
II – Economia Brasileira.....	14
2.1 – A importância da Marinha Mercante.....	14
2.2 - Balanço de Pagamento.....	16
2.3 – PIB.....	17
2.4 - Transporte e Logística – Portos.....	19
2.5 – Globalização.....	21
III – Perspectivas para o futuro.....	23
3.1 - Cenário atual.....	23
3.2 – Projeções.....	24
3.2.1- Pré-sal.....	24
3.2.2 – Programa de Modernização e Expansão da Frota - Promef.....	26
3.2.3 – Polo Naval de Rio Grande.....	28



3.2.4 – Escoamento da produção interna - Hidrovias.....	30
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	34
ANEXOS.....	35
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	38

## INTRODUÇÃO

A Marinha Mercante Brasileira viveu seu auge na década de 50, época em que era uma das maiores do mundo, mas, com o passar dos anos, em virtude do descaso e da falta de incentivos do governo brasileiro, nossa marinha comercial passou por eras escuras. Porém, desde o início do século XXI, viemos vivenciando o ressurgimento da nossa frota devido ao interesse de países estrangeiros em investir no Brasil, o que está desenvolvendo e emergindo novamente a nossa Marinha Mercante.

Muitos são os fatores que elevam o Brasil na aérea comercial, mas atualmente devemos destacar a influência dos *commodities* e, principalmente, da área de petróleo e gás. A recente descoberta do pré-sal representa um avanço não só econômico, mas também social e tecnológico para o país. Ele está idealizando a ideia de resgatarmos nossa frota e reconquistarmos nosso espaço no mercado mundial, entretanto, desta vez, com o petróleo impulsionando nossa indústria.

A indústria naval brasileira conta hoje com projetos envolvendo investimentos na casa dos bilhões de dólares. Muitos navios estão sendo feitos e muitos outros ainda serão fabricados, novos estaleiros estão sendo construídos e os outros estão em processo de expansão. Somente a Petrobrás pretende investir US\$ 224.7 bilhões até 2015, sendo 57% desse dinheiro destinado à parte de produção e exploração e o restante na parte de construção de navios e plataformas. Tal cenário ganha ainda mais destaque visto que todo este dinheiro será investido no Brasil.

É crescente a entrada de dinheiro estrangeiro no país, uma vez que o mundo está interessado em nossas reservas petrolíferas, as quais são sinônimo de muita renda. Por isso, cabe à administração do Brasil gerenciá-las de forma estratégica e inteligente para tornar este momento duradouro. Dessa forma contamos com a astúcia e o empreendedorismo dos nossos empresários para desenvolver a Marinha Mercante Brasileira.

# CAPÍTULO I

## Histórico da Marinha Mercante Brasileira

### 1.1 – Histórico Nacional

Após anos do seu descobrimento, o Brasil, em meados do século XIX, começou a desenvolver o seu setor industrial, mais precisamente a indústria naval. Tal desenvolvimento veio acompanhando o entusiasmo da revolução industrial que acabara de ocorrer na Europa, já com o advento da propulsão da máquina a vapor que possibilitava percorrer distâncias longas rapidamente.

O Barão de Mauá, Irineu Evangelista de Souza, foi um homem de visão muito promissora em seus negócios, nascido no ano de 1813 em Arroio Grande, Rio Grande do Sul, foi um grande empresário do ramo logístico. Ainda jovem, começou a criar suas empresas e foi até mesmo à Inglaterra buscar recursos, pois estava convencido de que o Brasil deveria caminhar para o setor da industrialização. Construiu rodovias, hidrovias e ferrovias, e foi o fundador de importantes estaleiros e empresas de transporte marítimo e ferroviário, além de ter entrado para o ramo bancário, com a fundação do seu próprio banco. Por questões políticas e diplomáticas, foi perseguido e acabou falindo, todavia antes de falecer saudou todas as suas dívidas. Esse homem foi um ícone da indústria naval, pois expandiu os horizontes do país e deu o grande sopro para o desenvolvimento da nossa Marinha Mercante.

Em 1894, logo após a declaração da República, surge o Lloyd Brasileiro, formado pela fusão de cinco companhias brasileiras de navegação. Essa empresa foi de suma importância para o desenvolvimento econômico do Brasil. Passou por altas e baixas, deixando de ser privada para se tornar estatal com o afim de fugir da falência. Conseguiu se estabilizar em meados do século XX, já sendo a maior companhia do país. Com uma frota de 122 navios, liderava o setor marítimo da América do Sul. Passou por duas guerras mundiais onde sofreu perda de embarcações que foram torpedeadas por submarinos alemães e italianos. Possuía muitas linhas regulares para todos os cantos do mundo o que impulsionava a exportação e

importação de mercadorias e também de passageiros. Porém, o Lloyd sempre enfrentou dificuldades ao longo de sua trajetória e foi no final dos anos 80 que a companhia navegou para a beira de sua extinção. O pontapé inicial foi dado pelo presidente Fernando Collor que desferiu um golpe contra o principal pilar da Marinha Mercante, bloqueando, em 1990, as contas da empresa; que haveria de receber cinco milhões de dólares em depósito bancário por serviços de afretamento prestado. Esse dinheiro serviria como capital de giro para a companhia; que ficou até mesmo sem poder pagar seus funcionários, dando início a uma grande decadência. Além disso, o governo tomou a decisão de abrir a navegação brasileira à empresas estrangeiras, o que barateou o frete e diminuiu a receita do Lloyd. Foi extinta em outubro de 1997, durante o governo de Fernando Henrique Cardoso, com o plano nacional de desestatização das empresas.

Assim sendo, o final da década de 80 e durante a década de 90, foram períodos negros que a nossa Marinha Mercante enfrentou.

## **1.2 – Setores da Marinha Mercante**

Atualmente vive-se em uma nova era, a era do petróleo e gás. O Brasil é um dos mercados de derivados de petróleo que mais crescem no mundo e muito em breve vai se tornar um dos primeiros grupos produtores. Assim sendo este setor é o futuro do país. Ele engloba não só a produção e transporte do produto, como também vários outros ramos que são interligados, como é o caso dos rebocadores marítimos, das embarcações “supply”, navio sonda, etc.

Também não podemos deixar de lado o fato de o Brasil ser o segundo maior produtor de soja do mundo, perdendo somente para os Estados Unidos. Assim como é produtor de outros grãos como o milho, arroz, trigo, etc. Porém 68% de toda produção de soja é exportada para a União Europeia, Estados Unidos, Japão e China, o que estimula a navegação de longo curso e a utilização das malhas hidroviárias, onde os graneleiros são os principais tipos de navios para o transporte desses *commodities*. O Brasil está à beira de se tornar o maior “celeiro mundial”.

Cerca de 96% de toda exportação de produtos internos é realizada pelo mar. Entrando em cena a navegação de longo curso, a qual se destina à exportação e importação de bens de consumo, primário e secundário. Esse tipo de navegação basicamente destina-se a fazer percursos de rotas internacionais entre o Brasil e outro país. Com o crescimento da nossa economia e a grande relevância que esse setor consiste para a nação brasileira, é altamente relevante que o país olhe mais adiante e também invista nesse tipo de navegação.

Antes, porém, ressaltemos a navegação de cabotagem, que consiste no percurso de rotas ao longo de toda a costa brasileira. Sendo este modal infinitamente mais barato, menos poluente e mais autossustentável que o rodoviário, o qual é predominante no país. A cabotagem deveria, então, dominar o escoamento da produção interna ao longo da costa, para que juntamente com a navegação de longo curso pudessem controlar a prática abusiva dos preços cobrados pelo afretamento marítimo de empresas estrangeiras, fortificando a Marinha Mercante Brasileira e outros setores da economia nacional, gerando empregos e fortalecendo nossa soberania na navegação.

Por último, devemos destacar o setor hidroviário, que há muito tempo ficou esquecido, e agora vem ressurgindo com força. Seu crescimento é consequência da implantação dos Programas de Aceleração de Crescimento 1 & 2 (PAC), no qual o governo destina mais de R\$ 1,5 trilhão para o desenvolvimento econômico do país, sendo que R\$ 700 milhões serão empregados na navegação interior.

### **1.3 – Frotas da Marinha Mercante Brasileira**

Devido ao fato de o Brasil possuir uma imensa costa, com cerca de 3,5 milhões de quilômetros quadrados e com 8.500 quilômetros de extensão, indo do Arroio Chuí, extremo sul do país, até a foz do rio Oiapoque no norte do estado do Amazonas, é inerente aos interesses políticos e econômicos que o país tenha uma frota correspondente a esse potencial. Por isso, ao longo de nossa história, nota-se uma importante trajetória da frota mercante, desde os primórdios de 1813, ano no qual nascia a Marinha Mercante Brasileira, com a instituição do dia 28 de dezembro como sendo o dia da Marinha Mercante, até os dias atuais com o embalo do crescimento e desenvolvimento econômico do país.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, ANTAQ, a frota de navios marítimos no ano de 2012 corresponde a 681 embarcações entre bandeira nacional e bandeira estrangeira, sendo estas destinadas à navegação de cabotagem, longo curso e apoio marítimo. Porém comparando-se a países desenvolvidos como Grécia, Japão, Alemanha, nossa frota corresponde a somente 0.50% de toda a frota mundial. E isso não é de muito grado, uma vez que o Brasil desenvolve inúmeras atividades econômicas relacionadas diretamente com o mar e os navios de bandeira nacional correspondem a somente 4% do nosso comércio exterior, ou seja, paga-se frete ao exterior por 96% das nossas mercadorias transportadas.

Atualmente o maior armador da América Latina encontra-se no Brasil, e chama-se Transpetro, a Petrobrás Transporte S.A. Surgida em 1998 após o desmantelamento da antiga frota nacional de petroleiros, a FRONAPE. Ela atende não somente as necessidades de exploração, armazenamento e refino do petróleo e gás, como também toda a parte de logística e transporte de combustível no país, por meio da utilização de sua frota de navios. A frota da Transpetro tem a capacidade de transportar 2,9 milhões de toneladas de produtos e é formada por 57 embarcações. São elas:

- 14 navios aliviadores, para escoamento da produção de petróleo em alto mar;
- 8 navios para o transporte de petróleo e produtos escuros;
- 8 navios para produtos escuros e claros (óleo diesel e gasolina);
- 19 navios para produtos claros;
- 6 navios gaseiros, para transporte de gás liquefeito de petróleo (GLP);
- 1 unidade flutuante de transferência e estocagem de petróleo (FSO);
- 1 embarcação de apoio marítimo.

## CAPÍTULO II

### Economia Brasileira

#### 2.1 – A Importância da Marinha Mercante

O transporte marítimo sempre foi e será o meio mais barato e seguro de transportar as riquezas geradas por um país. Pode-se transportar uma grande tonelagem em uma única embarcação, o que certamente gera um frete mais acessível ao afretador. Basta olharmos os dados estatísticos de um país desenvolvido para percebermos que a maioria de sua exportação é feita por navios de bandeira própria. Isso impede que esse dinheiro destinado ao frete saia do país o que, conseqüentemente, gera uma maior circulação da moeda internamente, movimentando mais e mais a economia, visto que o frete marítimo custa cerca de 7% do preço final do produto.

Vivemos em um mundo globalizado o que significa dizer que todas as economias estão interligadas a ponto de se tornarem integradas. Um forte indicador disso, primeiramente, foi a crise econômica nos EUA em 2008 e posteriormente na União Europeia, que surgiu em 2011 e se entende até hoje. Essas crises não afetaram somente a economia local, mas também todos os países do mundo, especialmente aqueles com os quais possuíam acordos comerciais. Sendo que o setor de intercâmbio de serviços foi um dos mais afetados, ou seja, sem produção não houve exportação. Em âmbito mundial, o transporte marítimo desacelerou.

O Brasil é por muitos chamado de o país do futuro, pois possui um enorme potencial de crescimento econômico nas mais vastas áreas. É o maior exportador do Mercosul e possui ligação comercial com muitos outros países. Porém, por mais que se trate de uma nação marítima, em razão da sua imensa costa, ainda não tem uma frota mercante correspondente ao seu valor. O Brasil, nessa questão, já esteve melhor em tempos passados. Passamos, então, a recorrer a navios de bandeira estrangeira, abrindo as portas do frete para os outros países, deixando nosso transporte do comércio exterior monopolizado por empresas estrangeiras.

A aceleração do desenvolvimento econômico-social está sendo presenciada. Com a instituição do PAC-1 e PAC-2, o governo brasileiro pretende investir mais de um trilhão de reais, principalmente no setor de infraestrutura. Dessa forma, é imprescindível que haja uma especial atenção na área de transporte, tendo em vista os gastos elevados com o afretamento, que tornam os nossos produtos menos competitivos no exterior e até mesmo no mercado interno. O sucesso de tais projetos está fortemente ligado ao desenvolvimento de uma frota marítima que irá gerar maiores rendas e produtos mais baratos.

A economia brasileira, nos últimos anos, tem apresentado um crescimento consistente e sólido, considerada uma das potências emergente, possui grandes parceiros comerciais, tais como: Mercosul, União Europeia, Ásia, EUA, etc. Cerca de 60% das exportações são de produtos manufaturados e semimanufaturados, sendo eles muito importante para os *trades* no mercado externo. São produtos como o minério de ferro, soja e petróleo, ou seja, nossa economia está voltada para a agricultura e exploração de recursos naturais. Mas isso não impede de nós também possuímos um setor tecnológico sofisticado, como a construção de navios (ressurgimento dos polos navais), aviões (Embraer), centro de pesquisas aeroespaciais, uma base para o lançamento de foguetes e o domínio do mercado de biocombustíveis (etanol e biodiesel). Em 2008 tivemos um crescimento de 8,8% da indústria e também temos tido um significativo aumento no nosso PIB e o agronegócio foi responsável por 38% das exportações em 2010, representando 21% do PIB nacional.

O Brasil é a sexta maior economia do mundo, ficando atrás somente do EUA, China, Japão, Alemanha e França. O parâmetro de referência para essa classificação é o Produto Interno Bruto (PIB) dos países, que mede diretamente a soma de tudo que um país produz. Isso indica que temos um grande potencial e um futuro promissor pela frente. Ainda mais que no ano de 2008 recebemos o selo de “Grau de investimento seguro”, dado por agências globais de classificação de risco, que é um indicador para os investidores estrangeiros de que o Brasil é um local seguro para se investir dinheiro. Mostra que o país tem condições de honrar o pagamento de sua dívida pública, pratica boas políticas fiscais e arrecada mais do que ele gasta. Assim sendo, a nossa economia está se solidificando e crescendo podendo em menos de 40 anos se tornar a quarta maior economia do mundo segundo pesquisa da Fundação Getúlio Vargas (FGV).



## 2.2 - Balanço de Pagamento

Quando falamos de comércio interior e exterior, assunto que tange todas as transações comerciais e financeiras entre as nações, é inerente falar sobre a Balança de Pagamento. Esse instrumento é muito relevante para se determinar o estado da economia atual de um país.

A Balança de Pagamento é nada menos que o registro contábil de todas as transações financeiras e econômicas de um determinado país feitas com qualquer outro em um determinado período (geralmente de um ano). Ela está diretamente ligada ao comércio exterior, e resulta em saldos líquidos parciais que produzem diferentes impactos na estrutura interna do equilíbrio e desenvolvimento econômico e social.

Quando a entrada de capital é superior ao de saída no país, devido às exportações e importações, dizemos que houve um superávit, pois há o acúmulo de riquezas (saldo positivo). E quando o capital de saída é menor que o de entrada, dizemos que houve um déficit na balança, pois houve a saída de riquezas do país (saldo negativo). O resultado final revela a posição do estado em suas transações externas.

No Brasil a balança de pagamento fica a cargo do Banco Central, que busca seus parâmetros no manual do balanço de pagamento do Fundo Monetário Internacional – FMI, que é o padrão para o mundo inteiro. Ela é composta de duas principais contas, que são:

- Transações Correntes: é composta pelo saldo da balança comercial, balança de serviços e transações unilaterais;

- Conta Capital e Financeira: destinada a agrupar os investimentos diretos (brasileiros no exterior e estrangeiros no Brasil) e investimentos em carteira (ações e mercado financeiro).

Elas são muito importantes, pois sua soma representa a balança comercial global de pagamento, o que resume as transações econômicas do país, definidas através da natureza das transações econômicas e financeiras.

Então a estruturação da balança de pagamentos se põe da seguinte forma:

I) Transações Correntes:

- Balança Comercial: Exportações, Importações.
- Serviços e Rendas: Fretes, Viagens, Seguros, Financeiros, Royalties e Licenças, Alugueis, Serviços Governamentais e Outros Serviços.
- Transferências Unilaterais.

II) Conta Capital e Financeira:

- Investimento Direto;
- Investimento em Carteira.

III) Erros e Omissões;

IV) Resultado da Balança de pagamentos.

Sendo assim, verificamos que a Marinha Mercante tem um papel muito significativo na Balança de Pagamento, uma vez que transporta as mercadorias do país para o exterior e vice-versa. A pequena frota brasileira reflete com números negativos na nossa balança, sendo ela de cabotagem, longo curso ou de apoio, pois grande parte do lucro do frete pago a navios de bandeira estrangeira, é debitado nos países de bandeira da embarcação, dinheiro esse que sai do Brasil. Além disso, fatores como a construção naval e o reparo, também mexem no saldo da nossa balança, pois a maioria deles são feitos fora do país, remetendo boa parte do lucro para o estrangeiro. A boa notícia é que o Brasil está vivenciando mudanças nesse setor.

### **2.3 – Produto Interno Bruto**

O Produto Interno Bruto (PIB) é um importante indicador de desenvolvimento de um país, muito utilizado na macroeconomia tem o objetivo de mensurar as atividades econômicas de uma região. O PIB representa, em valores monetários, a soma de todos os bens e serviços prestados numa dada região por um determinado período. Ele considera somente os bens e serviços finais, e exclui os bens de consumo intermediário, para evitar o problema de dupla contagem na soma do PIB.

Sendo considerado para medir o crescimento econômico, devemos saber como o calculamos. Para isso, usamos uma fórmula simples e de fácil entendimento. Sendo ela:

$PIB = C+I+G+X-M$ , onde:

C = consumo privado;

I = investimentos totais feitos na região;

G = gastos do governo;

X = exportações;

M = importações.

Analisando-a, perceberemos que o PIB sofre uma influência do desenvolvimento naval do país, ligados aos investimentos, exportações e importações, fatores que se ligam diretamente com a Marinha Mercante.

No ano de 2011, o PIB brasileiro foi de R\$ 4,143 trilhões, com um crescimento de 2,7% em relação ao ano de 2010. Sendo que teve um crescimento de 3,9%, 1,6% e 2,7% respectivamente nos setores da agropecuária, indústria e serviços. Já no primeiro trimestre do ano de 2012, o crescimento foi de apenas 0,8% em relação ao mesmo trimestre do ano anterior, o que indica um fraco crescimento e conseqüentemente uma desaceleração da economia. Isso se deve à da crise econômica na Europa, aumento das importações e baixa produção no setor agrícola, devido ao clima desfavorável. Porém o crescimento do setor industrial de 1,7% e o aumento dos gastos do governo amortizaram a queda do PIB. Mesmo assim, a previsão para o final do ano é um crescimento de 2,7% a 3%. Dessa forma, concluímos que o crescimento e o desenvolvimento dos polos navais têm sido de grande importância para a elevação do PIB no cenário econômico atual e, ainda, com o incentivo do governo temos bons mares pela frente.

## 2.4 – Transporte e Logística

O transporte intermodal é aquele que requer tráfego misto ou múltiplo, envolvendo mais de uma ou várias modalidades de transporte. É indicado para atingir locais de difícil acesso. Muito importante para o nosso comércio, pois ele consiste em combinar as potencialidades dos nossos diferentes meios de transporte. Assim sendo, isso pode contribuir para uma diminuição no valor final do frete, menor poluição, mais agilidade e pontualidade nos prazos das entregas. Um exemplo prático desse transporte no Brasil é o transporte de grãos, que sai da lavoura e vai até um porto ou estação férrea por meio rodoviário, e digamos então que ele embarque em um navio onde seguirá para a China, sendo lá processado. Utilizou-se de dois modais diferentes.

Falamos agora do meio de transporte amplamente utilizado no Brasil, o transporte rodoviário. Sendo o principal modal do país, conta com cerca de 1.335.000 quilômetros de rodovias por onde passam cerca de 60% de todas as cargas movimentadas. Teve sua ascensão a partir da década de 50, onde o governo sempre incentivou e priorizou-o desde então. Durante a presidência de Juscelino Kubitschek, ele trouxe para o país grandes fábricas de automóveis, tais como Volkswagen, Ford e General Motors, dando um grande apoio e desenvolvendo a construção rodoviária. Esse setor corresponde a 6% do PIB brasileiro, segundo uma pesquisa da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Porém, apesar de ser o principal modal do Brasil, não podemos negligenciar o fato de ele ser o mais custoso, pois possui um elevado custo de manutenção das estradas e dos veículos, além de ter uma baixa eficiência energética, gastar mais combustível e ser um grande agente poluidor do meio ambiente.

O modal ferroviário, há tempos esquecido pelo nosso governo, começa a ressurgir, com a construção da linha do trem bala Rio de Janeiro – São Paulo. Isso mostra um avanço no setor, mas não elimina o fato de somente 20% do escoamento da carga interna ser feito por este modal, uma vez que, em países desenvolvidos, ele pode chegar a representar 40% do total da carga movimentada. Possuímos atualmente menos de 30.000 quilômetros de ferrovias, espalhados por 22 estados ainda com três diferentes tipos de bitolas, fator que incompatibiliza a utilização de toda a malha por um único trem, por exemplo. Esse modal é um dos meios mais seguros e baratos, pode atingir regiões de difícil acesso, como as regiões serranas, possui

uma maior eficiência energética, menos consumo de combustível, menos poluição e menos manutenção quando comparado com o rodoviário. Mas é lamentável saber que o governo se importa pouco com o seu desenvolvimento, apesar de termos tido um aumento na tonelagem de cargas que utiliza-o. Ainda está longe a realidade de atingirmos 40% de escoamento de carga do país por vias férreas.

Muito pouco utilizado no Brasil, mas com um grande potencial de desenvolvimento, o transporte hidroviário fluvial é, sem dúvidas, o mais barato e ecologicamente correto para se fazer o escoamento da produção interna. Com aproximadamente 40.000 quilômetros de hidrovias navegáveis, utiliza-se pouco mais de  $\frac{1}{4}$  desse total, são 13.000 quilômetros percorridos por barcaças e chatas. Pode-se transportar grande quantidade de produtos, por longas distâncias, com um baixo custo. Além do mais possui um baixíssimo custo de manutenção das embarcações e das hidrovias em comparação com modal ferroviário e rodoviário, sendo a vida útil de uma embarcação dessas três vezes maior que a de um caminhão.

O transporte hidroviário marítimo é de suma importância para o crescimento econômico do país, pois ele é o elo das relações comerciais com o exterior. Permite deslocar cargas maiores e em grande quantidade com um menor custo em comparação com os meios de transporte terrestres para deslocamentos intercontinentais. É um meio de transporte assertivo em seus prazos de entrega, seguro contra roubos, preserva a integridade física das cargas, reduz o consumo de combustível e vem sendo utilizado como mitigação ambiental por empresas que fazem balanço na emissão de monóxido de carbono, pois apresenta uma redução de até 76% na emissão. Responsável por cerca de 75% das trocas comerciais internacionais brasileiras esse setor que por tempos ficou esquecido, começa a ganhar forças graças a descoberta da camada do pré-sal e ao PAC lançado pelo governo federal. Porém como já abordado anteriormente, grande parte das nossas mercadorias fica a cargo do transporte por empresas estrangeiras, fator esse que gera uma desagregação no valor desse nosso setor econômico.

Segundo Elisabeth Nóbrega, consultora legislativa do senado federal, em sua pesquisa, *Evolução e Perspectivas de Desenvolvimento da Marinha Mercante Brasileira*, desenvolvida em 2006; afirma:

“O fundamento básico para a existência de uma marinha mercante própria é o de contar com uma frota mínima de embarcações que permita ao País independender de empresas estrangeiras para escoar sua produção. Além disso, a consolidação da Marinha Mercante é um importante passo para o desenvolvimento de atividades ligadas ao mar, como a construção naval e a prospecção mineral ou biológica, entre outras. Para isso, seria necessária a alteração da atual política vigente, com foco na desvinculação entre as políticas de incentivo à construção naval e do setor de navegação.”

## 2.5 – Globalização

A globalização possibilitou uma interligação entre os continentes a ponto de ser possível realizar comunicações em tempo real com pessoas do outro lado do planeta. Ela desempenhou e desempenha um papel muito importante nas transações econômicas comerciais entre os países, auxiliando nas negociações, no transporte e na logística. É devido à agilidade de interligação nas transações financeiras internacionais e na comunicação que é possível realizar importantes negociações.

Uma característica única da globalização é a busca das indústrias pela redução de custos na manufatura de seus produtos. Muitas delas produzindo suas mercadorias em diversos países, optando por lugares onde a matéria-prima, energia e mão de obra sejam mais baratos. Como, por exemplo, na fabricação de um tênis que teve seu projeto desenvolvido nos Estados Unidos, sua matéria-prima proveniente do Brasil, foi produzido na China e por final ele é destinado a diversos países consumidores.

Dentro deste processo econômico, muitos países se juntaram e formaram blocos econômicos, cujo objetivo principal é aumentar as relações comerciais entre os membros. Nesse contexto, surgiram a União Europeia, o Mercosul, a Comecom, o NAFTA, o Pacto Andino e a Apec. Esses blocos se fortalecem cada vez mais e já se relacionam entre si. Dessa forma, cada país, ao fazer parte de um bloco econômico, consegue mais força nas relações comerciais internacionais, sendo que a organização e a produção globalizados não seriam possíveis se, pelo menos, duas atividades econômicas não respondessem rápido e adequadamente: a telecomunicação e o transporte marítimo.

O transporte marítimo passou a ser, então, integrado com os outros modais, um grande otimizador do transporte global, desenvolvendo um importante papel no funcionamento de complexas cadeias logísticas de transporte. O segmento de carga geral constitui o principal mercado mundial de Marinha Mercante, dominado pelo transporte de contêineres, que responde por dois terços do valor do transporte mundial de cargas. Com a globalização da economia, o transporte marítimo internacional tende a utilizar navios grandes e velozes, em poucos portos especializados e com operações intermodais sofisticadas, com tempo mínimo para carga e descarga.

Assim sendo, com os meios de interface cada vez mais desenvolvidos, aliados juntamente com as técnicas de transporte e logística, possibilitam a realização de transações comerciais de maior porte e valor agregado mais elevado, integrando uma grande rede de países fornecedores de produtos brutos e manufaturados, com um menor custo final e maior qualidade ao consumidor.

## CAPÍTULO III

### Perspectivas para o futuro

#### 3.1 – Cenário Atual

O mar é de importância vital para a nossa economia. O Brasil desenvolve inúmeras atividades econômicas relacionadas à exploração dos recursos marítimos. É dele que sai 85% de toda a exploração de petróleo e gás do país, sem ele passaríamos por uma crise energética onde, sem dúvida alguma, não seríamos autossuficientes energeticamente. Há também um grande valor financeiro agregado ao transporte marítimo, pois temos uma costa com mais de 8.500 quilômetros de extensão propícios à navegação de cabotagem que, não obstante, as taxas significativas de crescimento da carga transportada, a falta de embarcações resultante do atrelamento das políticas de Marinha Mercante e de construção naval prejudica bastante sua expansão. Elisabeth Nóbrega, consultora legislativa do senado federal, em sua pesquisa, *Evolução e perspectivas de desenvolvimento da marinha mercante brasileira*, desenvolvida em 2006 disse:

“Embora a prática do afretamento tenha atenuado o problema, a falta de um número mínimo de embarcações próprias, principalmente na movimentação de contêineres, impede a oferta de maiores frequências e mesmo o atendimento a um número maior de portos e rotas. Empresas que deixaram de transportar seus produtos por cabotagem apontaram os altos custos do frete (26,3%) como a maior causa, seguida pela baixa frequência das linhas (15,8%). Paradoxalmente, a mesma pesquisa indica que o custo do frete foi a principal vantagem apontada (41,3% dos entrevistados) para utilização da cabotagem. A pesquisa mostra que ‘a percepção positiva em relação à evolução das tarifas (54,2%) é duas vezes maior que a percepção negativa (27,1%)’ ”.

O cenário atual é bastante animador para os diversos ramos da navegação. O Brasil é o país com o sexto maior PIB do mundo, segundo dados do FMI – fundo monetário internacional – com um PIB nominal de 2.492.908 milhões de dólares, número esse que nos coloca muito acima de países desenvolvidos. Isso mostra a força que a economia brasileira possui, seja no setor industrial, de prestação de serviços, exploração de recursos naturais ou



agrícola. O país já passou por duas crises mundiais: a vivida nos Estados Unidos da América e na Europa, sem registrar um índice alarmante de desemprego e sem uma forte desaceleração da sua produção industrial, o que nos mostra o quão consistente a nossa economia está. Fatos esses que estão, também, agregados de forma direta ao transporte de cargas, onde entra em cena a Marinha Mercante brasileira.

## **3.2 – Projeções**

Com um embasamento em pesquisas na estruturação da econômica brasileira e com o respaldo no cenário atual que a nossa Marinha Mercante vive, podemos chegar a algumas conclusões a respeito do futuro que nos aguarda.

### **3.2.1 – Pré-sal**

O pré-sal nada mais é que uma formação rochosa formada de sal petrificado sobre o leito marítimo. No Brasil, a profundidade dessa camada situa-se de 1.000 a 2.000 metros somente de lâmina d'água e entre 4.000 e 6.000 de profundidade no subsolo, ou seja, a profundidade total até atingir o petróleo pode chegar a 8.000 metros. Ele estende-se por uma faixa de 800 quilômetros ao longo da costa brasileira entre os estados de Espírito Santo e Santa Catarina, segundo pesquisas realizadas por geólogos da Petrobrás.

Estima-se que essa reserva de óleo e gás pode chegar a 80 bilhões de barris de petróleo, sendo ele considerado de média e alta qualidade, o que colocaria o Brasil em sexto na posição de maiores países retentores desse recurso mineral. Isso não só acalenta a indústria da construção naval, como também o setor de transporte e logística do país, gerando muitos empregos diretos e indiretos e desenvolvendo uma gama maior na criação e aperfeiçoamento de tecnologias referentes à exploração de petróleo em grandes profundidades, o que nos torna supremos nesse assunto.

Mesmo após as crises mundiais, o Brasil vem atraindo muitos investidores estrangeiros, aumentando o volume de investimentos internacionais. A descoberta das jazidas de petróleo do pré-sal tem projetado o mercado econômico brasileiro a um status privilegiado, tornando o mercado nacional um dos mais vantajosos para se investir. O pré-sal brasileiro deve representar até o final desta década uma expansão de 77% da oferta atual de petróleo do país, de acordo com o estudo “Brasil Sustentável – Perspectivas dos mercados de petróleo, etanol e gás”, desenvolvido pela Ernst & Young Terco, em parceria com o FGV Projetos, da Fundação Getúlio Vargas. As atividades de exploração e produção de petróleo devem atrair investimentos de 250 bilhões de dólares em dez anos.

Ildo Sauer, ex-diretor de Gás e Energia da Petrobras e um dos diretores do Instituto de Eletrotécnica e Energia da Universidade de São Paulo (USP), em entrevista ao Imprensa Popular setembro de 2009, quando perguntado sobre a importância das descobertas recentes de jazidas petrolíferas na camada pré-sal, respondeu da seguinte maneira:

“A produção brasileira se concentra, hoje no ‘primeiro andar’ das jazidas no mar, e o país já é auto-suficiente 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 destas 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 esgotadas em não mais de 30 anos.”

Mais do que óbvio, as reservas petrolíferas da camada do pré-sal são a certeza de um futuro promissor para o Brasil. Já estamos vivenciando uma nova era da Marinha Mercante ligada ao setor de óleo e gás. Polos navais estão sendo desenvolvidos, estaleiros construídos e a produção de navios está a todo vapor, embalada pelo Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro.

### **3.2.2 – Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef)**

O Promef é um plano da Transpetro destinado à ampliação da frota marítima da empresa com o lançamento de 49 navios até 2016. Todas as construções dar-se-ão no Brasil, seguindo uma das premissas do programa. Hoje são mais de 60 mil pessoas empregadas diretamente pelo setor, 30 vezes mais que no ano de 2001. Tudo isso ratifica o bom andamento do PAC, pois o Promef, que integra o PAC 2, está resgatando a indústria naval brasileira. “Estamos provando que os brasileiros sabem fazer navios.” afirmou a presidente Dilma Rousseff no dia da inauguração do navio Celso Furtado.

O Programa teve início em 2004 e já, em 2010, vivenciamos a sua afirmação com o primeiro navio lançado ao mar, no estaleiro Atlântico Sul, em Pernambuco, o petroleiro João Cândido. Posteriormente no estaleiro Mauá, em Niterói, lançou-se o navio Celso Furtado, Sérgio Buarque de Holanda, Rômulo de Almeida e o José de Alencar. O Promef divide-se em duas fases sendo que:

- A primeira fase, prevê a construção de 23 navios, sendo 10 suezmax (157 mil TPB), 5 aframax (114 mil TPB), 4 panamax (73 mil TPB) e 4 navios de produtos (48 mil TPB), com índice de nacionalização de 65%;

- E na segunda fase está prevista a construção de 26 navios, sendo 4 sezmax aliviados de posicionamento dinâmico (160 mil TPB), 3 aframax aliviados de posicionamento dinâmico (110 mil TPB), 8 navios de produtos (30 mil e 48 mil TPB), 8 gaseiros (4 mil, 7 mil e 12 mil m<sup>3</sup>) e 3 navios para transporte de binker (4,3 mil TPB), com índice de nacionalização de 70%.

Nos últimos três anos estão sendo criadas muitas oportunidades, pois três estaleiros foram criados no país devido às demandas do Programa: o estaleiro Atlântico Sul, no complexo industrial portuário de Suape e o estaleiro STX Promar, ambos em Pernambuco, e o estaleiro Rio Tietê, no município de Araçatuba, interior de São Paulo. “Este é um momento histórico para a indústria naval e para a Marinha Mercante do país.” Afirma o presidente da Transpetro, Sérgio Machado.

Foi também anunciado que seria preciso 200 embarcações de apoio para suprir as necessidades da exploração do pré-sal, sendo que a grande maioria delas será afretada (aluguel de longo prazo) pela Petrobrás, seguindo o quesito de que todos os barcos devam ser de bandeira nacional pertencentes a empresas brasileiras.

Com o desenvolvimento do Promef e a exploração do pré-sal, a intenção é ter uma maior participação no mercado externo, tornando o Brasil um exportador de petróleo, e também de movimentar arduamente a indústria interna com relação a todos os setores da indústria naval, uma vez que a construção dos navios possui um alto índice de nacionalização. Sendo assim, a Transpetro poderá melhor responder aos desafios impostos pela maior produção de óleo e gás e a autossuficiência em petróleo.

Para de Sergio Machado, atual Presidente da Transpetro:

“A indústria naval brasileira vive um momento extraordinário. Novos estaleiros são criados, outros tem seus projetos anunciados, enquanto os já instalados se modernizam. Já possuímos a quarta maior carteira mundial de encomendas de navios e estamos criando milhares de novos empregos, com programas paralelos de formação e capacitação profissional.

Este cenário não surgiu por acaso. É o resultado de uma visão de futuro, de um planejamento estratégico que contemplou a revitalização da indústria naval brasileira como uma das metas prioritárias do país. A oportunidade nasceu com a necessidade de modernizar e expandir a frota nacional de petroleiros, diante do aumento considerável da nossa produção petrolífera. Mais recentemente, a descoberta de fantásticas reservas da camada do pré-sal tornou ainda mais consistente a diretriz traçada.

O Promef se constituiu na mola propulsora para chegarmos a essa nova era da indústria naval brasileira. Demanda atraente e recursos assegurados se somaram à estabilidade econômica e à plena normalidade democrática, duas conquistas fundamentais da cidadania e condições indispensáveis para garantir o sucesso de um plano dessa envergadura.

O fator-chave do sucesso do Promef, no entanto, uma premissa da qual jamais nos afastamos. Cuidadosos estudos nos mostrara que a indústria naval só renasceria no Brasil em bases sólidas, caso se tornasse mundialmente competitiva. Não queríamos navios a qualquer custo e sim construir um programa duradouro e sustentável.

É isto que estamos fazendo, por meio da escala gerada pelo volume das encomendas do Promef. Assim, os estaleiros podem investir em instalações, tecnologia e capacitação, viabilizando sua curva de aprendizado. A assessoria tecnológica de alguns gigantes mundiais do setor é também

fator fundamental para chegarmos ao estado da arte na construção de navios de grande porte. Não queremos nada menos do que isso.”

### **3.2.3 – Polo Naval de Rio Grande**

Desde 2003 a indústria naval vem se recuperando do seu abandono e da falta de injeção de dinheiro. Mas como já era de se esperar, a descoberta das novas jazidas de petróleo no litoral brasileiro, por serem grandes reservas petrolíferas, deixam-nos duas opções: fazer a abertura unilateral da exploração desses poços para empresas do exterior, ou investir no segmento da indústria naval e infraestrutura portuária do Brasil. Com a escolha da segunda opção, o governo federal projetou um plano para garantir essa soberania de transporte e exploração desse novo óleo e gás, além de estimular a iniciativa privada para a construção de barcos e plataformas.

A construção de novos estaleiros e a modernização dos já existentes são contemplados, majoritariamente, com os recursos do PAC, lançado em 2009. Nossa economia navega a toda força e, junto com ela, navegam os polos navais, que estão se tornando seus pilares, pois atualmente é o setor que mais gera emprego e desenvolvimento social no país. Os polos navais são a grande aposta do governo e da indústria para atrair encomendas geradas pelo petróleo e pelo esforço de exploração do pré-sal. Somente em aço, a demanda da Petrobras é de 4 milhões de toneladas até 2015, para construção de sondas, plataformas e navios.

O porto de Rio Grande é um grande propulsor do desenvolvimento gaúcho e brasileiro e tem importância estratégica no crescimento do comércio exterior do país. Porto mais importante do Mercosul, possui um calado profundo e pode receber grandes embarcações. Devido a sua boa localização geográfica, possui grande capacidade de ampliação e expansão da sua infraestrutura. A ilha Terraplano, que fica em frente ao cais, é originária de sedimentos retirados da primeira dragagem do canal, há quase mais de um século, ela representa o “pote de ouro” do porto gaúcho, pois pode tornar-se o berço de atracação de mais 16 navios, segundo estudos do porto. Ela é o mais novo desafio da iniciativa privada, pois é um

verdadeiro resgate da indústria naval brasileira e pode elevar o porto de Rio Grande ao patamar de superporto.

Segundo a Petrobras, está previsto até o ano de 2015 a criação de 400 mil empregos, diretos e indiretos, somente no polo naval de Rio Grande, desde profissionais com nível básico e técnico de educação, até profissionais de nível superior como engenheiros. A construção da plataforma P-53 em 2006 e a atual montagem da P-55 e P-63, mais a encomenda de oito cascos de navios para a exploração do pré-sal, estão fazendo o estado passar uma fase de muito progresso. A nação gaúcha está sendo muito beneficiada por este segmento, Rio Grande é atualmente o segundo maior polo naval do Brasil.

Estão instaladas na cidade importantes empresas do setor de óleo e gás e empresas especializadas na construção de plataformas petrolíferas, tais como ECOVIX, WILSON,SONS Estaleiros, QUIP e ENGEVIX. Todos os investimentos dessas empresas no estado giram em torno de 14 bilhões de dólares. Uma das grandes apostas do setor é na construção de cascos padronizados para plataformas de exploração do pré-sal, o que permitirá maior rapidez no processo de construção, ganho de escala e a consequente otimização de custos. Elas são do tipo FPSO, aptas para a produção, armazenamento e escoamento do petróleo, e foram projetados para atender a demanda de 150 mil toneladas de óleo por dia e 6 milhões de m<sup>3</sup> de gás/dia.

Com a construção da P-53, Rio Grande passou a ser a sexta maior cidade da economia gaúcha com um crescimento econômico de 27,88% contra 12,85% do resto do estado e, em 2008, chegou à quarta colocação. Isso gerou emprego e desenvolvimento na cidade. Atualmente a área de construção civil tem crescido bastante, novos bairros e até mesmo um shopping center estão sendo construídos na cidade, o que alavanca não só profissionais da indústria naval, como também profissionais de um ramo diametralmente oposto.

A Petrobras promete investir pesado, são 225 bilhões de dólares até 2015 para executar o projeto de exploração da camada do pré-sal ao longo da costa brasileira, é o maior plano de negócios do mundo. Para isso, a empresa vem investindo dinheiro no projeto para revitalizar a indústria naval nacional. Rio Grande é um dos protagonistas dessa transformação, com o recebimento de 2,1 bilhões de dólares da referida empresa, a cidade que está dotada com o maior dique seco da América Latina para a construção de plataformas de petróleo, está fazendo bom uso dele. Já entregou uma e está prestes a entregar mais duas encomendas.

Marcos Reis, diretor de suporte corporativo da QUIP, a empresa pioneira no polo naval de Rio Grande, afirmou que Rio Grande é o polo naval mais desenvolvido do Brasil. A proximidade com os países do Mercosul, a posição estratégica junto às rotas marítimas internacionais e a credibilidade da economia brasileira aumentam o interesse dos investidores estrangeiros. É muito dinheiro para ser investido na infraestrutura do porto e no polo, todo mundo ganha com isso, as cidades periféricas, a própria cidade, o estado do Rio Grande do Sul e o Brasil. “O que vem pela frente é muito grande” afirma Ivo Dworschak, vice-presidente do Estaleiro Rio Grande do grupo Engevix.

A plataforma P-53, já foi concluída e duas mais, a P-58 e a P-63, estão em fase de produção. Oito cascos de plataformas de exploração e três navios-sonda estão na fase de projeto. Além disso, um estaleiro da empresa Wilson, Sons está destinado à produção de navios de apoio está sendo projetado e um novo estaleiro o EBR São José do Norte, na cidade vizinha, aguarda liberação da licença ambiental para iniciar o projeto. Esses são os resultados dos investimentos nesse polo naval, pois o governo do estado colocou o desenvolvimento da indústria oceânica no centro de suas prioridades. O estado oferece vários benefícios, tais como incentivos fiscais e financiamentos. A intenção é de que o Rio Grande do Sul venha a ser um dos líderes na indústria *offshore*.

### **3.2.4 – Escoamento da Produção Interna – Hidrovias**

O futuro do transporte interno de cargas caminha para uma questão de incerteza. Analisando os parâmetros de transporte atuais, percebemos que a predominância é do modal rodoviário, porém com o incentivo ao crescimento da economia, muitos setores que necessitam desse serviço estão se expandindo rapidamente. Isso implica em dizer que necessitaremos então, de uma remodelagem nos meios de transporte do Brasil.

Fazendo-se uma rápida comparação analítica, enxergaremos os seguintes valores com relação à percentagem de utilização dos principais modais disponíveis no país: 25% de participação do modal ferroviário, 13% do modal aquaviário e 58% do modal rodoviário. Ou seja, o escoamento de toda carga do interior do país até o seu destino final ou vice-versa é notoriamente feito através de estradas, o que implica dizer que atualmente o Brasil detém uma

maior taxa de utilização das rodovias em sua matriz, resumindo-se em um transporte oneroso e com baixa eficiência energética.

Isso não representa um aspecto positivo, mas sim o contrário. É incompreensível um país com uma grande extensão de leitos de rios navegáveis como o Brasil não ser detentor do modal hidroviário. Está comprovado cientificamente que esse meio de transporte é o mais eficiente energeticamente, pois consome menos combustível, isto é, 4 litros de óleo diesel por quilômetro útil, contra 15 litros do transporte rodoviário, segundo a *National Waterways Foundation* (NWF), dos Estados Unidos. Além de possuir um volume de carga muito maior. Ainda de acordo com dados da NWF, o custo médio do frete pelos rios é de US\$ 12,00 por tonelada transportada, enquanto nas rodovias esse valor salta para US\$ 40,00. Somente para transporte de soja, um dos principais *commodities* do Brasil, o custo do modal hidroviário fica cerca de US\$ 8,00, cerca de três vezes menos que o frete pago a caminhões.

Mesmo assim, a malha hidroviária continua subaproveitada, menos da metade da capacidade atual é aproveitada para a mobilização de cargas. No ano de 2010, somente 7% de toda a carga movimentada no país passou pelos nossos rios. Para efeito de comparação, a Europa utiliza 26.000 quilômetros de vias fluviais, os Estados Unidos utilizam 40.000 quilômetros e o Brasil 13.000 quilômetros de hidrovias, sendo que podemos sair desse patamar para 25.000 quilômetros em apenas dois anos. “O que precisamos é somente de visão estratégica”, segundo Paulo Lemgruber, presidente da InterOcean.

De acordo com o estudo “As Hidrovias Interiores no Brasil”, de autoria de Luiz Sérgio Silveira Costa, feito em 2004, o custo de implantação de um quilômetro de hidrovia é de US\$ 34.000, o mesmo trecho em uma ferrovia custaria US\$ 440.000 e o de uma estrada é de US\$ 1,4 milhão. Isso mostra o descaso e a falta de interesse do governo em investir nessa área.

Porém nos últimos anos a navegação interior passou a ter mais importância na pauta dos investimentos e dos investidores. Com a criação do Plano Nacional de Interligação Hidroviária (PNIH), o setor hoje se encontra inserido no PAC e recebeu investimentos do governo federal, na ordem 1 bilhão de reais na primeira fase do plano e receberá 2,7 bilhões de reais, na segunda fase, até 2014. Isso não somente desenvolve o setor como também incentiva e desperta o mercado em relação ao potencial e a importância deste modal.

De acordo com o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), é previsto um aumento na utilização da participação dos modais ferroviário e aquaviário sobre o modal



rodoviário, buscando um equilíbrio entre os três até 2025, conforme ocorre em países desenvolvidos como nos Estados Unidos, por exemplo. A participação do modal ferroviário passará a ser de 32%, a do aquaviário de 29% e a do rodoviário de 33% nesse cenário futuro, acarretando em uma maior competitividade do nosso produto interno, e aumentando o seu valor agregado devido aos menores preços pagos pelos fretes.

Possuímos seis hidrovias que são utilizadas atualmente, totalizando os 13.000 quilômetros de vias navegáveis. São elas:

- Hidrovia Solimões-Amazonas - Compreende toda a bacia amazônica com mais de 7.000 km;
- Hidrovia Araguaia-Tocantins - Durante as cheias do Rio Tocantins, o trecho navegável atinge 1.900 km e no Rio Araguaia atinge 1.100 km;
- Hidrovia São Francisco - Totalmente navegável em 1.371 km. O principal trecho está entre as cidades de Pirapora-MG e Juazeiro – BA;
- Hidrovia Tietê-Paraná - São 1.250 km navegáveis divididos em 450 km no Rio Tietê e 800 km no Rio Paraná. Interliga com Argentina e Paraguai;
- Hidrovia Taguari-Guaíba - São 686 km de extensão, no Rio Grande do Sul;
- Hidrovia do Parnaíba - Com uma extensão aproximada de 1260 km, é constituída pelos rios Parnaíba e Balsas.

Segundo estudo da Macrologística, o desenvolvimento de hidrovias traz resposta rápida a investimentos, sendo possível reduzir os custos logísticos e aumentar a competitividade das regiões norte e centro-oeste do país, com retorno do investimento em menos de quatro anos. São mais de 40.000 quilômetros de rios ao longo do Brasil inteiro que poderiam ser explorados como via de transporte de cargas, através da dragagem dos leitos dos rios, derrocamento e sinalização, obras de melhoria dos portos e a construção de eclusas. Investimentos esses que estão previstos na segunda etapa do PAC-2.

O transporte de granel sólido e líquido já é uma realidade nas hidrovias do país, pois eles são os principais insumos transportados por esse meio. Para acalantar o setor, previamente, no estaleiro Rio Tietê, estão sendo construídas barcaças encomendadas pela Petrobras para fazer o escoamento de etanol e óleo diesel no interior do país. Porém, já existem empresas que estão se voltando para o transporte de containers em barcaças,

possibilitando assim o transporte de carga geral, seguindo o mesmo modelo que é utilizado na Europa e países da Ásia.

É grande a necessidade de desenvolvimento do transporte hidroviário no interior do Brasil. O crescimento do país com certeza passa pelo desenvolvimento das nossas vias fluviais navegáveis e será um benefício muito grande se o governo conseguir equilibrar os modais de transporte de carga interior, assim sendo, todos os produtos terão um valor final de mercado menor devido ao baixo custo do frete, o que tornará nossa indústria mais competitiva com relação às concorrentes do exterior.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

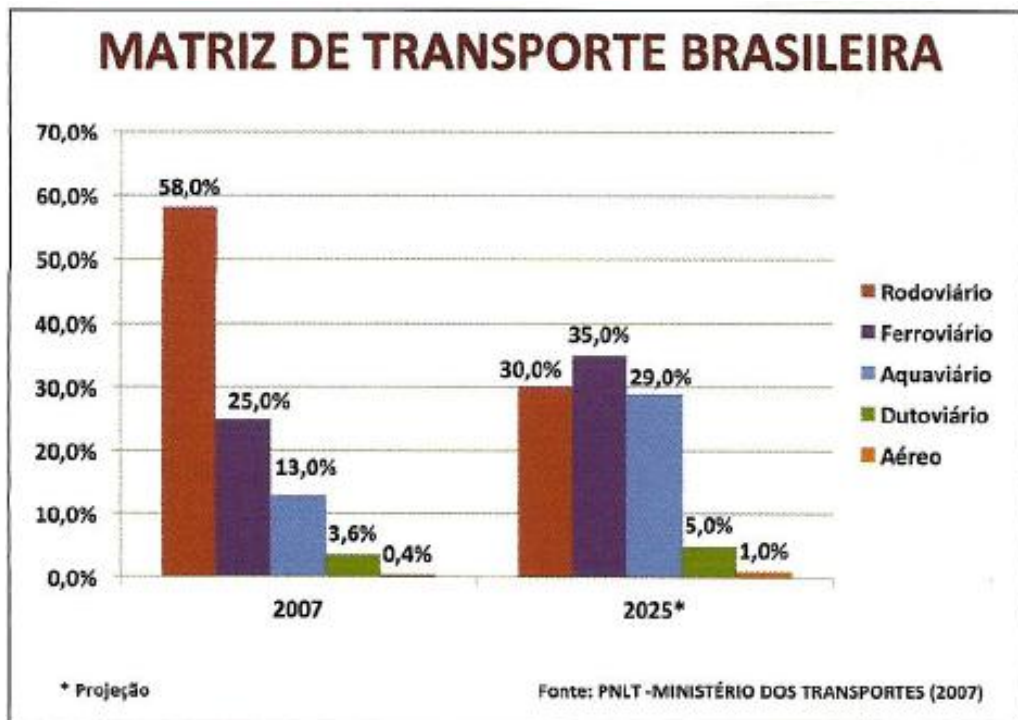
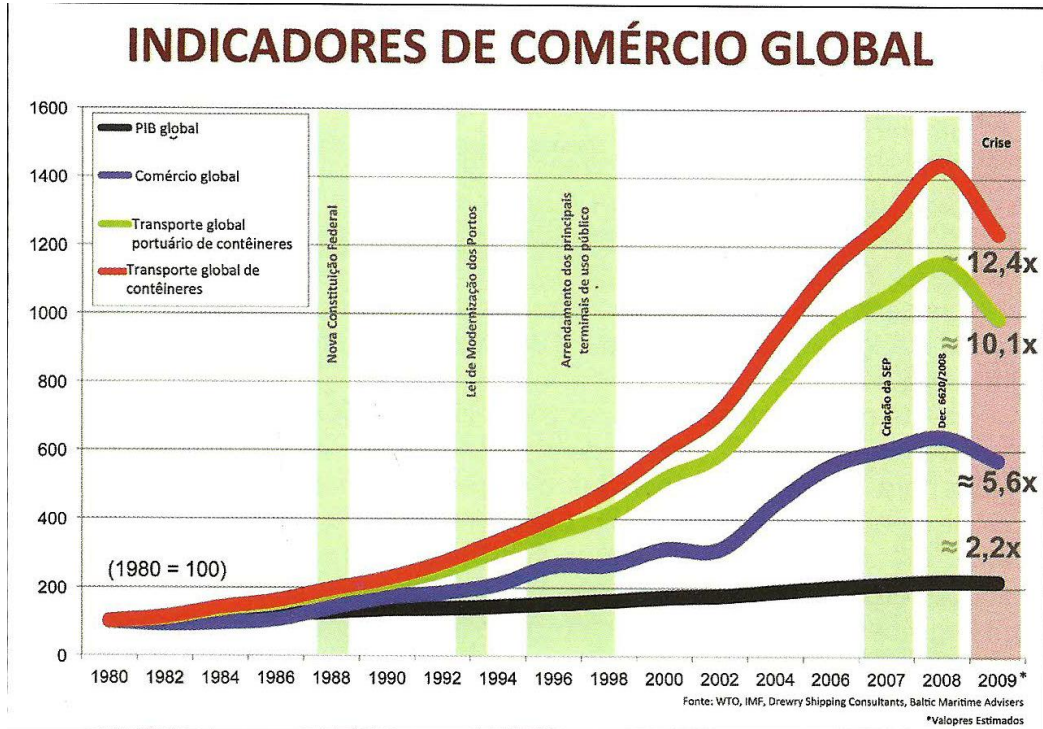
A nossa Marinha Mercante está entrando em uma fase excepcional. A descoberta das reservas do pré-sal estão impulsionando o setor de óleo e gás da nossa economia. Estaleiros estão sendo criados e polos navais estabelecidos. Junto a isso, a crescente demanda por mão-de-obra gera mais renda às famílias, aumentando o poder de compra das diversas classes sociais brasileiras. A nossa indústria naval, devido ao programa ao Promef, encontra-se a toda máquina avante com perspectiva de um futuro promissor.

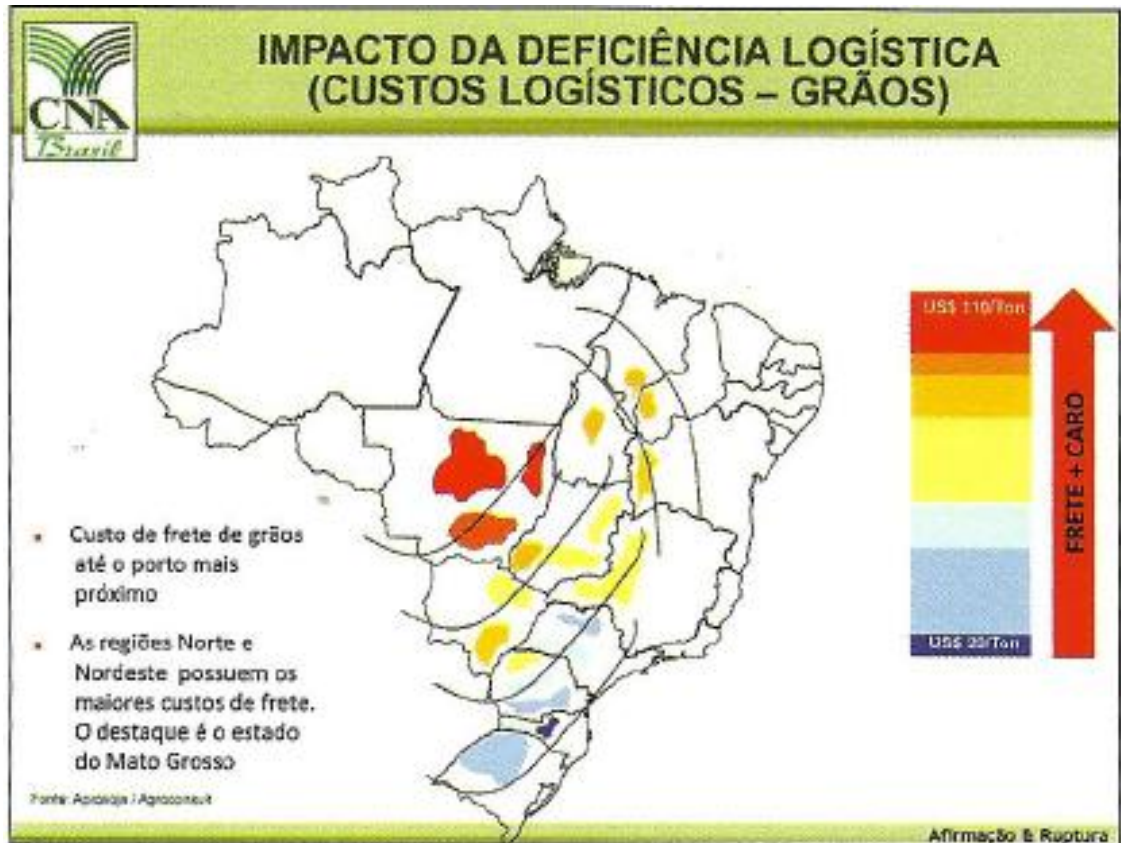
O Brasil passa por uma fase econômica excelente. Possui o grau de investimento, garantindo assim uma boa injeção de capital estrangeiro em nossa economia. Entretanto, vale ressaltar, que apesar desse avanço econômico, principalmente no setor petrolífero, o governo deve voltar sua atenção para a frota de sua Marinha Mercante atual destinada à exportação e importação de produtos a qual encontra-se muito reduzida em comparação às décadas passadas. Seguindo esse ideal, não só haverá um maior equilíbrio em nossa balança comercial, como também uma redução de gastos destinados ao pagamento de fretes aos transportadores de países estrangeiros.

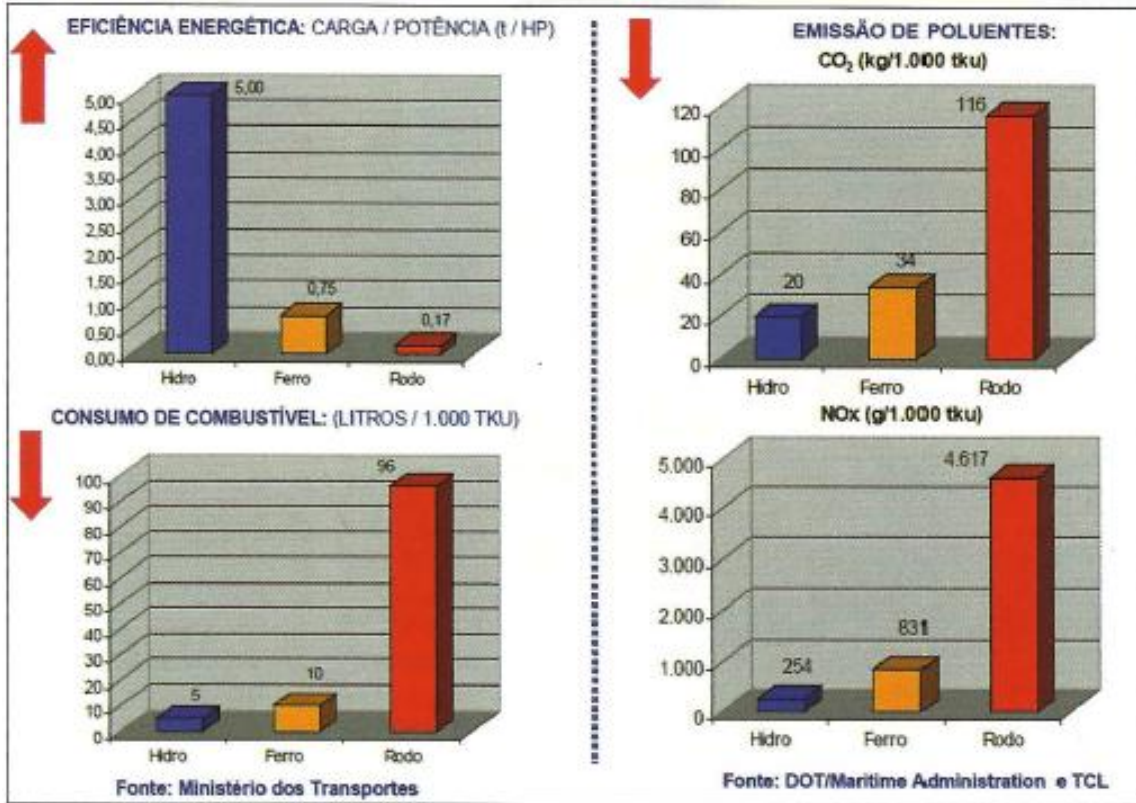
É importante observar que apesar de todos os investimentos em logística e transporte efetuados pelo governo federal, os PAC 1 e PAC 2, continuamos com uma grande desigualdade entre os três principais modais brasileiros. Dever-se-ia dar prioridade aos meios ferroviário e hidroviário e não ao rodoviário como ocorre. Países desenvolvidos, além de possuírem um equilíbrio nos seus modais, incentivam muito mais o transporte hidroviário e ferroviário na medida do possível. É impressionante a diferença no custo do frete e nos outros diversos benefícios que eles oferecem, principalmente quando se trata de meio ambiente. Planos e ações referidas a isso precisam ser reformuladas e traçadas.

Em termos gerais, podemos concluir que apesar de se ter muito ainda a fazer para o pleno desenvolvimento do Brasil, no que tange à Marinha Mercante Brasileira, podemos ser otimistas, pois ela encontra-se em um bom momento e está se expandindo novamente. Com certeza o futuro dela será brilhante, muito promissor e irá perdurar mais do que muitos pensam.

## ANEXOS







## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- [http://www.navioseportos.com.br/cms/index.php?option=com\\_content&view=article&id=50:importancia&catid=35:historia-mm-brasileira&Itemid=82](http://www.navioseportos.com.br/cms/index.php?option=com_content&view=article&id=50:importancia&catid=35:historia-mm-brasileira&Itemid=82)
- [http://www.navioseportos.com.br/cms/index.php?option=com\\_content&view=category&id=34&Itemid=54](http://www.navioseportos.com.br/cms/index.php?option=com_content&view=category&id=34&Itemid=54)
- [http://www.cartamaior.com.br/templates/materiaMostrar.cfm?materia\\_id=18116](http://www.cartamaior.com.br/templates/materiaMostrar.cfm?materia_id=18116)
- <http://www.kincaid.com.br/clipping/864/Murillo-Barbosa-ress.html?PHPSESSID=fb7218f3ddd964cb61453abc28a51e3b>
- [http://www.transpetro.com.br/TranspetroSite/appmanager/transpPortal/transpInternet?\\_nfpb=true&\\_windowLabel=barraMenu\\_3&\\_nffvid=%2FTranspetroSite%2Fportlets%2FbarraMenu%2FbarraMenu.faces&\\_pageLabel=pagina\\_base&formConteudo:codigo=103](http://www.transpetro.com.br/TranspetroSite/appmanager/transpPortal/transpInternet?_nfpb=true&_windowLabel=barraMenu_3&_nffvid=%2FTranspetroSite%2Fportlets%2FbarraMenu%2FbarraMenu.faces&_pageLabel=pagina_base&formConteudo:codigo=103)
- [http://www.notapositiva.com/trab\\_professores/textos\\_apoio/economia/05balancapagament.htm](http://www.notapositiva.com/trab_professores/textos_apoio/economia/05balancapagament.htm)
- <http://informeeconomico.com.br/2008/08/18/balanco-de-pagamentos.html> – Página Informe Econômico – Balanço de Pagamentos
- <http://prof.aloizio.sites.uol.com.br/balanca.html> – Página do Prof. Aloízio – Balança de Pagamentos Internacionais
- [http://www.google.com.br/publicdata/explore?ds=d5bncppjof8f9\\_&met\\_y=ny\\_gdp\\_mktp\\_cd&idim=country:BRA&dl=pt-BR&hl=pt-BR&q=pib#!ctype=l&strail=false&bcs=d&nselm=h&met\\_y=en\\_atm\\_co2e\\_pc&scale\\_y=lin&ind\\_y=false&rdim=country&idim=country:BRA&ifdim=country&hl=pt\\_BR&dl=pt\\_BR&ind=false](http://www.google.com.br/publicdata/explore?ds=d5bncppjof8f9_&met_y=ny_gdp_mktp_cd&idim=country:BRA&dl=pt-BR&hl=pt-BR&q=pib#!ctype=l&strail=false&bcs=d&nselm=h&met_y=en_atm_co2e_pc&scale_y=lin&ind_y=false&rdim=country&idim=country:BRA&ifdim=country&hl=pt_BR&dl=pt_BR&ind=false)
- <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/pib/defaultcnt.shtm>
- [http://www.suapesquisa.com/o\\_que\\_e/pib.htm](http://www.suapesquisa.com/o_que_e/pib.htm)
- <http://www2.transportes.gov.br/bit/03-ferro/ferro.html>
- [http://www.senado.gov.br/senado/conleg/textos\\_discussao/TD45-ElisabethNobrega.pdf](http://www.senado.gov.br/senado/conleg/textos_discussao/TD45-ElisabethNobrega.pdf)
- Conexão Marítima, outubro de 2011, edição 79, p. 06 - 31.
- Conexão Marítima, dezembro de 2011, edição 81, p.10 - 32.

- Conexão Marítima, março de 2012, edição 84, p.08- 19.
- Conexão Marítima, fevereiro de 2012, edição 83, p.05 - 66.
- Intermarket, ano 2008, edição 43, p.18 - 23.
- Intermarket ano 2011, edição 61, p.21 - 33.
- Intermarket ano 2012, edição 62, p.10 - 13.
- Intermarket ano 2009, edição 45, p.06 - 14.
- Portos e Navio, maio de 2012, edição 616, p.16 - 25.
- Portos e Navios, novembro de 2011, edição 610, p.10 - 50.
- Portos e Navios, junho de 2011, edição 605, p.44 - 91.