

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

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

Por: Gabriel Gomes da Silva

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

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

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

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

Por: Gabriel Gomes da Silva

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

**CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA
MERCANTE - EFOMM**

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): _____

NOTA - _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço a toda minha família por sempre ter me apoiado e se sacrificado por mim. Quero agradecer também aos meus amigos da escola que sempre estiveram ao meu lado, me ajudando no que foi preciso, inclusive neste documento e por fim, à minha orientadora pela paciência e interesse em cooperar.

DEDICATÓRIA

Dedico esta monografia aos meus pais, pessoas que nunca tiveram condições favoráveis de estudo e que de forma por muitos anos heróica, sacrificaram suas vidas em prol de uma boa educação, formação e qualidade de vida melhor para seus filhos. Orgulho maior não posso sentir.

EPÍGRAFE

“Eu acredito demais na sorte. E tenho constatado que, quanto mais duro eu trabalho, mais sorte eu tenho.”

RESUMO

Esta monografia tem por objetivo identificar, contando através de sua história até a chegada do presente período, a atual situação da Marinha Mercante do Brasil e a sua importância para o desenvolvimento do país, os principais problemas enfrentados e suas projeções para o futuro.

Este trabalho também mostra o efeito da exploração do petróleo, do gás natural e da famosa e próspera camada pré-sal, no ressurgimento da Marinha Mercante do Brasil no cenário mundial e o crescimento econômico do país. Além disso, analisa os fatores da formação do oficial mercante no Brasil com embasamento histórico.

Palavras-chave: desenvolvimento – perspectiva – situação atual

ABSTRACT

This monograph aims to identify, through telling his story until the arrival of this period, the current situation of the Merchant Navy of Brazil and its importance for the development of the country, the main problems faced by our merchant marine and what are your projections for the future.

This work also shows the effect of oil exploration, natural gas and the famous and prosperous pre-salt layer in the revival of the Merchant Navy of Brazil in the world and the country's economic growth. Furthermore, analyzes the factors in the formation of official merchant in Brazil with historical grounding.

Keywords: development - perspective - current situation

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
1 - Histórico da Marinha Mercante no Brasil	11
2 - A importância da Marinha Mercante	13
3 - A formação dos Oficiais da Marinha Mercante	15
3.1 - Pós formação	17
4 - A atual situação da Marinha Mercante brasileira	19
4.1 - Navegação de longo-curso	19
4.2 - Setor de apoio marítimo	23
5 - Perspectivas da Marinha Mercante	25
5.1 - Programa de Aceleração do Crescimento(PAC)	25
5.2 - Pré-sal e a importância do setor para o país	26
5.3 - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)	27
CONSIDERAÇÕES FINAIS	29
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	30

INTRODUÇÃO

Com sua natural vocação para o meio marítimo, devido a uma costa com mais 8 mil quilômetros de extensão e muitas vias com grande poder de navegação, o Brasil tem por principal meio de desenvolvimento, se tratando de economia, o meio aquaviário.

Verifica-se entretanto, que o transporte rodoviário é o maior responsável por transporte de cargas e passageiros em território nacional, enquanto a Marinha Mercante transporta apenas uma pequena quantidade, por não estar devidamente aparelhada para competir com o primeiro.

A Marinha Mercante Brasileira passou por uma fase de grande expansão com pleno desenvolvimento e grandes armadores, entretanto, foi observada uma decadência no setor. O que verificamos hoje, é a existência de uma pequena frota de navios brasileiros em relação ao tamanho do comércio exterior do Brasil. Tal fato torna o assunto tão delicado, pois essa defasagem aumenta a necessidade de navios estrangeiros, que tornam o transporte marítimo mais caro, prejudicando o desenvolvimento do país.

Porém, com a descoberta da camada do pré-sal abaixo da Bacia de Campos, o Governo Federal juntamente com a TRANSPETRO e a PETROBRAS já anuncia verbas bilionárias para o desenvolvimento da indústria naval. Estão sendo formadas linhas de crédito junto ao BNDES para a construção de novas embarcações em estaleiros nacionais, o que acabará gerando milhares de novos empregos neste campo de atuação.

O objetivo de tal estudo é analisar o futuro de nossa Marinha Mercante a partir dos fatos vivenciados, ou seja, sua história. É feita uma comparação entre os modais de transporte com o objetivo de mostrar que a navegação é a alternativa mais viável em um país com as peculiaridades do Brasil, tanto em fatores econômicos, como na busca por um desenvolvimento sustentável.

Pretende-se falar da formação do oficial mercante, e do programa de expansão da frota da TRANSPETRO a partir das descobertas do pré-sal, um dos fatores mais relevantes para a retomada do crescimento marítimo nacional, além de serem citadas ações do governo no sentido de expansão do setor industrial naval, como a reativação de estaleiros e a revitalização dos portos a partir de políticas de incentivo, como por exemplo o Programa de Aceleração do Crescimento, PAC.

CAPÍTULO I

Histórico da Marinha Mercante no Brasil

Desde sua colonização por Portugal, a necessidade de uma Marinha Mercante forte já se fazia presente no Brasil, devido a segurança da costa contra invasores e principalmente devido a aspectos econômicos. Daí, o esforço para sua criação para que o país se desenvolvesse sem precisar de apoio estrangeiro.

Muitos estaleiros foram construídos por todo o litoral. Destacou-se o Arsenal de Marinha da Bahia, sendo o principal até o século XIX. Já em 1763, o Rio de Janeiro fundou o seu Arsenal de Marinha, que perdura até os dias de hoje. No ano de 1846 foi criado o estaleiro da Ponta d'Areia por Irineu Evangelista de Souza, o célebre Visconde de Mauá. Em menos de um ano o estaleiro era a maior indústria nacional, construindo centenas de embarcações. O Visconde de Mauá criou ainda companhias de navegação no Rio Grande do Sul e no Amazonas. O dia de seu nascimento ficou perpetuado na história do país e foi decretado como o Dia da Marinha Mercante, dia 28 de dezembro.

Até a década de 60, a Marinha Mercante passou por vários momentos de turbulência. No governo de Juscelino Kubitschek foi criado o Plano de Metas, estabelecendo o Fundo de Marinha Mercante (FMM). Porém, somente no ano de 1969, adotou-se a meta. Este Plano determinava que qualquer carga comprada por administração direta ou indireta da União, teria que ser transportada por navios de bandeira brasileira ou por embarcações contratadas por tais empresas. Só assim iniciou-se um processo de grande desenvolvimento. Em apenas dois anos, os lucros no setor cresceram cerca de 50%.

No entanto, outros países saíram prejudicados, pois perderam grande participação na receita global. Mesmo assim, o Itamaraty em conjunto com o Ministério dos Transportes e órgãos do comércio exterior manteve sua decisão: proibiu

que os países que ditavam os rumos do comércio marítimo mundial ignorassem os interesses do Brasil.

A Marinha Mercante Brasileira teve seu auge nas décadas de 70 e 80, período este em que a indústria naval brasileira estava em pleno desenvolvimento. O país era o segundo maior construtor de navios do mundo, ficando atrás apenas do Japão. O Brasil possuía então grandes armadores, tais como o Lloyd Brasileiro, que transportava mercadorias para todas as partes do mundo.

Somente em 1984, devido a pressões do comércio exterior, iniciou-se a desregulamentação do setor. Isso ficou mais evidente na década de 90 devido a uma política neoliberal, que pregava a “abertura dos portos” à concorrência estrangeira, fazendo com que os armadores externos construíssem frotas mais competitivas, desarticulando aos poucos as empresas de bandeira nacional.

Aos poucos, empresas de navegação e estaleiros foram perdendo força e fechando suas portas e fazendo grandes leilões de sua frota a armadores externos.

CAPÍTULO II

A IMPORTÂNCIA DA MARINHA MERCANTE

Uma vez que mais de 94% da exportação nacional depende do segmento, o investimento no setor se torna prioridade para o desenvolvimento estratégico da economia nacional.

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

O governo brasileiro vem modificando sua política de proteção à Marinha Mercante, desde os anos 80, de forma radical. Embora ainda mantendo incentivos para a construção e registro de embarcações e um nicho de reserva de mercado (cabotagem) e longo curso, que opera atualmente com pouquíssimas restrições entre empresas nacionais e internacionais.

Apesar da evidente abertura, o país vem registrando crescente participação no mercado externo, internacionalizando sua economia e desregulamentando o setor de Marinha Mercante.

Estudos comprovam que a melhor solução contra práticas monopolistas de tráfego marítimo é o desenvolvimento de uma Marinha Mercante própria, pois uma taxa de impostos à empresas de outras bandeiras e outras medidas protecionistas poderiam acarretar no declínio e desenvolvimento do setor no exterior.

Os países que detêm uma marinha mercante expressiva, como Estados Unidos, China, Rússia e Japão, possuem políticas de proteção externa para navegação

de interior e cabotagem para que suas empresas consigam desfrutar de algumas vantagens.

A abertura desse mercado para companhias estrangeiras pode expor a empresa nacional à concorrência desigual com empresas estrangeiras economicamente mais fortes, que podem impor preços baixos, mesmo que por tempo determinado, com o intuito de desestruturar a concorrência.

Existem estudiosos do assunto que defendem uma desregulamentação ainda maior da área, pregando a retirada dos mecanismos de proteção à marinha mercante que são adotadas atualmente de forma que atraísse maior concorrência pelos serviços, buscando a redução dos fretes, com isso favorecendo o comércio internacional. Porém, a maioria dos países adotam leis que garantem a proteção às empresas nacionais de navegação comercial.

A marinha mercante representa um segmento de mercado importante para a economia de um país, introduzindo indiretamente o crescimento de outras atividades associadas ao mar. As perspectivas são otimistas com relação às atividades marítimas no panorama mundial e a participação do Brasil é extremamente importante nesse contexto, dependendo apenas de novas políticas específicas para essas atividades.

Quanto ao comércio exterior, a formação de uma marinha mercante própria é estratégia fundamental para apoiar o crescimento do setor, em vista que permite a não dependência externa, buscando sua auto-suficiência. Portanto, não dá para descuidar desse segmento em busca tão somente da melhor colocação, no curto prazo, de nossos produtos tradicionais no mercado internacional.

CAPÍTULO III

A Formação dos Oficiais da Marinha Mercante

No início da atividade, na Idade Média, não havia uma formação de pessoal para a condução dos navios em alto mar. Era um sistema totalmente desorganizado que recrutava pessoas de todos os tipos, incluindo ex-detentos e presidiários dispostos a trocar a pena a ser cumprida se jogando ao então desconhecido e temido oceano de onde histórias de monstros marinhos dentre outros assustavam as pessoas. Não havia uma escola, onde os conhecimentos fossem ministrados, e a transmissão de conhecimentos era fechada e efetuada apenas no mar. Entretanto com a expansão das viagens dos portugueses, percussores dos grandes descobrimentos, a necessidade de conhecimento teórico dos seus pilotos aumentou.

A exploração do Atlântico e do Índico obrigou à criação de uma escola específica para formar e preparar os navegadores das diferentes carreiras em que circulavam os navios portugueses. Em 1559, sob o patrocínio de Pedro Nunes, foi criada a "AULA DO COSMÓGRAFO MOR". Os pilotos levavam consigo seus "currículos" de viagem que era o que mais se fazia necessário para embarcar, não levando em consideração os conceitos aprendidos nas aulas.

O necessidade de criação de um Oficial de Marinha Mercante só se deu no século XVII, onde os aspirantes recebiam aulas de matemática, física, astronomia, navegação e geografia. Esta idéia se expandiu por toda a Europa e Portugal foi o pioneiro nesta atividade, tendo como sede em Lisboa e financiamento da Associação de Comerciantes.

Em 1779, foi criada em Lisboa a Academia Real da Marinha, instituição de ensino destinada a preparar os oficiais da Marinha de Guerra, da Marinha Mercante e os Engenheiros do Exército. Esta Academia deu lugar, em 1837, ao Colégio de Nobres e posteriormente à atual Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa.

Em 1782, foi criada a ACADEMIA REAL DOS GUARDA MARINHAS, instituição que recebia os alunos da Academia Real da Marinha por mérito escolar ou diretamente por mérito de nobreza. A Academia destinou-se a formar os Oficiais da Marinha Real.

Com a chegada do Rei e sua comitiva ao Brasil em 1807, a Academia Real se transferiu para o nosso país. Sediada no Rio de Janeiro até meados do ano de 1822, quando a declaração de independência brasileira, fez com que a mesma se dividisse em duas, uma para cada nação. A Academia Real Brasileira deu origem à Escola Naval do Brasil, por decreto de D. Maria II em 1845, passando a formar oficiais de Marinha Mercante.

Em 1892, com a criação do Curso de Náutica e a Escola de Maquinistas em Belém, teve início a formação de oficiais marítimos no Brasil. Em 1907 foi criada a ESCOLA DE MARINHA MERCANTE DO PARÁ e em 1939 a ESCOLA DE MARINHA MERCANTE DO LOYD BRASILEIRO, que funcionava no prédio da empresa, localizada no Rio de Janeiro. A partir de 1956, o Ministério da Marinha criou a Escola de Marinha Mercante, onde está localizado o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Atualmente, a Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante situada no Rio de Janeiro apresenta um número maior de alunos em suas dependências, sendo responsável também pela formação de oficiais de outros países como, Peru, Equador, Venezuela, Senegal e Cabo Verde. A administração dos centros de formação é de responsabilidade da Diretoria de Portos e Costas no Brasil (DPC), sendo resolvido ou decidido qualquer caso omissos pela Marinha Brasileira, por meio das autoridades competentes.

Porém o CIAGA não é o único centro de instrução nesta área, existe também o CIABA (Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar). Este centro é bem antigo, pois sua história ultrapassa a casa dos cem anos. Remonta ao Curso de Maquinista e ao

Curso de Náutica, que foram criados pelo então presidente da República marechal Floriano Peixoto em 1892 quando, então, era ministro da Marinha o Almirante Custódio de Melo..

O CIABA deu continuidade ao processo histórico educacional e profissionalizante que teve início por meio dos Decretos 101 e 102 de 13 de outubro de 1892, quando foram criados o Curso de Maquinistas e o Curso de Piloto respectivamente. Sua primeira sede instalou-se em uma sala do prédio da antiga Inspetoria do Arsenal de Marinha, onde fora antes o Convento de São Boaventura dos Religiosos da Conceição do Beira de Minhos, onde hoje se situa o Comando do 4º Distrito Naval.

Para ingressarem nas Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, os jovens brasileiros realizam concurso público nacional, sendo submetidos a provas teóricas nas disciplinas de: física, matemática, português e inglês, posteriormente, exames de saúde, psicológico e físico. Estando apto nos exames, os jovens iniciam o curso, que tem duração de três anos, e fazem mais um ano de estágio, para aqueles que optarem pelo curso de Náutica ou seis meses, para os que optarem pelo curso de Máquinas.

3.1 – Pós Formação

Ao final do período acadêmico, são oferecidas vagas por diversas empresas de navegação que atuam no Brasil e no exterior. Só concluem o curso os alunos que completarem o período de estágio, e ao final, os alunos são declarados Oficiais da Marinha Mercante.

Porém, existe um problema no mercado de trabalho: muitos dos oficiais não acompanharam a evolução da Marinha Mercante, tecnologias e métodos de trabalho mais eficazes, sendo substituídos por mão de obra mais qualificada. Cursos de atualização e aperfeiçoamento foram criados para reduzir esses efeitos, buscando oferecer conhecimento de acordo com as exigências dos armadores e empresas de navegação.

As empresas exigem vários cursos para os marítimos que trabalham em suas embarcações devido ao perigo das cargas que transportam, ao meio ambiente e à segurança da navegação e da vida humana no mar.

As Escolas mudaram seus currículos diversas vezes por necessidade de atender ao mercado de trabalho e soluções imediatas foram criadas para minimizar os efeitos negativos que afetam as empresas de navegação e os armadores.

CAPÍTULO IV

A ATUAL SITUAÇÃO DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA

4.1 - Navegação de longo curso

O setor de longo curso encontra-se dominado pelas grandes companhias transportadoras internacionais. O Brasil não está inserido nas principais rotas do transporte marítimo mundial, estabelecidas de acordo com os fluxos comerciais.

No pós-guerra, onde já havia um déficit de empresas nacionais capacitadas a navegação de longo curso, o governo brasileiro implementou políticas que permitem a participação de empresas nacionais no transporte marítimo exterior. Para isso a participação de empresas nacionais em conferências de frete que atendiam aos portos brasileiros se fez obrigatória. Com isso, foram estabelecidas reservas de cargas, que nada mais são do que espaços que o Brasil tem direito transportar suas cargas em navios de bandeira estrangeira. Esses acordos foram realizados de forma que outros países também tenham esse direito, principalmente em importações, fazendo com que o país participe mais ativamente desta forma de comércio.

O resultado dessa política foi visível nas décadas de 80 e 90 com a importante participação na geração de fretes no comércio exterior pelas empresas brasileiras. A frota brasileira cresceu de dois milhões de toneladas por porte bruto (TPBs) em 1970 para quase 8,3 milhões de TPBs em 1986.

Contudo, as políticas de promoção da bandeira brasileira, no que se refere aos custos, levaram à liberação do mercado. Com isso foi observado a redução dos valores dos fretes e da frota mercante de registro brasileira. Atualmente, o espaço para políticas de apoio à bandeira brasileira está limitado aos segmentos de graneis líquidos e de barcos de apoio à exploração de petróleo (offshore).

Existiam mais de 30 empresas autorizadas a operar na navegação de longo curso, sendo que apenas 14 tinham pelo menos um navio próprio. A frota de longo curso teve uma redução de cerca de 4 milhões de TPBs de 1986 até 1995, outras causas dessa redução drástica da frota mercante do país de longo curso foram:

- 1- Transferência da frota para a cabotagem, devido à impossibilidade de continuar a operar no longo curso, em virtude de problemas financeiros. Mesmo assim, muitos dos navios não se encontram em operação normal;
- 2- Empresas nacionais de grande influência tendo que transferir quase a totalidade de sua frota para uma subsidiária integral estrangeira;
- 3- Redução da frota de longo curso devido ao aumento da produção nacional de petróleo e à mudança dos países fornecedores (antes concentrada no Oriente Médio).
- 4- A Transpetro é a representante brasileira no segmento de navegação de longo curso. Fundada em 1998, é a maior empresa nacional do ramo, totalmente subordinada a Petrobras, suas áreas de atuação incluem o transporte e o armazenamento de petróleo e seus derivados.
- 5- 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. Os 49 novos petroleiros 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 PROMEF irá gerar mais de 20 mil empregos diretos. Além disso, a indústria naval brasileira, estagnada desde a década de 80, está sendo reativada. Com isso, 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.

Os 26 novos navios previstos na primeira fase terão capacidade de transportar cerca de 2,7 milhões de toneladas de porte bruto (TPB). Serão construídos

dez navios Suezmax, cinco Aframax, quatro Panamax, quatro de Produtos e três Gaseiros (gás liquefeito de petróleo – GLP).

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

Na primeira fase do Programa de Modernização e Expansão da Frota estão sendo construídos os seguintes navios, pelas empresas ganhadoras do processo de licitação:

- Estaleiro Atlântico Sul (PE): 10 navios Suezmax. Preço global: US\$ 1,2 bilhão
- Estaleiro Atlântico Sul (PE): 5 navios Aframax. Preço global: US\$ 693 milhões
- Estaleiro Ilha S.A. Eisa (RJ): 4 navios Panamax . Preço global: US\$ 468 milhões
- Estaleiro Mauá (RJ): 4 navios de Produtos . Preço global: US\$ 277 milhões
- Três navios Gaseiros de 7.000 m³ em processo de licitação

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 três 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.

Na região sul, os estaleiros Detroit, Navship e TWB estão se unindo com o propósito de formar mão de obra qualificada. Segundo o presidente do Sindicato das Indústrias da Construção Naval de Itajaí e Navegantes (SINCONAVI), Paulo Dutra, em uma coluna no site da ANTAQ, os estaleiros devem inaugurar um centro de treinamento para soldadores com o intuito de construir embarcações de até 120 metros para o mercado de cabotagem, além de dar prosseguimento à construção de rebocadores.

Ele crê que existem boas perspectivas para a construção de dragas. Isso, porque, com o novo modelo para a execução dos serviços de dragagem nos portos, instituído pela MP 393, as empresas contratadas para realizar a dragagem serão também responsáveis pela manutenção das condições especificadas do serviço pelo prazo de cinco anos, o que exigirá uma draga permanente em todos os portos. Dutra acredita que se abrirá um mercado aos estaleiros médios para a construção de dragas para novos terminais. “Estimamos que o país demande de 20 a 30 dragas nos próximos cinco anos . Só na região sul, dois portos e cinco terminais estão em implantação. Nossos estaleiros possuem uma mão de obra especializada, o que nos destaca na cabotagem brasileira”.

O crescimento, segundo Dutra, se deve ao aquecimento da carteira do estaleiro que hoje trabalha com 80% de sua ocupação. O estaleiro Detroit entregou três rebocadores encomendados pela SMIT TORÁ que totalizam US\$ 70 milhões e têm financiamento do Fundo da Marinha Mercante.

Já na região Norte, a expectativa dos estaleiros é de aumento das encomendas para atender ao crescimento do transporte fluvial. Entre os fatores que contribuem para esse crescimento do fluxo de carga na região, os projetos minerais e agrícolas estão migrando para o modal hidroviário. A agilidade na análise de projetos aumentou a confiança dos empresários na política industrial governamental do incentivo à construção naval. O mercado de construção de dragas é tido como um dos que têm maior potencial de crescimento.

O estaleiro ERAM, localizado em Manaus (AM), também aposta no crescimento do transporte fluvial na região, influenciado, principalmente, pelos esforços do governo em aparelhar o interior do Amazonas com novos portos, incentivando o

transporte fluvial. O estaleiro irá construir toda a parte flutuante (pontes móveis e fixas, contenção das margens e retroporto) de 24 portos fluviais.

4.2 - Setor de apoio marítimo

Ocorreu um aumento significativo na demanda dessa área de apoio marítimo, que também abrange o setor offshore. Este é o setor que mais cresceu na Marinha Mercante brasileira.

As plataformas de prospecção e produção de petróleo consomem um grande volume de suprimentos e materiais, onde têm que ser transportados por mar. As embarcações de apoio marítimo estão preparadas para transportar cargas no convés, água potável e óleo diesel para as plataformas e outras embarcações em serviço nos campos de produção.

Segundo a revista Portos e Navios na edição 567, essas embarcações são marcadas pela tecnologia, que se faz necessária para a atividade a que está designada. Muitas das quais já operam, por exemplo, com Sistema de Posicionamento Dinâmico (Sistema DP), um complexo sistema de controle, composto por sensores (GPS, sonar, anemômetros, giroscópios etc.), atuadores (propulsores e leme) e um processador central responsável pela execução do algoritmo de controle e pela interface com o operador. Graças ao Sistema de Posicionamento Dinâmico, as operações dessas embarcações são mais precisas e seguras. No Brasil, a Petrobrás é pioneira na utilização desse tipo de sistema na exploração e produção de petróleo em águas profundas.

Este setor, o de apoio marítimo, é o maior gerador de empregos no ramo, responsável por mais de 25 mil empregos diretos, dentre os quais 7 mil oficiais de marinha.

O maior problema brasileiro é devido a baixa capacidade dos estaleiros nacionais em suportar a demanda de reparos exigida pelo setor. A fila de espera pode levar de três a quatro meses, o que significa grandes prejuízos para os armadores. Daí a

pressão dos mesmos para a utilização de estaleiros de países vizinhos como por exemplo a Argentina, fato este que de certa forma impediria o avanço tecnológico de nossos estaleiros.

Em 1985, haviam 110 barcos brasileiros e 95 estrangeiros operando no Brasil; já em 1990, existiam apenas 43 brasileiros contra 125 unidades estrangeiras; em 2008, havia 105 brasileiros em comparação com 83 estrangeiros. Se tudo correr como previsto, estes números podem chegar a um recorde no setor em 2015, alcançando a impressionante marca de 268 barcos brasileiros - entre os quais muitos de empresas de capital estrangeiro com subsidiárias no país, contra 100 diretamente estrangeiras.

Em 2003, a participação das embarcações de bandeira nacional na frota era de 40,5% e, atualmente, estima-se esteja em 46%. O mercado de apoio marítimo por 24 empresas que, juntas, afretam à Petrobras 192 embarcações. O valor estimado desse mercado é de aproximadamente seiscentos milhões de dólares.

CAPÍTULO V

PERSPECTIVAS DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA

No que tange aos investimentos que o país realizará no setor nos próximos anos e a política que será utilizada, temos:

6.1- Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)

Os portos beneficiados receberão investimentos de cerca de R\$ 2 bilhões. Sendo que R\$ 1,4 bilhão será investido em dragagens para aprofundar canais de acesso aos terminais portuarios fazendo com que tenham a possibilidade de receber navios de maior porte, aumentando a capacidade de movimentação de cargas juntamente com sua competitividade perante outros portos. Do total previsto para as dragagens, R\$ 977 milhões já possuem destinação certa e o restante está em fase de definição pela área técnica da SEP/PR. Já os outros R\$ 722,3 milhões serão aplicados em obras de construção e recuperação da infra-estrutura portuária.

Este programa, segundo o próprio site do Governo Federal, tem entre seus objetivos estimular a eficiência produtiva dos principais setores da economia e impulsionar a modernização tecnológica, acelerando o crescimento de áreas já em expansão, ativando setores deprimidos aumentando a competitividade brasileira. O PAC vai aplicar, em quatro anos, um total de investimentos em infraestrutura da ordem de R\$ 503,9 bilhões.

O aumento na aplicação de recursos em infra-estrutura é fundamental à aceleração do desenvolvimento sustentável. Sendo assim, o país poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade com muito menos prejuízos ao meio ambiente .

6.2 - Pré-sal e a importância para o setor no país

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

As descobertas foram feitas pela PETROBRAS, em área situada entre Santa Catarina e Espírito Santo, sendo encontrado enorme volume de óleo leve. Entre outras características do produto encontrado destacam-se uma densidade de 28,5° API, baixa acidez e teor de enxofre, qualidades de petróleo com maior valor de mercado.

Em 2004 a PETROBRAS estava perfurando poços na procura de óleo na Bacia de Santos pois haviam sido identificados rochas arenosas em águas profundas, acima da camada de sal. Se fosse encontrado óleo, pretendia-se continuar a perfuração até antes do sal, local em que se acreditava situar grandes reservatórios de petróleo.

Em 2006 a perfuração já atingia 7600 metros, quando encontrou-se componentes leves do petróleo. Em outro empreendimento, também na Bacia de Santos, foram encontrados indícios de óleo abaixo da camada de sal, o que mudou definitivamente o rumo da exploração, foram perfurados mais sete poços e em todos foram encontrados petróleo.

Estimando-se uma reserva petrolífera de 100 bilhões de barris e o preço cotado entre e US\$ 50 e US\$ 100, a camada mineral proporcionará uma renda enorme, de US\$ 5 trilhões a US\$ 10 trilhões apenas na extração de óleo cru. Refinando o produto esta quantia pode ser multiplicada várias vezes. Os produtos derivados do

petróleo que possuem maior valor agregado, ao contrário do que se imagina, não são necessariamente os combustíveis, e sim outros produtos duráveis e semi-duráveis.

O montante encontrado é expressivo. No poço Tupi por exemplo, localizado na Bacia de Santos, acredita-se em 5 a 8 bilhões de barris de óleo e gás, e 1,1 a 2 bilhões de petróleo leve e gás natural de 30° API no poço de Guará.

Com as descobertas, a PETROBRAS entra em um novo nível, estando em destaque frente às grandes operadoras. Tecnologia e sistema de logística estão em adaptações para atender às necessidades específicas da exploração. A empresa contará com novas plataformas de produção, mais de 100 embarcações de apoio e o maior conjunto de sondas de perfuração que entrará em atividade nos próximos anos. Não existem dúvidas quanto a viabilidade tanto técnica quanto econômica da exploração das reservas.

6.3 - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)

O BNDES é o intermediário dos recursos do Fundo de Marinha Mercante. É a principal fonte de crédito para o setor no Brasil, permitindo a realização de projetos de implantação, expansão e modernização (construção e reparo de navios).

O BNDES aprovou financiamento de R\$ 2,6 bilhões para a aquisição, pela PETROBRAS TRANSPORTE S.A. (TRANSPETRO), de sete navios-tanque, encomendados ao Estaleiro Atlântico Sul. Paralelamente, o Banco aprovou crédito de R\$ 1,3 bilhão ao Estaleiro, que utilizará os recursos para financiar parte da produção das sete embarcações. O financiamento aprovado à TRANSPETRO corresponderá a 90% do valor do investimento a partir da conclusão e entrega dos navios.

Os dois projetos fazem parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). O financiamento para quatro embarcações do tipo Suezmax e três do tipo Aframax é o primeiro da segunda etapa do Programa de Modernização e Expansão da

Frota (PROMEF II) da TRANSPETRO, que prevê a construção de 26 navios-tanque. O BNDES também financiou a expansão da frota da TRANSPETRO no âmbito do PROMEF I, que licitou 23 navios-tanque. Serão gerados cerca de quatro mil empregos durante o período de construção das embarcações.

Os navios tipo Suezmax são destinados ao transporte de óleo cru e derivados e, devido às suas dimensões, alcançam o tamanho limite para passar pelo Canal de Suez. Os quatro Suezmax, a serem financiados pelo BNDES, com porte bruto de 153 mil toneladas cada um, serão equipados com um motor de combustão principal, desenvolvendo potência máxima de 22.920 BHP, e terão sistema de posicionamento dinâmico. Já os navios do tipo Aframax, têm dimensões que permitem a sua operação em portos comerciais. Os três Aframax financiados pelo BNDES, com porte bruto de 107,5 mil toneladas, serão equipados com um motor de combustão principal, desenvolvendo potência máxima de 18.420 BHP e sistema de posicionamento dinâmico, também serão destinados ao transporte de óleo cru e derivados.

O financiamento de R\$ 1,3 bilhão para o Estaleiro Atlântico Sul (EAS) corresponde à parcela do estaleiro durante a construção dos sete navios-tanque, encomendados pela TRANSPETRO. Este estaleiro é estrategicamente muito importante pois está conectado às principais rotas mundiais de navegação, além de ter posição privilegiada em relação às grandes regiões produtoras de petróleo e gás natural do país. A ele foram encomendados 14 navios-tanque do tipo Suezmax e oito navios-tanque do tipo Aframax. Isso garante o estaleiro funcionando até meados de 2015.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesse trabalho foram abordados os principais pontos da atual conjuntura da Marinha Mercante do Brasil, tendo como base de sua estruturação, a história da mesma. Foi constatado que o país se privilegia da extensa costa e dos milhares de quilômetros de vias navegáveis. Também foi discutida a importância da navegação para o desenvolvimento do país, visto que essa atividade gera milhares de empregos em todo território nacional e que potencializa o poder econômico do Brasil. Também foi mostrado o processo de formação do oficial mercante.

Foi constatado que uma Marinha Mercante forte só traz vantagens ao país, porém, ainda existe uma série de obstáculos que atrapalham seu desenvolvimento como por exemplo: altos impostos, falta de mão de obra qualificada, dificuldade de escoamento dos produtos transportados devido a falta de infra-estrutura de nossos portos, dentre outros.

Porém, estudos mostram que esta condição tende a melhorar e muito nos próximos anos, uma vez que há uma forte tendência de investimento no setor pelas empresas de navegação, com modernização de portos e aquisição de novos navios.

Foi constatado também, o quanto o Brasil esta se preparando para o futuro que se aproxima, com desenvolvimento de novas tecnologias para a extração da recém descoberta camada pré-sal, com o fortalecimento da TRANSPETRO no setor, fazendo com que o país se encaixe no grupo dos maiores produtores de petróleo do mundo.

Desta forma, os investimentos na Marinha Mercante do Brasil apontam para o fortalecimento da nossa economia e no desenvolvimento sustentável do país. Para isso se faz necessário possuir uma frota mínima que permita a independência brasileira em relação às empresas estrangeiras.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Revista Portos e Navios - **Marinha Mercante, Portos, Indústria Naval e Offshore Logística**, Ano 49- Edição 561 - Outubro de 2007.

PASSOS, Paulo Sérgio. **Setor de transporte no Brasil – Perspectivas futuras**. Ministro de Estado de Transportes, São Paulo, 2006

Revista Portos e Navios - **Marinha Mercante, Portos, Indústria Naval e Offshore Logística**, Ano 50- Edição 567 - Abril de 2008.

COSTA, Iran. **O papel da Marinha Mercante no cenário econômico brasileiro**.

ANTAQ. Desempenho portuário no Brasil. Disponível em www.antaq.gov.br/Portal/DesempenhoPortuario. Acesso em 20 de Julho de 2012.

BNDES. Recursos do PAC e FMM. Disponível em www.bndes.gov.br/SiteBNDES. Acesso 20 de julho de 2012.

SCHEREIBER, Mariana. **Pré-sal vai produzir o dobro do gás natural que é consumido no país**. Disponível em: oglobo.oglobo.com. Acesso em 21 de julho de 2012.

CIAGA. Disponível em www.mar.mil.br/ciaga. Acesso em 18 de julho de 2012.

PROMINP. Disponível em www.prominp.com.br. Acesso em 18 de julho de 2012.

PORTO DE SANTOS. Disponível em www.portodesantos.com.br. Acesso em 17 de julho de 2012.

SINDMAR. Disponível em www.sindmar.org.br. Acesso em 20 de julho de 2012

TRANSPETRO. Programa de modernização e expansão da frota. Disponível em www.transpetro.com.br/promef. Acesso em 22 de julho de 2012.

