

INTRODUÇÃO

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

Atualmente, a Marinha Mercante Brasileira não se encontra mais como no seu tempo áureo das décadas de 1970 e de igual maneira 1980, em que a indústria naval brasileira estava a pleno vapor, tendo chegado a marca de segundo maior construtor de navios do mundo (perdendo apenas para o Japão). Nessa época, o Brasil tinha grandes armadores, como o extinto Lloyd Brasileiro, que transportava nossas mercadorias para todas as partes do mundo. A década de 1990 assistiu a pior fase da nossa Marinha Mercante. A frota nacional se reduziu drasticamente; grandes companhias brasileiras foram desativadas; estaleiros fecharam suas portas interrompendo a fabricação de embarcações no Brasil praticamente deixando de lado todo o desenvolvimento tecnológico adquirido nos anos anteriores.

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

Outro fato animador para a Marinha Mercante é o ProMEF (Programa de Modernização e Expansão da Frota) que está sendo implementado pelo Governo Federal, outro fator é o Pré-sal um descobrimento que irá expandir as fontes e riquezas do país. Neste sentido, a Marinha Mercante pode retomar o seu papel de agente propulsor da economia, gerando benefícios para o país.

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

CAPÍTULO I

A Marinha Mercante

1.1 - Definição de marinha mercante

A marinha mercante é o conjunto das organizações, pessoas, embarcações e outros recursos dedicados às atividades marítimas, fluviais e lacustres de âmbito civil. A marinha mercante constitui o ramo civil da marinha. Em alguns países, no entanto, a marinha mercante está organizada de modo a transformar-se numa força auxiliar da marinha de guerra, em caso de situação de guerra ou de exceção.

A marinha mercante, normalmente é subdividida em três ramos:

1. Marinha de comércio - dedicada, essencialmente, às atividades económicas de transporte de passageiros e de carga, através do mar, de rios, de lagos e de canais;
2. Marinha de pesca - dedicada à atividade da pesca;
3. Marinha de recreio - dedicada ao desporto náutico e às outras atividades recreativas.

A marinha de comércio é responsável, essencialmente, pelo transporte marítimo de pessoas e mercadorias. Em sentido lato, o transporte marítimo inclui, não só o transporte através de mar aberto, mas também através de rios, canais e lagos. Atualmente, a marinha de comércio dedica-se, sobretudo, ao transporte de mercadorias. O transporte de pessoas perdeu bastante importância, em virtude do desenvolvimento da aviação comercial, subsistindo essencialmente nas curtas distâncias e nos cruzeiros turísticos. A marinha de comércio desenvolve uma atividade de natureza essencialmente internacional, com exceção da navegação de cabotagem ao longo das costas de um país.

A marinha de pesca é responsável pelo desenvolvimento da atividade, essencialmente, profissional da pesca, com o uso de embarcações. A atividade desenvolvida pela marinha de pesca classifica-se, de acordo, com o tempo de ausência da embarcação do porto de origem como:

Pesca local - ausência inferior a 24 h;

Pesca costeira - ausência entre 24 h e 96 h;

Pesca de largo - ausência entre 96 h e 20 dias;

Pesca longínqua - ausência superior a 20 dias para navios de tonelagem superior a 150 t ou qualquer ausência para navios de tonelagem superior a 1000 t.

A marinha ou náutica de recreio desenvolve atividades de desporto ou de lazer, com o emprego de embarcações. As embarcações de lazer tanto podem ter uma propulsão à vela como à motor, sendo concebidas e equipadas exclusivamente para atividades de lazer e esporte, como as saídas de curta duração, os cruzeiros ou as regatas.

1.2 - Evolução histórica

Foi praticado por quase todas as civilizações da antiguidade o comércio por via marítima, contudo, a marinha mercante como entidade autônoma começou a ser criada na Idade Média, com a constituição das irmandades de frotas, como a da Liga Hanseática, formada no século XIII por várias cidades bálticas, como Lübeck, Hamburgo e Rostock.

O domínio árabe medieval do meio marítimo deu lugar ao auge do comércio nas chamadas repúblicas marítimas italianas: Veneza, Gênova, Pisa e Amalfi. O florescimento dessas cidades-estados decorreu da manutenção de uma espécie de monopólio sobre o comércio das mercadorias orientais - corantes, tecidos de damasco, especiarias, plantas medicinais etc. -, que constituíram uma das mais apreciadas fontes de riqueza da época.

No século XVI, o descobrimento do litoral africano, da América e do Brasil, e a criação de muitas outras rotas comerciais, deslocaram o predomínio marítimo para as frotas britânica, portuguesa, holandesa e espanhola. Aos poucos, as pequenas caravelas cederam seu posto a grandes navios de três a quatro mastros, que permitiram notável aumento do volume de mercadorias transportado.

Em tal contexto nasceram, mais tarde, as primeiras grandes entidades comerciais marítimas, tais como as companhias britânica e holandesa das Índias Orientais. Fundadas respectivamente em 1600 e 1602, chegariam a alcançar uma importância decisiva nos planos político, militar e financeiro. O progresso da construção naval impôs inovações ao velame e à mastreação, até que, no século XIX, a introdução do metal na indústria naval e a invenção da máquina a vapor revolucionou o transporte marítimo de viajantes e mercadorias.

Desde que o Clermont, de Robert Fulton realizou, em 1808, a primeira travessia a vapor, sucederam-se avanços decisivos, como a propulsão mediante pás laterais, o uso da

hélice em lugar destas e a substituição do ferro pelo aço como material de construção dos cascos. Já no século XX a diversificação de modelos e aplicações generalizou-se e gerou a distinção de múltiplos tipos de barco.

Diferenciaram-se, assim, barcas, cargueiros, petroleiros, navios frigoríficos, quebra-gelos e transatlânticos. Entre estes últimos, alguns chegaram a ser legendários por suas dimensões e outros motivos. Tal foi o caso do Great Eastern, grande vapor britânico com rodas e hélices lançado ao mar em 1858; o France, que alcançava 3.200 toneladas; o Lusitânia, que, já na década de 1900, praticamente triplicava a tonelagem do anterior e foi torpedeado e afundado em 7 de maio de 1915, na primeira guerra mundial; e o Titanic, grande vapor de sessenta mil toneladas que afundou na noite de 14 para 15 de abril de 1912, ao se chocar com um iceberg, em catástrofe que comoveu o mundo.

Episódios como este fizeram melhorar a segurança de outras grandes embarcações construídas posteriormente, como o transatlântico francês Normandie, de 79.000 toneladas, lançado ao mar em 1935, ou o Queen Elizabeth, três anos depois.

Na segunda metade do século XX, o transporte de passageiros sofreu uma relativa regressão, provocada especialmente pelo maior desenvolvimento da aviação comercial. Por isso, a marinha mercante orientou suas perspectivas para o transporte de mercadorias e especialmente para o do petróleo e seus derivados, uma vez que constitui o meio mais adequado e menos dispendioso para carregar tais substâncias. Também a energia nuclear, amplamente usada em submarinos, porta-aviões e outros navios de guerra, alcançou o transporte marítimo em embarcações como o cargueiro norte-americano Savannah ou os quebra-gelos russos Lenin e Sibir.

Hoje, as frotas mercantes atuam em todo o mundo, e às vezes complementam o trabalho da Marinha de seus países.

1.3 - Marinha mercante mundial

Embora o homem habite somente as massas terrestres, na verdade, ilhas esparsas num planeta com três quartos de sua superfície coberta de águas, grande têm sido a influência do mar sobre a evolução da civilização. Não foi por acaso que as civilizações mais florescentes surgiram nas praias do mundo. É de extrema significação o fato de que as populações

economicamente mais saudáveis estiveram sempre relacionadas com um intenso comércio marítimo. A história universal tem demonstrado que, em todas as eras, os povos mais capazes de bem avaliar e utilizar o mar desfrutaram de prestígio e supremacia no meio das nações.

Foi a partir da necessidade de realização de troca de mercadorias entre os países, as quais, para se tornarem viáveis, necessitavam de transporte em escala apropriada e custo adequado, que o mar se tornou o meio de transporte mais utilizado no mundo.

O transporte por mar se beneficia da condição de utilizar uma via de comunicação indestrutível, que, além de não apresentar limitações de peso ou volume, liga, de forma contínua e permanente, todos os continentes. Essas características aliadas aos fatos de que o transporte marítimo é a maneira mais econômica de levar grandes cargas a longas distâncias, de transportar mais carga por unidade veicular e de possuir o peso do próprio veículo muito inferior a sua capacidade de transportar carga, fizeram com que se estabelecesse um intenso fluxo de tráfego marítimo através de navios mercantes.

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

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

A Marinha Mercante Mundial desenvolveu-se muito depois desses acontecimentos, e não foi diferente com a Marinha Mercante Brasileira.

1.4 - Marinha mercante brasileira

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

A Marinha Mercante brasileira ou "Marítima-Logística" brasileira (termo militar da política de segurança nacional) teve seus tempos áureos das décadas de 60 a 80, quando a indústria naval brasileira estava a pleno vapor, tendo chegado a ser o segundo maior construtor de navios do mundo (perdendo apenas para o Japão).

Nessa época, o Brasil tinha grandes armadores, e detinha a sua soberania constitucional (vide a Constituição Federal de 1988), com a extinta armadoria-de-armadores do Lloyd Brasileiro (tentativa de soerguimento), terminou a soberania (Constitucional de 1988), que transportavam a importação e a exportação de nossa produção nacional, para todas as partes do mundo.

Na década de 90, mais precisamente em 1997, se assistiu ao pior momento da Marinha Mercante. As diversas frota(s) nacionais se reduziram drasticamente a alguns navios estrangeiros que ainda teimavam e que ainda mantinham algumas rotas de baixo custo esporadicamente atendidas; quem quisesse o produto brasileiro que o buscasse, senão apodreceriam nos portos por falta de transportes, prejuízos e mais prejuízos aos empresários brasileiros e estrangeiros; várias grandes companhias brasileiras, ligadas diretamente à navegação ou não, faliram por falta de apoio governamental (pois as rotas de navegação são concessões); estaleiros fecharam suas portas parando a fabricação de embarcações no Brasil e praticamente jogando fora todo o desenvolvimento tecnológico adquirido nos anos anteriores. Nessa época, as Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante EFOMM do Rio de Janeiro e de Belém estavam formando, juntas, turmas que somavam apenas, no máximo, 30 novos Oficiais, o que satisfaz à armação de apenas um navio, se levarmos em conta o total de anos de formação desses oficiais na carreira.

O país saiu de cena justamente num momento em que o mercado internacional crescia. Para se ter uma ideia, em 2000 a média anual mundial de construção de navios foi de 1170 unidades. No Brasil, a última grande embarcação que saiu dos nossos estaleiros foi o Livramento em 1996.

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

Motivos para investimentos não faltam. No mundo, o setor naval fatura, atualmente, cerca de US\$ 120 bilhões por ano e passa por um momento extremamente aquecido, com demanda de cerca de 4 mil navios novos. Segundo especialistas, os estaleiros asiáticos e europeus, os mais importantes do mundo, estão com dificuldades de aceitar novas encomendas até pelo menos 2014, o que pode abrir espaço para o Brasil.

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

CAPÍTULO II

Balança comercial

2.1 - O balanço de pagamentos

A par do crescimento das relações econômicas entre os diferentes países cresceu também a necessidade de efetuar o registro sistemático dessas mesmas relações econômicas de forma que fosse possível conhecer a situação econômica de cada país relativamente aos seus parceiros comerciais.

É no balanço de pagamentos que são registrados os movimentos financeiros decorrentes das relações econômicas ocorridas entre um país e o resto do mundo. O Balanço de Pagamentos é tido como um instrumento de contabilidade social referente à descrição destas relações comerciais. Ele inclui todas as transações realizadas durante um período de tempo, entre residentes e não residentes de um país. O Balanço de Pagamentos é, portanto, uma conta de dupla entrada que mostra no lado do crédito, que é o lado direito, todos os recebimentos estrangeiros do resto do mundo, e no lado do débito, que é o lado esquerdo, todos os pagamentos ao resto do mundo. De fato, estão registrados no balanço de pagamentos todas as entradas de capitais motivados pelas exportações e todas as saídas de capitais associados às importações, todo capital estrangeiro que ingressa sob a forma de empréstimos, todos os fretes pagos e recebidos de navios estrangeiros, juros de empréstimos estrangeiros, capital de firmas estrangeiras que ingressam no Brasil, entre outros.

O Balanço de Pagamentos pode ser deficitário, superavitário ou equilibrado. No caso das entradas de capitais serem superiores às saídas, dá-se uma acumulação de ouro e de divisas estrangeiras, aumentando as reservas do país, o que conseqüentemente, provoca um Balanço de Pagamentos superavitário. No caso contrário, verifica-se uma saída de ouro e de divisas estrangeiras ocasionando o Balanço de Pagamentos deficitário. Quando a quantidade de divisas estrangeiras que saíram é a mesma que entrou, o Balanço de Pagamentos é equilibrado, mantendo o nível de reservas do país.

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

O desenvolvimento nacional depende primordialmente de uma Balança de Pagamentos bem equilibrada, ou seja, o montante de créditos deve sempre coincidir com o montante de débitos, portanto, o total de capitais e quantidade de divisas que entra deve ser exatamente igual ao total de capitais e quantidade de divisas que sai.

De forma a melhor conhecer a Balança de Pagamentos, esta é desagregada em outras balanças. A primeira desagregação da Balança de Pagamentos é a divisão em Balança Básica ou Fundamental e Balança de Financiamento. No caso da Balança de Financiamento, esta funciona apenas como compensação dos saldos registrados na Balança Básica. É na Balança Básica que são registrados todos os movimentos financeiros de um país com o exterior. Assim, a Balança de Financiamentos é não mais do que a representação da acumulação de ouro e de divisas que se verifica quando o saldo da Balança Básica é positivo ou da saída de ouro e divisas quando o saldo da Balança Básica é negativo.

Tal como a Balança de Pagamentos, a Balança Básica também é desagregada em outras balanças, nomeadas de Balança de Transações Correntes e a Balança de Capitais. Na Balança de Capitais são registrados os movimentos de capitais destinados a financiar as atividades produtivas, tais como as transferências de capital associadas à realização de investimentos ou a empréstimos externos. Por exemplo, a realização de um investimento no estrangeiro por uma empresa nacional é registrado como uma saída de capital na Balança de Capitais; da mesma forma, um investimento de uma empresa estrangeira no nosso país é registrado na Balança de Capitais como uma entrada de capital.

O Balanço de Pagamentos não fornece nenhuma informação sobre o comércio internacional de um país.

No caso do Brasil, o balanço de pagamentos é dividido em algumas categorias:

1- Balança Comercial

a) Exportações

b) Importações

2- Balança de Serviços

* Despesas portuárias

* Fretes

* Seguros

* Outros serviços

3- Transferências Unilaterais

4- Transações Correntes (somatório das três contas anteriores)

5- Balança de Capitais

* Empréstimos

* Capital especulativo

* Outros

6- Erros e omissões

7- Demonstrativo de resultado

Das contas mencionadas, anteriormente, duas merecem destaque: - a Balança Comercial e a de Serviços. A primeira inclui, no lado do crédito, as receitas de exportações e, no lado do débito, os pagamentos pelas importações f.o.b. (free on board). Caso as importações sejam c.i.f. (cost insurance and freight), os valores de seguro e frete têm que ser deduzidos. E, finalmente, a segunda conta inclui serviços produzidos dentro do País e vendidos aos não residentes e vice-versa. São eles: serviços de transportes, afretamentos, viagens de turismo, e outros serviços tais como : seguro, banco, patentes, etc.

2.2 - A balança comercial brasileira

A Balança Comercial é o resultado líquido das transações com importações e exportações de mercadorias. É a única conta do Balanço de Pagamentos que demonstra as movimentações visíveis entre países, na forma de produtos primários, semiprocessados ou de utilização fina, destinada ao consumo e à formação de capital fixo. É a conta de maior expressão para maioria dos países.

Conceitualmente, a balança comercial nada mais é do que a diferença entre as exportações e as importações de um determinado país. Por exportações, entendemos todo bem que o país vende para o resto do mundo, enquanto que as importações são todos os bens que o país compra do resto do mundo.

Ou seja, se uma economia vendeu, no ano, US\$ 80 bilhões para o resto do mundo e comprou US\$ 50 bilhões dos outros países, então a balança comercial desta economia encerrou o período com saldo positivo de US\$ 30 bilhões. Se levarmos em conta esta definição da balança comercial, então poderemos constatar que o superávit comercial crescerá à medida que as exportações crescerem e as importações se reduzirem.

Ainda há a possibilidade das exportações crescerem mais rápido que as importações, o que também garante uma maior expansão do superávit comercial. Para que as exportações cresçam mais rápido que as importações, é necessário, basicamente, que a economia do resto do mundo esteja indo bem, já que com uma maior renda, os outros países tendem a ampliar suas compras em relação à economia doméstica.

Isto é o que se conhece, na linguagem dos economistas, como "efeito repercussão". Isto é: quando uma economia está em processo de expansão, os seus parceiros comerciais também tendem a serem beneficiados, já que se alguém compra mais de um lado (em função da maior renda) então do outro lado está havendo uma maior venda.

Entre os fatores que contribuem para esse fato, destaca-se a evolução dos preços das importações e exportações de um país.

Dessa forma percebe-se que, mediante ao predomínio do comércio marítimo nas transações internacionais, a Marinha Mercante afeta em muito a regularidade dessa balança.

Os números negativos que aparecem na balança comercial relativo aos transportes ocorrem devido à incapacidade da frota brasileira atual suportar a grande quantidade de mercadorias as serem movimentadas. Assim, uma parte do ganho com os fretes são repassados as empresas estrangeiras que remetem o seu lucro ao seu país de origem.

Outro fator negativo esta relacionado com a produção e reparo de embarcações que geralmente ocorrem fora do país remetendo grande parte do lucro conseguido com os fretes para os estaleiros estrangeiros. Essa situação da falta de estaleiros nacionais será explicada mais adiante.

A remessa de grande parte do lucro obtido com os fretes e que acaba sendo debitada na balança comercial também está ligada ao fato de muitas empresas que atuam no cenário comercial brasileiro, e sendo que algumas delas também são brasileiras, preferem trabalhar com navios de bandeiras de outros países devido à grande quantidade de impostos pagos e a burocracia exigida para manter um navio com bandeira brasileira.

2.3 - Fatores referentes à marinha mercante debitados na balança comercial

Como exposto ao longo de todo esse trabalho, a marinha mercante possui um papel importante para a economia brasileira. Porém suas atividades, infelizmente, não apenas creditam valores para a balança comercial, alguns também são debitados como o fato já exposto anteriormente dos estaleiros.

O Brasil ocupa hoje o sexto lugar no ranking internacional da indústria naval, com a construção de 82 navios. Mas, esse número deve subir. No final de 2008, 154 novas construções foram confirmadas pelo Fundo de Marinha Mercante (FMM), representando investimentos de US\$ 4 bilhões. O Brasil conta, hoje, com 26 estaleiros, sendo que o Estaleiro Atlântico Sul, no município de Ipojuca – complexo portuário de Suape (PE) – é o maior do

hemisfério sul. Quatro estaleiros brasileiros estão investindo na ampliação: Allianza e MacLaren Oil (RJ), Wilson, Sons (SP) e Rio Grande (RS). Três novos estão em processo de implantação: Jurong (ES), STX Brasil Offshore – ex-Aker Yards (RJ) e o Estaleiro da Bahia – EDB (BA). Os dados comprovam a previsão do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) que, no final de 2007, anunciou que o segmento caminhava para a sua consolidação.

Porém, devido ao rápido crescimento do setor naval do país, grande parte das encomendas e dos reparos só é conseguida nos estaleiros estrangeiros.

Segundo Junqueira, o diretor da Transpetro seriam necessários investimentos de US 200 milhões para construir um estaleiro de reparo de médio porte, com capacidade para navios Suezmax de até 170 mil tpb, e US\$ 250 milhões para estaleiro de grande porte, com capacidade para docagem de navios VLCC de até 300 mil tpb. Ambos os estaleiros teriam área de 500 mil metros quadrados e dois mil funcionários. O estaleiro de construção de médio porte exigiria investimentos de US\$ 90 milhões, com área de 350 mil metros quadrados, capacidade de construir embarcações de até 30 mil toneladas de porte bruto e 1,5 mil a 2 mil funcionários. Já o estaleiro de construção de grande porte exigiria US\$ 600 milhões de investimento, com área de um milhão de metros quadrados e capacidade para produzir navios de até 300 mil tpb. "As obras poderiam ter até 90% de financiamento do Fundo de Marinha Mercante", garantiu. Para ele, as novas unidades poderiam estar operando dois anos após o início das obras.

Outro fator debitante da balança de pagamentos são os alugueis de barcos de apoio. Essas embarcações prestam serviço aos portos e plataformas, levando matérias para consumo, auxiliando no atracamento de navios entre outras atividades que não geram renda para o país. Possuem um alto valor de aluguel, que em grande parte é repassado para as empresas estrangeiras que prestam serviços a Petrobrás.

Além disso, o FMM (Fundo de Marinha Mercante) aprova a produção desses tipos de embarcações e é o responsável por 70% do fundo para essas construções, porém o Apoio Marítimo não remete nenhuma parcela do seu lucro para esse fundo. O FMN recebe quantias da cabotagem e do longo curso, mas nada do apoio.

Dessa forma percebe-se que apesar de necessário esse tipo de navegação requer muitos investimentos, e prevê-se, principalmente pela expansão das áreas exploradas e das construções de novas plataformas, que esse ramo da balança comercial não terá uma melhora significativa, pelo contrário, necessitará de mais navios o que aumentará o preço pago por eles.

CAPÍTULO III

As perspectivas para o futuro

3.1 - Programa de modernização e expansão da frota (ProMEF)

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

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

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

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

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

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

A segunda fase do Programa de Modernização e Expansão da Frota foi lançada no dia 26 de maio de 2008. Os 23 navios previstos terão capacidade de transportar 1,3 milhão de toneladas de porte bruto (TPB) e deverão demandar cerca de 250 mil toneladas de aço durante o período de construção. São quatro Suezmax DP, três Aframax DP, oito de Produtos, cinco

Gaseiros (gás liquefeito de petróleo - GLP) e 3 de Bunker (transporte de combustível para outros navios).

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

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

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

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

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

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

3.2 - O Pré-sal

A chamada camada pré-sal é uma faixa que se estende ao longo de 800 quilômetros entre os Estados do Espírito Santo e Santa Catarina, abaixo do leito do mar, e engloba três bacias sedimentares (Espírito Santo, Campos e Santos). O petróleo encontrado nesta área está a profundidades que superam os 7 mil metros, abaixo de uma extensa camada de sal que, segundo geólogos, conservam a qualidade do petróleo.

Vários campos e poços de petróleo já foram descobertos no pré-sal, entre eles o de Tupi, o principal. Há também os nomeados Guará, Bem-Te-Vi, Carioca, Júpiter e Iara, entre outros.

Um comunicado, em novembro do ano passado, de que Tupi tem reservas gigantes, fez com que os olhos do mundo se voltassem para o Brasil e ampliassem o debate acerca da camada pré-sal. À época do anúncio, a ministra Dilma Rousseff (Casa Civil) chegou a dizer que o Brasil tem condições de se tornar exportador de petróleo com esse óleo.

Tupi tem uma reserva estimada pela Petrobras entre 5 bilhões e 8 bilhões de barris de petróleo, sendo considerado uma das maiores descobertas do mundo dos últimos sete anos.

Neste ano, as ações da estatal tiveram forte oscilação depois que a empresa britânica BG Group (parceira do Brasil em Tupi, com 25%) divulgou nota estimando uma capacidade entre 12 bilhões e 30 bilhões de barris de petróleo equivalente em Tupi. A portuguesa Galp (10% do projeto) confirmou o número.

Para termos de comparação, as reservas provadas de petróleo e gás natural da Petrobras no Brasil ficaram em 13,920 bilhões (barris de óleo equivalente) em 2007, segundo o critério adotado pela ANP (Agência Nacional do Petróleo). Ou seja, se a nova estimativa estiver correta, Tupi tem potencial para até dobrar o volume de óleo e gás que poderá ser extraído do subsolo brasileiro.

Estimativas apontam que a camada, no total, pode abrigar algo próximo de 100 bilhões de boe (barris de óleo equivalente) em reservas, o que colocaria o Brasil entre os dez maiores produtores do mundo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do estudo apresentado pude concluir que um país da importância do Brasil precisa ter uma marinha mercante que exerça com excelência sua atividade para quebrar a tendência de deterioração da conta de transações correntes e do balanço de pagamentos nacionais.

Para que isso ocorra, deve-se, principalmente, deixar a dependência dos navios estrangeiros e tentar voltar a se consolidar usufruindo das embarcações que estão sendo e que serão construídas nos estaleiros nacionais, através do programa de expansão e renovação da frota.

Esse programa dá apoio não só ao setor de petróleo, mas garante a sustentabilidade da indústria naval, da marinha mercante e uma melhor infraestrutura de transportes, para aumentar a frota e ir aos poucos se erguendo e com a evolução do plano Pré-Sal esta evolução tem tudo para consolidar um crescimento econômico constante para o Brasil.

Agradeço a oportunidade de explorar mais essa parte da economia e entender que a minha futura profissão tem um papel importante para o crescimento do meu país.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1- http://www.transpetro.com.br/TranspetroSite/appmanager/transpPortal/transpInternet?_nfpb=true&_windowLabel=barraMenu_3&_nffvid=%2FTranspetroSite%2Fportlets%2FbarraMenu%2FbarraMenu.faces&_pageLabel=pagina_base
- 2- <http://www.petrobras.com.br/minisite/presal/perguntas-respostas/index.asp>
- 3- ROSSETI, José Paschoal. Introdução à Economia - O Balanço Internacional de Pagamentos e Impactos das Transações Externas. São Paulo: Atlas, 2002.
- 4- http://netmarinha.uol.com.br/index.php?view=article&id=21448%3Abarcos-de-apoio-em-guerra-com-petrobras&option=com_content&Itemid=8
- 5- <http://agenciabrasil.ebc.com.br/arquivo/node/324036>
- 6- <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u440468.shtml>
- 7- http://pt.wikipedia.org/wiki/Marinha_mercante
- 8- http://pt.wikipedia.org/wiki/Marinha_Mercante_Brasileira
- 9- <http://www.economiabr.com.br/index.php/17/03/2011/pre-sal-podera-transformar-o-brasil-ou-mante-lo-dependente/>
- 10- <http://www.transportes.gov.br/bit/estudos/MarinhaMercante/introducao>

ANEXOS

Anexo I - O Pré-Sal poderá transformar o Brasil ou mantê-lo dependente

Uma reportagem do diário britânico Financial Times avalia nesta quarta-feira que a exploração do petróleo pré-sal pode aprofundar a dependência do Brasil em relação às exportações de matérias-primas e prejudicar ainda mais a indústria nacional.

Na reportagem, de página inteira, o jornal lembra que a extração de petróleo de camadas a mais de 2 mil metros de profundidade tem o potencial de “lançar o país ao status de nação desenvolvida”, mas também o de “transformar o país para bem ou para mal”.

“O perigo para o Brasil, caso os recursos não sejam manejados de forma sábia, é o de se tornar uma vítima da ‘doença holandesa’”, diz o jornal, em referência à situação econômica da Holanda nos anos 1970, quando importantes descobertas de gás elevaram a taxa de câmbio e os preços de energia, golpeando a indústria.

“Pior, o Brasil poderia sofrer um tipo ainda mais grave de doença, a ‘maldição do petróleo’, na qual nações ricas em recursos naturais – como Nigéria e Venezuela – se tornam cada vez mais viciadas no dinheiro que eles proveem o que leva à má governabilidade e a corrupção.”

Sem limitar sua análise ao campo petrolífero, o artigo recorda que analistas já consideram que o país está “nos estágios iniciais da doença holandesa”.

“Exportadores e a indústria doméstica estão tendo dificuldade para competir globalmente, à medida que a demanda chinesa pelas commodities do país impulsiona o valor do real”, relata o jornal.

O boom do preço das commodities criado e mantido pelo enorme volume de compras da China tem causado uma apreciação da moeda brasileira o que acaba por encarecer os preços dos produtos produzidos no Brasil.

O Brasil já é líder ou está entre os primeiros na produção e exportação de commodities como minério de ferro, carne, açúcar, café, suco de laranja e soja.

“O câmbio se apreciou cerca de 40% em relação à cotação que vigorava há dois anos.”

Citado pelo jornal, o professor de Harvard Kenneth Rogoff, ex-economista-chefe do Fundo Monetário Internacional (FMI), opina que “a doença holandesa do Brasil vem de todo tipo de recursos naturais” e “o petróleo pode levar o problema a um novo patamar”.

A reportagem lembra que, para tentar evitar a dependência, o governo e a Petrobras elevaram de 30% para 53% a proporção de conteúdo local para novos projetos – uma tentativa de usar a estatal como locomotiva para a manufatura brasileira.

Entretanto, o texto também aponta para as avaliações de que tal uso da Petrobras como motor do desenvolvimento pode acabar levando a uma “politização” da empresa.

Para o professor Rogoff, o caminho para o Brasil seria focar menos nos possíveis efeitos negativos da “doença holandesa” e mais em desenvolver áreas que garantirão desenvolvimento de longo prazo, como infraestrutura e educação.

“Embora o Brasil tenha feito avanços em melhorar a educação, e sua infraestrutura seja melhor que a de outros mercados emergentes, como a Índia, o país ainda deixa a desejar em relação às economias desenvolvidas em ambas as áreas”, afirma a reportagem.

A sugestão da matéria do Financial Times é de que o Brasil deveria aproveitar o Pré-Sal para desenvolver áreas que garantirão desenvolvimento de longo prazo, como infraestrutura e educação.

Procurando também não vender petróleo cru, mas agregar valor através da indústria petroquímica, de modo que o preço final de cada barril equivalente se transforme em algo como 40 vezes mais precioso.

Esses serão alguns dos segredos que poderão transformar o Brasil em uma das 3 economias mais ricas do planeta a partir da década de 2020.