

INTRODUÇÃO

Desde as civilizações mais primitivas, o homem sempre teve a necessidade de fazer trocas e, anos mais tarde, com a criação a moeda, de comercializar. Tendo em vista essa necessidade, uma vez que o homem não podia efetuar essas atividades por terra ele se viu obrigado a recorrer ao mar ainda não explorado para chegar mais distante em lugares antes não conhecidos, não somente para fazer novas descobertas mas também a fim de transportar, trocar e vender mercadorias. Dessa forma, surgia não só a navegação, mas como é conhecida no mundo contemporâneo como Marinha Mercante.

Com o passar dos anos, essa forma de transporte evoluiu e foi aperfeiçoada de acordo com as dificuldades, possibilitando o transporte de pessoas e cargas para as mais variadas regiões do mundo com navios dos mais variados tipos e tamanhos e acessando locais com condições ambientais, algumas vezes, adversas. O transporte marítimo é o setor mais utilizado. Cerca de 90% do transporte mundial é efetuado pelo setor naval.

Recentemente, devido a determinados fatores que serão abordados, o governo Brasileiro alterou totalmente sua política sobre a área de transporte naval a tornou-se mais liberal uma vez que era mais protecionista antes da crise do setor. As alterações devem se a tomada de ações para aumentar eficiência do setor para o transporte exterior e aos incentivos para construção de novas embarcações.

Diante disso, deseja-se fazer uma análise dessas alterações políticas, dos seus fatores e resultados, isto é, analisar as consequências para a Marinha Mercante Brasileira explicando a crise do setor naval no Brasil do passado, o seu renascimento por meio de investimentos e incentivos e sua enorme relevância no crescimento da economia brasileira.

CAPÍTULO I

A Marinha Mercante

1.1 - A origem da Marinha Mercante

O surgimento da Marinha Mercante não é preciso, desde 2000a.c., pois já havia desenvolvimento de marinha, os fenícios construíram não apenas barcos mercantes capazes de transportar cargas consideráveis, mas também navios de guerra maiores e mais efetivos que qualquer outro fabricado por seus contemporâneos, bem como, os egípcios e os gregos, os quais se destacaram consideravelmente em suas épocas. Todas estas civilizações se consolidaram, às suas formas, como potências marítimas. Assim, utilizando o referido transporte como elemento de grande importância para seu fluxo de mercadorias.

No início da idade moderna, na Europa, era o momento em que a era feudal se tornava passado e a moeda e o comércio tomavam o cenário. A Europa via sua economia cada vez mais comprometida com a queda de consumo, pois os europeus tinham que negociar com os mercadores árabes. Os mercados da Índia, da China e do Japão eram controlados pelos mercadores árabes e seus produtos chegavam à Europa ocidental através do mar Mediterrâneo, controlado por Veneza, Gênova e outras cidades italianas. O grande número de intermediários nesse longo trajeto encarecia muito as mercadorias, o que acabou contribuindo para a crise econômica. Sendo assim, a única forma, e a mais ideal, de superar a crise era recorrer aos mares, isto é, dar origem a navegação em mares desconhecidos pelo homem da época. Surgia então, a Marinha Mercante.

A partir daí, não só navegação bem como o transporte marítimo mudaria a história do mundo. O homem passou a vê-lo como o meio mais rentável e eficaz de se levar mercadorias, visto que era possível transportar produtos em um quantitativo superior em massa e volume. Dessa forma, com conhecimentos adquiridos pelos anos foi-se aperfeiçoando as embarcações. Estas inicialmente eram feitas de madeira, passaram para o ferro e chegaram ao aço, assim como sua propulsão que era por força humana, evoluem para a vela, para vapor até chegar aos motores à combustão.

Atualmente necessidades mais específicas idealizaram a criação de barcos voltados para determinadas finalidades, tipos de barco: carga geral, cruzeiro, quebra-gelo, tanque, rebocadores, etc. Elementos que mostram a consolidação e o aprimoramento do transporte marítimo, proporcionando maior segurança para a carga da embarcação e tripulantes.

1.2 - Marinha Mercante Brasileira

Em 1807, com a transferência da sede da monarquia portuguesa para o Brasil, ocorreu o fato mais importante para a Marinha Mercante do período colonial, a abertura dos portos as nações amigas e a liberdade de industrialização, dando início ao desenvolvimento do setor marítimo brasileiro.

A abertura dos portos brasileiros às nações amigas deu-se , no dia 28 de janeiro de 1808, através da Carta-régia que D. João VI enviou ao Conde da Ponte, governador e capitão-geral da província da Bahia; Este ato, baixado sete dias após a chegada de D. João VI ao Brasil, estando ainda na Bahia inspirado pelos conselhos de José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu, é o marco inicial do desenvolvimento de uma Marinha Mercante brasileira.

A esse acontecimento na Marinha Mercante brasileira somou-se em 1º de abril do mesmo ano a liberdade de industrialização, que desde o reinado de D. Maria I havia sido suspensa. Todos esses atos baixados pelo governo incrementaram grande fluxo de comércio marítimo nos portos das províncias brasileiras, fazendo com que vários empregos em atividades marítimas fossem criados.

Durante o Segundo Reinado, foram criadas várias companhias nacionais de navegação marítimas a vapor, que navegavam pelo litoral brasileiro e pelas principais bacias hidrográficas. Além das grandes companhias, havia também empresas de navegação regional e local, distribuídas pelas províncias litorâneas. Na época, a única política existente voltada para o setor eram as subvenções concedidas às companhias que seguiam as determinações definidas pela Capitania dos Portos, órgão Estatal, que fazia os registros das embarcações e da tripulação, assim como definia as políticas voltadas para o setor.

Em 1889 na República, pode-se ressaltar três grandes ações que fortaleceram a Marinha Mercante brasileira. Durante o governo republicano os estaleiros nacionais estavam quase todos falidos e poucas eram as encomendas. a primeira emenda procurou solucionar o problema, pois o governo, criou o Lloyd Brasileiro e garantiu o privilégio da navegação de cabotagem ser

exclusiva de brasileiros. Devido a essas medidas, aos poucos foram aparecendo navios novos, construídos por estaleiros brasileiros ou adquiridos de outros países.

A segunda ação foi a criação de órgãos cuja designação era definir e coordenar as políticas voltadas à Marinha Mercante, assumindo assim as funções da Capitania dos Portos. Como última ação foi o fortalecimento da Companhia Nacional de Navegação Costeira, fundada em 1891, e da Companhia de Comércio e Navegação, fundada em 1905. Elas se tornaram as três grandes companhias brasileiras que praticamente dominaram a navegação de cabotagem no Brasil até os anos de 1940.

Em 1941, o governo criou a Comissão de Marinha Mercante (CMM), que passou a gerir o setor. Ela dava ao estado o poder de autorizar e explorar as navegações marítimas lacustres e fluvial, consolidando a intervenção da união na área naval. Foi autorizado a criação de um órgão, vinculado a este para gerir os portos nacionais. Assim, em 1975, foi criada a Empresa de Portos do Brasil S/A (PORTOBRAS).

A fim de se prover um fortalecimento financeiro e administrativo à CMM, houve a aprovação do Fundo da Marinha Mercante (FMM) que posteriormente, em 1969, esta foi substituída pela Superintendência Nacional de Marinha Mercante (SUNAMAN), que passou a ter uma atuação de maior abrangência que a sua antecessora, ficando responsável pelo planejamento, negociação, regulamentação e financiamento, da Marinha Mercante. A SUNAMAN, durante a sua existência, incumbiu-se da composição da frota e da sua distribuição dessa frota pelos armadores, os mecanismos de aquisição e as necessidades de investimentos no sistema portuário e nos estaleiros. Além disso, a SUNAMAM adotou três grandes ações: proteção à navegação nacional, apoio aos armadores nacionais e estímulo à indústria da construção naval, medidas estas com o claro objetivo de fortalecer a economia nacional.

A primeira ação foi a proteção à navegação nacional que estabeleceu acordos bilaterais e controle das conferências, além da reserva de carga e vigilância sobre as operações das empresas de navegação. Essas medidas visavam ampliar a participação da bandeira nacional no tráfego de longo curso, que era diretamente benéfica à indústria da construção naval. Medidas como essas garantiram que, nos anos de 1970 e 1980, quase toda a importação de graneis ficasse reservada às companhias nacionais. Mas, a maior conquista foi ampliar consideravelmente a participação da bandeira nacional (navios próprios ou afretados) no longo curso, passando de 3,9% em toneladas em 1958, para 34,6% em 1970 e 49,6% em 1980. Esse aumento da bandeira brasileira tinha uma repercussão positiva no Balanço de Pagamentos. Além dos acontecimentos anteriormente referidos. Toda política de incentivo à navegação de longo curso, assim como a

formulação dos planos de construção naval foram baseadas no Fundo da marinha Mercante, formado a partir da arrecadação de impostos sobre o valor dos fretes marítimos praticados na importação e utilizado para aquisição de navios, no entanto os subsídios só poderiam ser utilizados para encomendas feitas em estaleiros nacionais.

O atual cenário permitia ao governo intervir diretamente nas cotas de participação de empresas e fretes, o que permitiu, mais facilmente, o ingresso de empresas nacionais no longo curso. Inicialmente, a intervenção era bastante benéfica, todavia os preços dos estaleiros tonaram-se elevados demais, de modo que a diferença entre os preços nacionais e internacionais chegaram a 53,3% do total do financiamento, fazendo com que o armador utilizasse o adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

A partir dessa situação, fretes elevados e programas de contração naval equivocados, muitas vezes, ineficientes, geraram problemas e prejuízos. Tentando-se solucionar esse problema, modificações foram feitas nas regulamentações. Houve o fim das conferências de fretes controladas pelo governo, com abertura completa e rápida do mercado; retração dos investimentos de ampliação e renovação da frota, o que gerou uma redução no número de embarcações com bandeira brasileira. Com isso, devido falta de encomendas de empresas nacionais e à perda de credibilidade no mercado internacional por descumprimento de contrato, portanto, a paralisação do parque industrial de construção naval.

Com a abertura do mercado naval, o setor não conseguiu manter sua condição anterior de altos custos. Logo, as companhias de navegação nacionais entraram em crise. Os efeitos das políticas neoliberais atingiram diretamente a Marinha Mercante e a indústria da construção naval brasileira. A partir do “escândalo da SUNAMAM”, o setor da navegação vinha seguindo uma trajetória de crise, a continuação da recessão e a falta de planejamento. Sem financiamento e novos investimentos a infraestrutura logística do país foi sendo rapidamente sucateada. As empresas nacionais acabaram sendo compradas por empresas estrangeiras por preços muito abaixo do seu verdadeiro valor. Por fim, houve a queda do setor naval no Brasil.

Em razão da grande crise, a entrada de *mega-carriers* nos tráfegos brasileiros e latino-americanos produziu uma verdadeira “revolução no mercado”, afetando negativamente diversas empresas locais ou externas à região com tradição nos tráfegos envolvendo a América Latina.

1.3 - A Importância da Marinha Mercante

Mesmo nos dias de hoje, onde a tecnologia está cada vez mais avançada, favorecendo assim uma produção mais rápida e eficiente, não se pode citar um país que seja autossuficiente, ou seja, um país que produza 100% do que consome. Diante desse cenário, começa-se a ver a importância da comercialização de mercadorias, onde os países exportam e importam cada vez mais e em maior quantidade. Pode-se citar como exemplo o Japão, que é um dos maiores exportadores de eletrônicos, mas que todavia, precisa importar a matéria-prima desses produtos de outros países, dentre eles, o Brasil.

Segundo a economista *Eliane Arêas Fadda*: O processo de globalização e integração das economias é irreversível. Com a globalização da economia mundial, são eliminadas as barreiras protecionistas para a maior intensificação do intercâmbio comercial entre países, o que possibilita um aumento nítido dessa interdependência. Um dos setores da economia que mais tem contribuído para o aumento desse intercâmbio é o setor de Serviços, com destaque para os serviços de transporte marítimo. O Brasil mostra a sua grande dependência do mar, realizando trocas comerciais com quase todos os países. Cerca de 90% (em valor) do comércio exterior brasileiro é realizado por via marítima, o que permite então afirmar que o Brasil é uma nação marítima.

Portanto, não é possível imaginar um país de abrangência continental, com mais de 4.000 milhas de costa, cortado por grandes rios e ligado ao mar por um pedaço pequeno que seja de sua costa e, que não faça uso do transporte fluvial ou marítimo. Embora, o Brasil não tenha praticado uma política consistente da exploração desse meio de transporte, o seu setor aquaviário se apresenta como um dos maiores impulsionadores do crescimento econômico e social, transportando interna e externamente mercadorias e passageiros.

CAPITULO II

ECONOMIA

Com a finalidade de proporcionar melhor compreensão da influência da Marinha Mercante na economia, este capítulo irá conceituar e explicar componentes e jargões econômicos, para que posteriormente entenda-se a importância da Marinha Mercante nos setores econômicos do Brasil.

2.1 - Produto Interno Bruto

O Produto Interno Bruto (PIB) é a soma, em valores monetários, de todos os bens e serviços finais produzidos numa determinada região, sejam países, estados ou cidades, durante um período determinado de anos ou meses. O PIB é um dos indicadores mais utilizados no estudo econômico e tem o objetivo de medir a atividade econômica de uma região.

Na contagem do PIB, considera-se apenas bens e serviços finais, excluindo da conta todos os bens de consumo intermediários. Isso é feito com o intuito de evitar o problema da dupla contagem, quando valores gerados na cadeia de produção aparecem contados duas vezes na soma do PIB.

O valor do PIB é calculado a partir das despesas efetuadas pelos diversos agentes econômicos em bens e serviços para utilização final, isto é, aqueles bens e serviços que não vão servir de consumos intermediários na produção de outros bens e serviços. Dessa forma, o PIB corresponderá à despesa interna (ou procura interna), que inclui a despesa das famílias em bens de consumo (consumo privado, C), a despesa do Estado em bens de consumo (consumo público, G), a despesa das empresas em investimento. No entanto, a despesa interna é dirigida não só a bens que foram produzidos no país, mas também a bens que não foram produzidos nele (bens importados, M), e que, portanto, não devem ser incluídos no PIB. Por outro lado, há bens que devem ser incluídos no PIB, mas que não vão ser utilizados no país (as exportações, X), e que por isso, não estão incluídos na procura interna. Assim, o PIB poderá ser calculado a partir da soma de todos estes componentes:

$$\text{PIB} = \text{C} + \text{I} + \text{G} + \text{X} - \text{M}$$

Simplificando, o PIB é utilizado como a melhor medida de desempenho ou da riqueza de uma economia. Essa estatística procura resumir em uma única cifra o valor corrente de toda a atividade econômica de um país. Em termos mais precisos, o PIB procura medir a renda total de todas as pessoas da economia e a despesa total da economia na produção de bens e serviços.

2.2 - Produto Nacional e Renda Nacional

Antes de se falar no Produto Nacional Bruto é necessário expor sua diferença do PIB. O PIB difere do PNB basicamente pela renda líquida enviada ao exterior (RLEE): ela é desconsiderada no cálculo do PIB, e considerada no cálculo do PNB, inclusive porque o PNB é gerado a partir da soma do PIB mais entradas e saídas de capital. Essa renda representa a diferença entre recursos enviados ao exterior (pagamento de fatores de produção internacionais alocados no país) e os recursos recebidos do exterior a partir de fatores de produção que, sendo do país considerado, encontram-se em atividade em outros países. Assim (e simplificada), caso um país possua empresas atuando em outros países, mas proíba a instalação de transnacionais no seu território, terá uma renda líquida enviada ao exterior negativa. Pelas fórmulas:

$$\text{PNB} = \text{PIB} - \text{RLEE}$$

$$\text{PNB} = \text{consumo} + \text{investimentos} + \text{governo (montante líquido das transações)} + (\text{importação} - \text{exportação}) - \text{RLEE}.$$

$$\text{PNB} = \text{PIB} + \text{"total de rendas recebidas do exterior"} - \text{"total de rendas enviadas ao exterior"}.$$

O país exemplificado terá um PNB maior que o PIB. No caso brasileiro, o PNB é menor que o PIB, uma vez que a RLEE é positiva, ou seja, envia-se mais recursos ao exterior do que se recebe.

2.3 - Contabilidade Nacional

A **Contabilidade Nacional (CN)** ou **Sistema Nacional de Contas (SNC)** é uma técnica de registro de medida de um conjunto de grandezas variáveis definidas pela ciência da economia, instrumento o qual representa, sintetiza e quantifica as transações realizadas em uma economia. Apesar de compartilhar muitas características com a contabilidade das empresas, a contabilidade é baseada em agentes econômicos. No Brasil, a contabilidade nacional é chamada de Contabilidade Social.

De uma maneira geral, as contas nacionais representam a produção, o rendimento e a despesa dos agentes econômicos dentro de uma economia, incluindo as transações com o resto do mundo, e a sua riqueza.

Na CN, há uma grande variedade de agregados como o PIB, o rendimento disponível, a poupança e o investimento. Por meio da contabilidade é possível realizar previsões de caráter econômico principalmente aos tomadores de decisões com o intuito de evitar ou até mesmo minimizar uma crise econômica e além de fornecer informações importantes para análise das transações com o estrangeiro e as variações do produto nacional. Portanto, a medição é objeto de interesse para as decisões políticas e econômicas.

2.4 - Balanço de Pagamentos

Balanço de Pagamentos (BP) é o registro contábil de todas as transações econômicas financeiras de um país com outros do mundo. Compreende duas contas principais: a conta corrente (movimento de mercadorias e serviços) e o movimento de capitais (deslocamento de moeda, créditos e títulos representativos de investimentos). É feita pelo Banco Central, o órgão responsável por gerir as reservas do país, sendo apresentada anualmente.

O saldo da BP em transações correntes indica se o país exporta ou se ele importa capitais. O saldo positivo indica exportação, o negativo indica importação.

A BP pode ser superavitário, deficitário ou equilibrado. Quando superavitário a quantidade de divisas que entraram durante o ano foram superiores à quantidade que saiu, aumentando as reservas do país. Quando deficitário ocorre o inverso, e quando equilibrado a quantidade de divisas que saíram é igual as que entraram, mantendo o nível de reservas do país estável.

O ajuste do Balanço de Pagamentos se dá por desvalorizações reais da taxa de câmbio; redução do nível de atividade econômica ajuste econômico; restrições tarifárias às importações; subsídios às exportações; aumento da taxa interna de juros e controle da saída de capitais e rendimentos para o exterior.

2.5 - Balança Comercial

Na contabilidade nacional, a balança comercial resulta da agregação da balança de bens e da balança de serviços, as duas componentes da balança corrente. A balança comercial regista, portanto, as importações e as exportações de bens e serviços entre os países.

Quando as exportações são maiores que as importações, regista-se um superávit na balança, e quando as importações são maiores que as exportações regista-se um déficit. Normalmente uma balança comercial deficitária implica uma balança corrente também ela deficitária, pois balança comercial é a componente com maior peso na balança corrente. Contudo, o déficit comercial pode ser compensado com os superávits das restantes balanças correntes. Tal foi o caso de Portugal, durante largos anos, com as remessas dos emigrantes, que são contabilizadas na balança de transferências correntes.

À razão entre as exportações e importações resulta na taxa de cobertura das importações pelas exportações, ou, simplesmente, taxa de cobertura. Essa taxa indica em que percentagem as exportações pagam as importações.

CAPÍTULO III

MARINHA MERCANTE E ECONOMIA

De todos os meios de transporte, o marítimo é praticamente o único meio econômico para transportar grandes volumes de mercadorias entre lugares geograficamente distantes. Quase todas as nações têm uma Marinha Mercante, cuja função é permitir o transporte marítimo de mercadorias e passageiros. A principal característica de uma Marinha Mercante significativa é quando ela é formada por companhias de navegação com frota diversificada de navios de cabotagem e de longo curso e por empresas de construção naval e reparos.

O Brasil, por ser um país marítimo, tem aproximadamente 95% de suas exportações e importações transportadas por meio de navios. Fato que torna, portanto, a Marinha Mercante vital para o fortalecimento da economia. O referido capítulo irá abordar sua intervenção econômica atual dando uma ênfase aos aspectos citados.

3.1 - Investimentos para revitalização da Marinha Mercante

Os estaleiros do estado do Rio de Janeiro estavam abandonados até meados de 1999. Essa foi a época que inaugurou a revitalização da indústria naval brasileira que, depois da Lei do Petróleo em 1997, colocou o fim do monopólio da Petrobras, rumo ao seu período áureo. O estaleiro Verolme, no balneário de Angra dos Reis, que até então amargava a crise do setor se viu diante de uma nova perspectiva quando o consórcio Fels Setal o reabriu e o rebatizou de Brasfels. Outras empresas estrangeiras também se animaram com a nova fase e escolheram o parque industrial do Rio de Janeiro para construir navios. A Jurong assumiu o estaleiro Mauá e o grupo norueguês Aker se associou ao estaleiro Promar.

Foi assim que os canteiros navais brasileiros foram sendo reabertos, resultando só no estado do Rio de Janeiro em mais de 18 mil empregos diretos, já que envolve diversas atividades em sua cadeia produtiva e a reativação de inúmeros fornecedores de equipamentos e prestadores de serviços. Dessa forma, a indústria naval brasileira, que já ocupou o segundo lugar no ranking mundial em meados de 1970 foi retomada, principalmente com o programa de modernização e expansão da frota pela Transpetro. Todo esse processo de soerguimento teve como base uma mudança de postura da Petrobrás, que passou a transferir aos construtores nacionais as

encomendas que antes eram feitas aos estaleiros estrangeiros. No início, a demanda era apenas por reparos, mas com o tempo a companhia resolveu investir em plataformas para prospecção de petróleo no Brasil.

Os investimentos bilionários que estão sendo previstos pela Transpetro com a construção de 42 navios de grande porte, sendo que desses, 26 já foram licitados em janeiro de 2006, têm objetivo de incorporar cerca de 3 milhões de toneladas de porte bruto (tpb) à estatal. Esse fato significa uma mudança no modelo da indústria de grandes navios no Brasil gerando consequências como a modernização do setor, maior competitividade no mercado internacional, geração de 22 mil novos empregos e principalmente: a reabertura de um grande mercado ávido para incorporar bens e serviços alinhados com sua cadeia produtiva.

Para o presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore, Ariovaldo Rocha, esse investimento terá consequências como a atualização tecnológica, aperfeiçoamento dos processos produtivos dos estaleiros e geração de empregos qualificados.

Haverá também uma significativa influência desses contratos na indústria de navieças componentes e equipamentos utilizados na construção de um navio que ficaram sem encomendas significativas dos estaleiros por duas décadas e agora estão em fase de reestruturação para atender essa nova demanda.

A questão do fornecimento de insumos e serviços para esse setor esta sendo mais um desafio a ser ultrapassado, já que o edital que licitou os petroleiros da Transpetro prevê 65% de conteúdo nacional nesse processo. O atendimento ao conteúdo nacional mínimo vai, obviamente, depender de vários fatores, como a disposição dos fornecedores em investir na produção desses bens inclusive com a absorção de tecnologia estrangeira e, também, a aceitação dos produtos brasileiros por parte dos clientes finais. A própria Transpetro está se empenhando para a capacitação dos fornecedores nacionais, o que é um fator muito positivo nessa questão do conteúdo nacional.

Além dos investimentos previstos pela Transpetro, os estaleiros entraram com recursos próprios e também com financiamentos concedidos pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM), com a finalidade de expandir e modernizar as plantas industriais existentes e para a construção de novas instalações. O estaleiro RENAVE-ENAVI obteve do FMM recursos da ordem de US\$ 90 milhões para expansão de suas instalações na Ilha do Viana, em Niterói, e a Camargo Corrêa teve aprovados pelo Fundo recursos superiores a US\$ 200 milhões para instalar um novo estaleiro em Suape, em Pernambuco. Outros estaleiros estão investindo, como o EISA, o Mauá-Jurong, tanto para suas instalações atuais em Niterói quanto para construção de um novo

estaleiro no Espírito Santo.

O Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (PROMEF), prevê a contratação de 146 novas embarcações, além de continuar com as encomendas das plataformas marítimas de petróleo. Essa nova política do governo federal, que está incentivando a construção naval por meio da Petrobrás, vem promovendo uma rápida expansão no setor, cujo emprego saltou de 6.500, em 2000, para 40.000, em 2008, envolvendo todo o complexo da indústria da construção naval.

3.2 - Situação econômica atual

A realidade é que a indústria da construção naval brasileira não está em crise, nunca deixou de entregar navios encomendados no passado, e vem cumprindo suas metas de desenvolvimento com forte geração de empregos, de renda e distribuição regional da produção. É um setor produtivo que ficou paralisado de 1979 até 1999. Durante 20 anos, esteve fora do noticiário. Há 12 anos o setor voltou a construir navios e plataformas de petróleo *offshore*. Vem entregando navios de grande sofisticação tecnológica, para o apoio marítimo *offshore*, suporte à construção submarina de campos produtores e assentamento de dutos flexíveis.

Atualmente, as atenções estão voltadas para a situação do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), que funciona na área industrial do Porto de Suape, em Pernambuco, e que está em atraso na entrega das encomendas de navios petroleiros para a Transpetro. O EAS entregou, em dezembro de 2011, o casco da plataforma de produção semissubmersível P-55, que se encontra em Rio Grande (RS) para a integração de seus módulos de operação; construção que será realizada no Estaleiro Rio Grande (ERG) em conjunto com a Quip.

Os estaleiros brasileiros encerraram suas atividades porque na crise fiscal e cambial brasileira o governo não teve condições de manter o financiamento à construção de navios. Porém, nenhum navio deixou de ser entregue. A indústria cumpriu todas as suas obrigações. A dívida dos empréstimos tomados pelos estaleiros em dólares aos bancos internacionais, amparados em cartas de garantia do governo, foi reconhecida pelo governo brasileiro e integrou a negociação da dívida externa realizada através do Plano Brady, liderado pelos EUA; que salvou, não só o Brasil, como diversos outros países de uma difícil situação de crédito mundial.

Os estaleiros não estavam quebrados quando tomaram esses empréstimos. O problema financeiro ocorreu quando o governo não conseguiu honrar seus compromissos internacionais.

Uma página difícil da história do setor, totalmente superada, em que os estaleiros brasileiros sofreram mais do que os demais setores da economia.

A construção naval brasileira é um setor que não tem do que se envergonhar. Ao contrário, ela sempre gerou empregos de qualidade, promoveu o avanço social ao formar e qualificar recursos humanos. Além disso, produz aumento de renda na rede de fornecedores. Sua função, como formador de uma nova geração de pessoal qualificado, é objeto de estudos em universidades internacionais.

A fase atual é de expansão da construção naval brasileira. Ela decorre de três fatores distintos, todos ligados à demanda real e efetiva por navios e plataformas de petróleo: O primeiro é o reconhecimento da Petrobras de que a exploração de petróleo em águas cada vez mais profundas criava a demanda por navios de apoio e plataformas, com nova tecnologia, e que os estaleiros internacionais, na época lotados de encomendas, sentiam dificuldades em atender; o segundo, a frota de petroleiros para transporte de petróleo e derivados na costa brasileira e no transporte internacional era composta de navios com idade acima dos 20 anos, e precisava de renovação; o terceiro é a decisão política do governo brasileiro de que as reservas de petróleo descobertas no mar territorial brasileiro deveriam reverter num benefício para a sociedade, com a geração de empregos e o desenvolvimento de um novo setor produtivo.

Em todos os países onde a construção naval existe, ela é um projeto do governo e da sociedade. Na China, os estaleiros são empresas estatais. Na República da Coreia (Coreia do Sul), o governo dá forte apoio à construção naval, financia tecnologia e a formação de pessoal. Portanto, é difícil falar no preço internacional de um navio, quando a Organização Mundial do Comércio (OMC) reconhece que, nesse setor, todos os países têm elaborados sistemas de subsídios.

A Europa reduziu seu apoio à construção naval quando a Ásia entrou nesse mercado com preços que tornavam a competição impossível. Mesmo assim, navios de maior valor agregado são a parcela do mercado em que a Europa atua. A construção naval europeia migrou para a produção de ativos, de produção de petróleo e construção submarina, esse é o caso do Reino Unido, da Noruega, da Finlândia e outros.

Não é possível discutir esse tema sem reconhecer que neste momento o Brasil não tem navios próprios operando no transporte marítimo internacional, e que é reduzida a participação de navios próprios na frota de transporte marítimo ao longo da costa brasileira.

A construção naval brasileira é modesta no cenário mundial. Está construindo cerca de 300 navios, incluindo 18 plataformas de petróleo e 30 navios sonda. Estão em construção no Brasil cerca de 6 milhões de toneladas de porte bruto. No mundo, estão em construção mais de

140 milhões de toneladas de porte bruto, em 5.700 empreendimentos. Mesmo assim, é relevante a participação nacional no total de petroleiros, navios de apoio marítimo e plataformas de petróleo.

O projeto do governo brasileiro é muito claro: utilizar a capacidade de compra, decorrente dos investimentos na expansão da produção de petróleo e gás, para criar um novo segmento industrial capaz de gerar empregos, formar pessoal e distribuir renda na rede de fornecedores. Para isso, implantou a regra do conteúdo local que prevê a substituição competitiva das importações de sistemas e equipamentos, fortalecendo empresas locais e atraindo empresas internacionais para investir no Brasil, e construir aqui suas unidades industriais.

Antes de a regra existir, esse processo ocorria no segmento de construção submarina, onde todos os principais fabricantes internacionais de equipamentos de cabeça de poço e dutos se instalaram no Brasil. Ocorre também no segmento de construção de navios de apoio marítimo, onde a identificação de fornecedores locais já está em andamento há mais de oito anos.

Na área de plataformas, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) vem avançando nessa regra. Antes, o conteúdo local era apenas declarado. Agora, deve ser certificado por empresas especializadas. Com o Programa de Renovação e Modernização da Frota da Transpetro (Promef), a regra do conteúdo local passou a ser enfatizada, principalmente, considerando o sistema de financiamento à rede de fornecedores da Petrobras, o Progredir. Portanto, é um processo em andamento, com amplo debate entre todos os envolvidos.

O setor da construção naval não está em crise. Um dos estaleiros apresenta atraso na entrega das encomendas e trabalha para superar essas dificuldades. Todo o processo ocorre às claras, com os agentes financeiros do Fundo da Marinha Mercante – FMM (BNDES, Banco do Brasil, Caixa, BNB e Basa) acompanhando o andamento das obras, e realizando desembolsos de acordo com o avanço ocorrido. Ao final de 2011, os desembolsos com recursos do FMM somaram R\$ 2,1 bilhões.

A construção naval brasileira constrói navios graneleiros, porta-contêineres, petroleiros, navios de produtos derivados, gaseiros, navios de apoio marítimo, comboios fluviais e rebocadores portuários. As entregas ocorrem normalmente, no prazo e no preço contratados.

Os desafios não são pequenos: formação e qualificação de pessoal; aumento da produtividade e competitividade e desenvolvimento de tecnologia e inovação nos estaleiros e na rede de fornecedores. Porém, a indústria naval nacional encontra-se atualmente em expansão e contribui consideravelmente para economia brasileira crescer junto.

3.3 - Reflexo na economia

Os atuais investimentos na exploração de petróleo no Brasil também impulsionaram um importante setor da economia: a indústria naval. A construção de embarcações e plataformas marítimas desempenha um papel estratégico no desenvolvimento do País. Ela possibilita o escoamento rentável da produção nacional e contribui para reduzir o déficit no balanço externo de serviços por meio da substituição do fretamento de navios estrangeiros por embarcações locais. Além disso, a indústria naval é uma importante fonte de geração de emprego e renda. Em 2008, o setor já contabilizava cerca de 40 mil trabalhadores. Em 2003, esse número não chegava a dois mil. Dados do Ministério da Fazenda em nota para a imprensa em 22 de abril de 2010 mostram que o balanço de pagamentos registrou superávit de US\$ 3,3 bilhões em março.

A conta de serviços apresentou déficit de US\$ 3 bilhões no mês, 114,9% superior ao registrado em março de 2009. As despesas líquidas com transportes somaram US\$ 574 milhões, aumento de 89,1% na mesma base de comparação. Dentre os demais itens da conta de serviços, no mesmo período comparativo, destacaram-se as elevações nas despesas líquidas de aluguel de equipamentos, 76,7%; serviços governamentais, 105,9%; computação e informações, 34,7%; e seguros, 79,6%. Os outros serviços registraram ingresso líquido de US\$ 591 milhões, 23,5% acima do ocorrido em março de 2009. As remessas líquidas de renda para o exterior totalizaram US\$ 3 bilhões em março, elevação de 38,1% em relação ao mesmo mês do ano anterior. As saídas líquidas de renda de investimento direto somaram US\$ 2 bilhões, ante US\$ 1,7 bilhão no mesmo período comparativo. As remessas líquidas de renda de investimentos em carteira atingiram US\$ 697 milhões, ante US\$ 63 milhões em março de 2009. No mês, a despesa líquida de renda de outros investimentos somou US\$ 368 milhões, ante US\$ 549 milhões verificados no mesmo período do ano anterior. As despesas líquidas totais de lucros e dividendos atingiram US\$ 2,5 bilhões, com variação de 43% no período comparativo, enquanto aquelas relacionadas a juros, US\$ 582 milhões, cresceram 13,6%.

Os investimentos estrangeiros diretos somaram ingressos líquidos de US\$ 2 bilhões. Os ingressos líquidos em participação no capital de empresas no País, incluídas as conversões em investimentos, atingiram US\$ 1,7 bilhão, enquanto os ingressos líquidos de empréstimos intercompanhias totalizaram US\$ 355 milhões.

Os investimentos estrangeiros em carteira apresentaram entradas líquidas de US\$ 3,6 bilhões no mês. Os números mostram um crescimento expressivo do país que é reflexo da boa fase comercial brasileira. Tal fase é observada na Marinha Mercante com o grande número de empregos oferecidos, com a quantidade de navios em processo de produção nos estaleiros e o desejo das empresas estrangeiras de conseguir um espaço no mercado brasileiro, participando de todas as licitações de empresas como a Transpetro.

Essa empresa, juntamente com o governo brasileiro, decidiu impulsionar a economia brasileira apostando no bom momento que ela está passando com o descobrimento das novas bacias petrolíferas.

CAPÍTULO IV

PESPECTIVAS PARA O FUTURO

4.1 - Pré-Sal

A camada pré-sal refere-se a um tipo de rocha sob a crosta terrestre formadas exclusivamente de sal petrificado, depositado sob outras lâminas menos densa no fundo dos oceanos e que formam a crosta oceânica. Esse tipo de rocha manteve aprisionado o petróleo recentemente descoberto pelos brasileiros, um riquíssimo depósito de matéria orgânica que teria se acumulado ao longo de milhões de anos sob o pré-sal e posteriormente prensado por pesadas lâminas, transformando-se em petróleo, na costa brasileira. se estende desde o Alto Vitória , na Bacia de Campos, até o Alto de Florianópolis respectivamente. Acredita-se que o pré-sal pode ser bem maior do que os 800 quilômetros já identificados, estendendo-se de Santa Catarina até o Ceará.

Apenas com a descoberta dos três primeiros campos do pré-sal, Tupi, Iara e Parque das Baleias, as reservas brasileiras comprovadas, que eram de 14 bilhões de barris, aumentaram para 33 bilhões. Além dessas, existem reservas possíveis e prováveis de 50 a 100 bilhões de barris. A descoberta do petróleo nas camadas de rochas localizadas abaixo das camadas de sal só foi possível devido ao desenvolvimento de novas tecnologias como a sísmica 3D e sísmica 4D, de exploração oceanográfica, mas também de técnicas avançadas de perfuração do leito marinho, sob até 2 km de lâmina d'água.

O pré-sal está localizado além da área considerada como mar territorial brasileiro, no Atlântico Sul, mas dentro da região considerada Zona Econômica Exclusiva (ZEE) do Brasil. É possível que novas reservas do pré-sal sejam encontradas ainda mais distantes do litoral brasileiro, fora da ZEE, mas ainda na área da plataforma continental, o que permitiria ao Brasil reivindicar exclusividade sobre futuras novas áreas próximas. Vale lembrar que alguns países nunca assinaram a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, e alguns dos que o fizeram não ratificaram o tratado.

Apesar dos efeitos da crise econômica mundial, o Brasil vem atraindo um volume surpreendente de investimentos internacionais. A descoberta de grandes reservas de petróleo no pré-sal tem projetado extraordinariamente o mercado brasileiro a um status global privilegiado e poderá transformar o País em um dos maiores produtores de petróleo do mundo. Tais descobertas podem, portanto, tornar o mercado nacional um dos mais vantajosos locais para se investir.

Em decorrência da alta demanda de equipamento *offshore* e embarcações para exploração em águas ultraprofundas, o Governo vem estimulando estaleiros locais e fomentando a bandeira brasileira. No final de 2009, o FMM aprovou a alocação de recursos superiores a US\$ 8,5 bilhões para financiar 161 projetos na indústria naval, inclusive construção de novos estaleiros com capacidade de atender a novas encomendas de petroleiros, embarcações de abastecimento *offshore* e navios de perfuração.

As descobertas na camada do pré-sal são bem recentes (2007) e já apresentam um grande potencial para a produção de petróleo e gás natural. As informações divulgadas pelo Ministério das Minas e Energia são impressionantes. Apenas quatro das reservas de campos do pré-sal dão conta de cerca de 10,6 a 16 bilhões de barris: Tupi (cinco a oito bilhões), Iara (3 a 4 bilhões), Guará (1,1 a 2 bilhões) e Parque das Baleias (1,5 a 2 bilhões). Se provadas, as reservas brasileiras atuais poderão duplicar.

As previsões são ainda mais otimistas, estimando-se que o Brasil possa alcançar a sexta colocação entre os maiores produtores de petróleo do mundo. Espera-se que só as áreas descobertas venham a produzir uma média de aproximadamente 3,4 a 3,6 milhões de barris por dia de petróleo até 2017, de acordo com o Plano Decenal de Expansão de Energia (PDE 2008-2017). Ainda de acordo com pesquisa divulgada pelo Ministério das Minas e Energia, consumo doméstico poderá chegar a cerca de 2,6 milhões de barris diários até 2017, permitindo que o Brasil torne-se exportador de aproximadamente um milhão de barris diários.

Estudos sísmicos e geológicos continuam a ser desenvolvidos para apurar a real extensão das reservas do pré-sal, mas até agora a área identificada representa aproximadamente 149.000 km². Deste total, 72% ou 107.000 Km² são detidos pela União enquanto que 28% 42.000 Km² foram concedidos para exploração e produção, sendo que nesta parcela a Petrobras detém 36.000 Km² (24% do total).

Algumas áreas do pré-sal já foram concedidas através de licitações, mas após novas descobertas, as licitações de áreas de águas profundas foram suspensas até que seja definida a estrutura legal a ser aplicada. Isso, contudo, não diminuiu o interesse de investidores nacionais e

estrangeiros que, atraídos pelo potencial de enriquecimento, estão se preparando para ingressar nesta tendência promissora.

4.2 - Incentivos a Indústria Naval

Desde a retomada do setor o governo está incentivando com o apoio da Petrobras e com a participação do sistema financeiro. A indústria naval ,anteriormente abandonada, está estruturalmente preparada e crescente. O Promef, que faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, encomendou 49 embarcações junto a estaleiros nacionais, com investimento de R\$ 10,8 bilhões. Dois navios do Programa já estão em operação: o suezmax (petroleiro com dimensão que permite sua passagem pelo Canal de Suez) João Cândido, construído pelo Estaleiro Atlântico Sul (PE), e o navio de produtos Celso Furtado, do Mauá. Outras duas embarcações, batizadas de Rômulo Almeida e José Alencar, já foram lançadas pelo Mauá e estão em fase final de acabamento.

Segundo informações da Transpetro, as encomendas do Promef trouxeram investimentos para a modernização do parque naval existente no país e para a implantação de três novos estaleiros: o Atlântico Sul (em operação) e o STX-Promar (em construção), em Pernambuco, e o Estaleiro Rio Tietê (em construção), em São Paulo. A construção do Rio Tietê aconteceu graças às encomendas do Promef Hidrovia, responsável pela operação de comboios para o transporte de etanol pela Hidrovia Tietê-Paraná.

O plano de negócios da Petrobras para o período de 2012 a 2016, apresentado em maio, em que a estatal anunciou investimentos de US\$ 236,5 bilhões, 60% deles destinados à área de exploração e produção, traduz-se numa demanda anunciada de novos equipamentos e produtos no valor de US\$ 180 bilhões até 2020.

A Petrobras tem uma expectativa de produção de quatro milhões de barris ao dia em 2020. Para isso, vai ter que ter equipamentos. **Mais plataformas, barcos e petroleiros serão construídos** somente para atender às necessidades da Petrobras, até 2020, a indústria naval deverá construir mais 105 plataformas de produção e sondas de perfuração, 542 barcos de apoio e 139 petroleiros. A empresa explica que 19 plataformas já estão em fase de construção e 35 sondas de perfuração estão em processo de contratação.

Além disso, em meados do segundo semestre, o governo do estado do Rio de Janeiro vai lançar seu projeto de criação de um condomínio de navieças a ser instalado na região de Duque de Caxias e Magé, na Baixada Fluminense. O investimento por parte do governo é de R\$ 250 milhões, mas a expectativa é que o polo atraia investimentos de empresas no patamar de R\$ 1,5 bilhão, gerando cinco mil empregos diretos.

Esta sendo trazido para o Rio, desde agosto de 2011, um projeto de implantação de um condomínio de navieças que tem como principal objetivo oferecer uma área com logística integrada, com apoio de treinamento e com acesso hidroviário e saída para o mar.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo serviu de grande proveito para conclusão de minha formação, uma vez que veio me esclarecer dúvidas e trazer novos conhecimentos sobre a Marinha Mercante brasileira, que é um dos setores mais importante do país, fez me compreender todo o histórico político e econômico da crise até os dias de hoje.

Para efetuar este trabalho de análise, foi necessário um estudo básico sobre elementos atuantes na economia e na Balança Comercial, e de toda historia da Marinha Mercante brasileira, desde o seu surgimento até o período mágico no qual se encontra atualmente. Sendo assim, foi possível perceber que os investimentos tem resultado em um grande desenvolvimento nacional, com o aumento do número de empregos, maior fluxo de mercadorias maior numero de importações e exportações. Visto isso, a economia nacional hoje atingiu numero e crescimento jamais vistos antes, progresso esse que ainda tem muito a crescer com a descoberta do Pré-sal e o resultados dos investimentos que renasceram a industria naval brasileira.

Logo, diante do que foi estudado conclui-se que a Marinha Mercante é de imensurável importância para a economia brasileira, pois seu ressurgimento trouxe grande desenvolvimento para todo o país e aqueceu a economia e mudando a vida de milhares de brasileiros.

ANEXO A

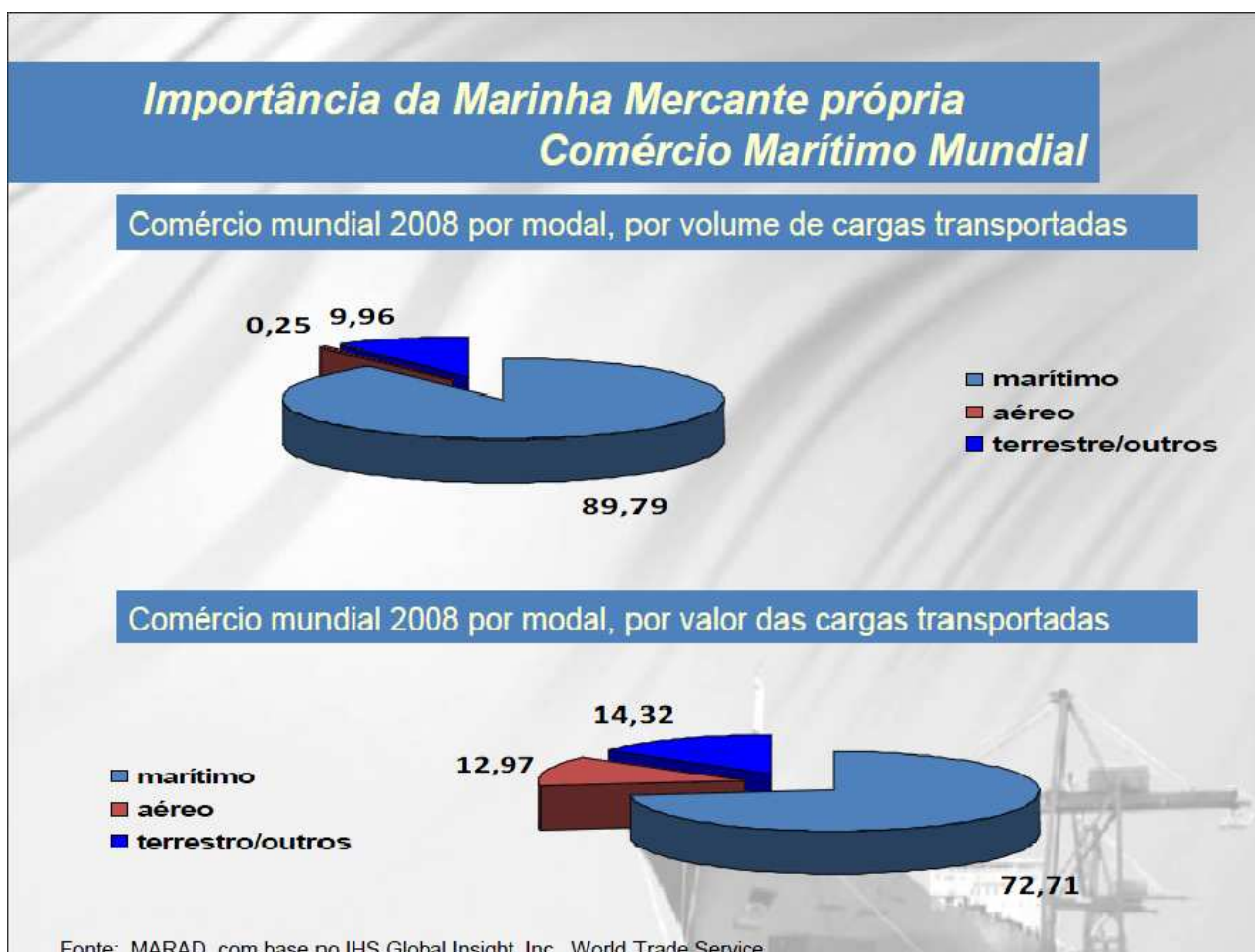
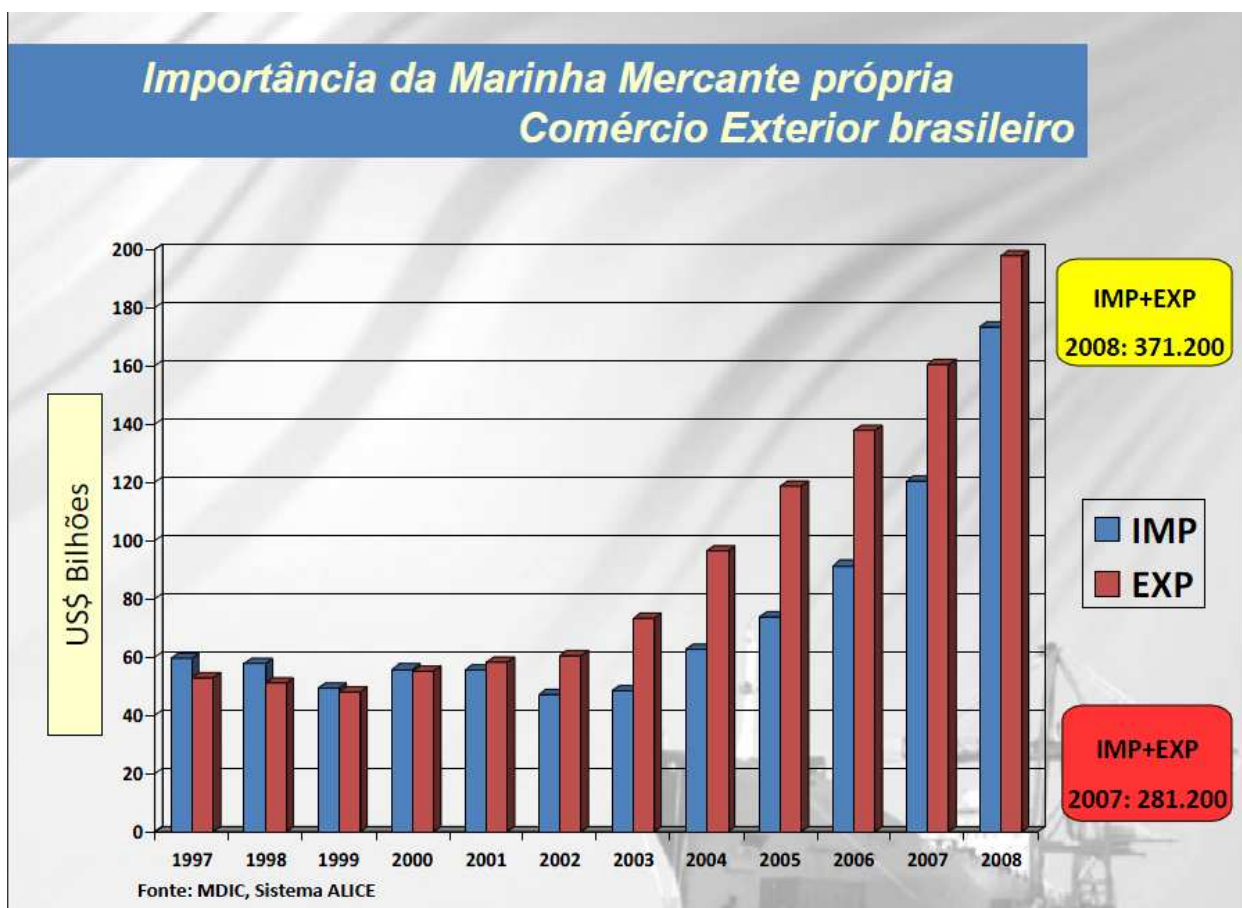


Figura 1: gráfico do comércio mundial

Fonte: Filho, Alcides Goularti. **A Trajetória da Marinha Mercante Brasileira: Administração, Regime Jurídico e Planejamento.**

ANEXO B



Figura²: gráfico da balança comercial

Fonte: Filho, Alcides Goularti. **A Trajetória da Marinha Mercante Brasileira: Administração, Regime Jurídico e Planejamento.**

ANEXO C

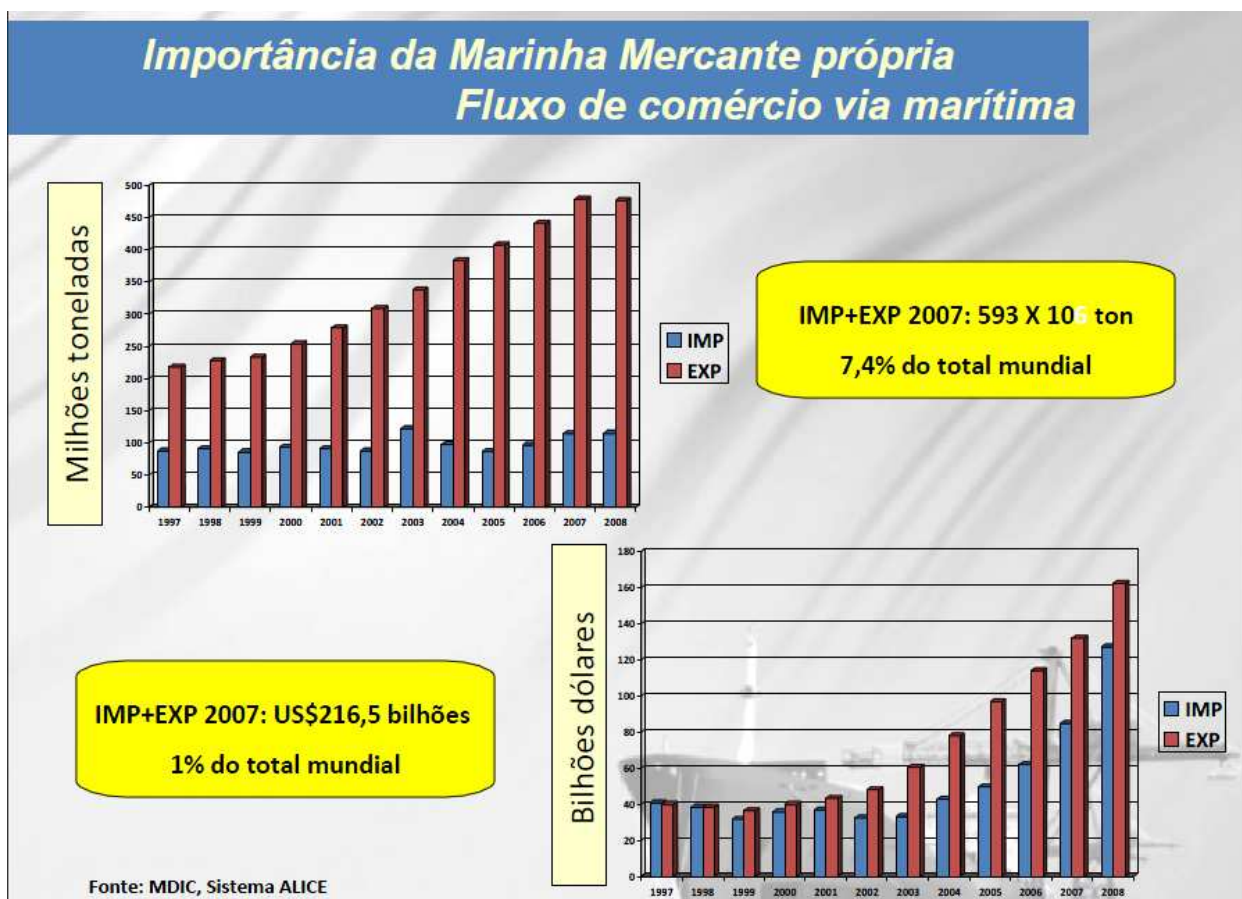


Figura 1: gráfico do fluxo comercial marítimo

Fonte: Filho, Alcides Goularti. **A Trajetória da Marinha Mercante Brasileira: Administração, Regime Jurídico e Planejamento.**

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Filho, Alcides Goularti. **A Trajetória da Marinha Mercante Brasileira: Administração, Regime Jurídico e Planejamento**. Disponível em:

<http://www.pucsp.br/pos/ecopol/downloads/pesquisa_debate/38/04_38_2010.pdf>. Acesso em: 02 de jul. de 2012.

BNDS. **Perspectivas da Marinha Mercante**. Disponível em:

<http://www.bndespar.com.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev807.pdf> Acesso em: 02 jul. de 2012.

Serviço de documentação da Marinha, **História da Marinha Mercante**, Vol. 1. Rio de Janeiro, 2009.

Serviço de documentação da Marinha, **História da Marinha Mercante**, Vol. 2. Rio de Janeiro, 2009.

Agencia Nacional de transporte Aquaviários. **Perspectivas da marinha mercante**. Disponível em:

<<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/palestras/Mai08EscolaGuerraNaval.pdf>>. Acesso em: 02 de jul. de 2012.

Blog Naval. **Marinha Mercante**. Disponível em: <<http://www.naval.com.br/blog/tag/marinha-mercante/>> . Acesso em: 02 de jul. De 2012.

Globo Notícias Economia: **Indústria naval está preparada para crescer, diz Abenav**.

< <http://g1.globo.com/economia/noticia/2012/07/industria-naval-esta-preparada-para-crescer-diz-abenav.html>> Acesso em: 15 de jul. De 2012.

ROSSETI, José Paschoal. **Introdução à Economia - O Balanço Internacional de Pagamentos e Impactos das Transações Externas**. São Paulo: Atlas, 2002.

Blog Spot. **Renascida a Marinha Mercante Brasileira**. Disponível em:

<<http://inspecaoend.blogspot.com/2010/06/renascida-industria-naval-deve.html>>. Acesso em: 10 de jul. de 2012.

Wikipédia, a enciclopédia livre. **A Camada do pré-sal**.

<<http://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Especial:Entrar&returnto=Camada+pr%C3%A9-sal&type=signup>> Acesso em: 20 jul. 2012

