



INFORME INFRA-ESTRUTURA

BNDES FINAME
BNDESPAR

ÁREA DE PROJETOS DE INFRA-ESTRUTURA

JANEIRO/97

Nº 6

Marinha Mercante – Navegação de Longo Curso no Brasil

A navegação de longo curso no país teve grande impulso nos anos 70 com a implementação de diversos planos de construção naval apoiados em fortes incentivos e subsídios governamentais. Até então, todas as empresas eram estatais – Fronape (granel líquido), Docenave (granel sólido) e Lloyd Brasileiro (carga geral). Somente após a introdução de forte controle do governo sobre todas as etapas relativas a operação (rotas, fretes, parcerias etc.), as empresas privadas se lançaram nesta atividade.

O desenvolvimento verificado desde então, ocorreu de forma rápida e contínua até meados da década de 80. Após este período, foram postas em prática diversas medidas que alteraram profundamente o ambiente de forte proteção à indústria nacional, resultando numa imediata retração dos investimentos. Nos últimos dez anos, verificou-se uma queda acentuada no número de navios da frota brasileira e no seu nível de participação no comércio internacional, gerando uma crise que atingiu os estaleiros de grande porte do país.

A crise vem se arrastando de forma crítica, deixando cada vez mais distante uma possível solução para os graves problemas hoje existentes. Como consequência, vai se

configurando o desmonte de uma indústria marítima que, em tese, deveria ser prioritária e fundamental como suporte para a estratégia de abertura econômica do país.

FROTA DE LONGO CURSO

O aumento da frota se deu de forma bastante rápida, passando de 1,5 milhão de tpb em 1970 para 8,3 milhões de tpb em 1986. Para se ter uma idéia, sem levar em conta as renovações, este crescimento significou uma média de 421.000 tpb/ano, algo como entregar 10 embarcações de 42.000 tpb por ano, durante 16 anos seguidos.

A partir de 1986, a frota se reduz de forma acentuada. Em 1995, cai para 4,5 milhões de tpb, formada por 51 navios (incluindo 4 navios cisternas da Petrobrás que, na verdade, não operam no longo curso). Perdeu-se nesse período 118 embarcações, com uma capacidade total de 3,8 milhões de tpb.

A perda de embarcações que operam no longo curso pode ocorrer, basicamente, em quatro situações: venda para empresas estrangeiras; transferência para subsidiárias no exterior (ex: Docenave); transferência da

A indústria marítima sempre se caracterizou por ser um setor que opera com pesados subsídios governamentais. Incentivos fiscais, prescrição de rotas e cargas, subsídios à operação e a construção de embarcações, esquemas diferenciados de financiamentos e de depreciação, e livre registro são mecanismos comumente utilizados. Se não colocados em prática, inviabilizam a competitividade das empresas armadoras.

Quadro I – Ambiente Funcional da Marinha Mercante Brasileira (1986 – 1996)

1986	1996
<ul style="list-style-type: none"> • sistema fechado • conferência de fretes controladas pelo governo • portos fechados para empresas não conferenciadas • AFRMM – alíquota de 50% nas cargas de importação • diversas cargas prescritas para navios brasileiros • 22% de fundo perdido na construção de navios 	<ul style="list-style-type: none"> • sistema aberto • fim das conferências • abertura completa dos portos para quaisquer navios • alíquota de 25%. Isenção de diversas cargas • poucas cargas prescritas • fim do subsídio à construção

Tabela 1 – Frota Mercante Brasileira de Longo Curso (Variação Entre 1995 e 1986)

Tipo de Navio	Dez/86		Dez/95		Variação em Tpb (em %)
	navios	tpb	navios	tpb	
minero-petroleiros	14	1.994.251	11	1.464.000	-26.59
petroleiros	20	2.654.098	3	840.000	-68.35
cisterna	0	0	4	1.110.000	-
graneleiros	56	2.483.387	9	607.639	-75.53
químicos	9	205.271	7	134.695	-34.38
ro-ro	3	19.070	8	116.104	508.83
porta-contêineres	0	0	4	119.696	-
cargueiros	53	673.773	2	28.917	-95.71
multi-propósito	12	232.783	3	42.232	-81.86
frigoríficos	2	15.700	0	0	-
Total	169	8.278.333	51	4.463.283	-46.02

Fontes: Dez/86 – Anuário 1986 SUNAMAM-MT; Dez/95 – Informações e dados estatísticos – STA-MT
Elaboração: BNDES/AI/Ceset3

operação do navio para a navegação de cabotagem (ex: Lloyd); e, retirada de operação do navio (ex: Lloyd). Assim, a atual frota sob bandeira brasileira é semelhante a existente em 1976, mas, naquela década ano o Brasil movimentava cerca de 130 milhões de toneladas de cargas marítimas e, atualmente, o movimento supera 220 milhões de toneladas.

(1) Ver Informe BNDES/AI/Ceset3 nº 1 – Bandeiras de Conveniência, publicado em abril/96

AS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO

Em 1995, haviam 34 empresas auto-ri-zadas a operar na navegação de longo curso, das quais apenas 14 possuíam navios próprios, sendo que somente cinco possuíam frota com três ou mais embarcações, e respondiam por 96% da frota brasileira de longo curso, ficando as demais nove com apenas 4%. As duas empresas estatais – Petrobrás e Docenave, eram responsáveis por 87% da frota brasileira de longo curso.

A Petrobrás vem reduzindo sua frota devido tanto ao aumento da produção de petróleo nacional, como por estar concentrando suas compras na América do Sul, o que reduz suas necessidades a navios de menor porte, além de viabilizar o investimento na transformação de navios de grande porte em navios-cisterna. Já a Docenave transferiu a maior parte de sua frota própria para sua subsidiária na Libéria (Seamar), visando garantir competitividade às suas ex-

portações de minérios. Finalmente, o Lloyd, empresa que possuía 51 navios, com cerca 1,3 milhões de tpb de capacidade, foi ao longo dos últimos anos totalmente sucateado, deixando de operar no longo curso devido aos seus graves problemas financeiros. Em resumo, a reestruturação destas três empresas estatais implicou na retirada de operação de 78 navios (2,9 milhões de tpb), ou seja, 77% da redução total verificada na frota brasileira de longo curso neste período.

A frota mercante de empresas brasileiras registradas em países que oferecem bandeira de conveniência (1), segundo a UNCTAD, é de 1,4 milhão de tpb, equivalentes a 31% da frota de longo curso sob bandeira brasileira.

As empresas privadas, desestimuladas pela ausência de uma política setorial nos últimos 10 anos, não promoveram inves-

Tabela II – Empresas de Navegação com Frota de Longo Curso Superior a 3 navios

Empresa	nº	Tpb	% s/total
Petrobrás	21	3.484.500	78,07
Docenave	3	398.679	8,93
Grupo Frota	7	181.484	4,07
Aliança	4	119.696	2,68
Transroll	4	82.459	1,85
Soma	39	4.256.818	95,60

Fonte: Informações e dados estatísticos – STA/MT

timentos significativos sequer na renovação de suas frotas, quanto mais na sua ampliação. Com as alterações ocorridas nos últimos 15 anos – containerização e globalização da economia –, estas empresas estão completamente desatualizadas no que diz respeito ao tamanho da frota, ao tipo e porte dos navios (navios cargueiros e multipurposes de pequeno porte não são mais viáveis economicamente na operação no longo curso).

COMÉRCIO EXTERIOR

Em 1995, as empresas estrangeiras ganharam cerca de US\$ 4,6 bilhões em fretes para movimentar o comércio exterior brasileiro, ou 92,5% dos fretes totais gerados. Estes US\$ 4,6 bilhões poderiam ter reduzido em 44% o déficit na Balança de Serviços, excluídos os juros, se tivessem sido faturados por empresas brasileiras.

CONCLUSÕES

Durante o período 70/86, a frota brasileira aumentou a razão de 421.000 tpb/ano; no período seguinte, 87/95, diminuiu 423.000 tpb/ano. Diversas razões explicam essa grande redução.:

- abertura completa e repentina do mercado sem a necessária implementação de ações de preparação e apoio às empresas brasileiras para enfrentamento do novo ambiente;
- falta de confiabilidade no fluxo dos recursos arrecadados de AFRMM – Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante, devido tanto a redução dos percentuais de arrecadação, quanto a retenção desses recursos pelo Tesouro Nacional. Em 1996, até novembro, foram arrecadados R\$ 371 milhões mas so-

Tabela III – Frota de Empresas Estatais – 1986 e 1995

Empresa	1986		1995		% redução
	quant	tpb	quant	tpb	
Petrobrás	36	4.479.544	21	3.484.500	22,21
Docenave	15	1.028.997	3	398.679	61,26
Lloyd	42	755.495	0	0	100,0
FMM	9(*)	543.257	0	0	100,0
Total	102	6.807.293	24	3.883.179	42,96

(*) navios afretados ao Lloyd e a Docenave e posteriormente cedidos ao Lloyd.
Fonte: Informações e dados estatísticos – STAM/MT

mente 9% foram repassados ao BNDES para investimentos no setor;

- completa indefinição e inexistência de políticas setoriais;
- desmantelamento do parque industrial destinado à construção naval devido a retração de encomendas e ao enfraquecimento das empresas nacionais. Ausência de mecanismos adequados para uma atuação mais efetiva dos estaleiros diretamente no mercado internacional;
- a análise sobre oportunidades de negócios e viabilidade de rotas, a pré-definição das características do navio, a tomada final da decisão de investimento, a obtenção de financiamento, a elaboração de projetos técnicos definitivos e, finalmente, a construção do navio demandam 5 anos, em média. As alterações constantes nas políticas do FMM (em especial, as trocas de indexadores – BTN, TR, IPC, TJLP) prejudicaram a decisão de investimentos da maior parte das empresas brasileiras de navegação que deixaram de expandir suas frotas para adequar-se a nova ambiência;
- com as altas taxas de inflação que persistiram por mais de uma década,

Tabela IV – Demonstrativo de Fretes Gerados no Comércio Exterior Brasileiro 1986/95

Ano	Fretes Gerados (US\$ mil)	Navios Brasileiros		Navios Estrang Oper. p/ Brasileiros		Empresas Estrangeiras	
		US\$ mil	%	US\$ mil	%	US\$ mil	%
1986	3.591.461	772.509	21,51	737.958	20,54	2.080.994	57,94
1995	4.995.716	375.470	7,52	893.471	17,88	3.686.775	73,80

Fonte: Informações e Dados Estatísticos – Secretaria de Transportes Aquaviários/MT

investir na construção de um navio de US\$ 75 milhões, com prazo de entrega de 24 meses, necessitava de uma certa dose de coragem e ousadia.

A todos estes problemas, some-se as profundas alterações do mercado internacional ocorridas nos últimos 8 anos (aumento da competição, entrada de novas empresas, queda do nível de fretes, intensificação do processo de fusões entre as grandes empresas internacionais), que alteraram de forma substancial o cenário de competição vigente, processo que não foi plenamente compreendido pelas empresas e, principalmente, pelo próprio governo, contribuindo ainda mais para o cenário de desestruturação do setor.

Finalmente, com anos de atraso, o setor recebeu uma nova legislação. Este mês, o Presidente da República sancionou a nova Lei que regulamenta e disciplina a atividade de transporte marítimo no país, permitindo a utilização de mecanismos comumente utilizados no exterior e regulamentando a utilização de navios estrangeiros.

Foi definida também a criação do Registro Especial Brasileiro-REB, que deverá ser regulamentado até meados de julho de 1997, para o qual as empresas armadoras poderão transferir o registro de suas embarcações, contando com diversos benefícios fiscais e trabalhistas. O REB, previsto na Lei, incorpora conceitos utilizados internacionalmente tanto nos países que oferecem Registro Livre quanto naqueles que possuem 2º registro. Ressalte-se que há estímulos ao retorno da frota brasileira registrada sob bandeiras de conveniência (*flag-in*), pois é oferecido aos armadores, sem quaisquer ônus, o registro no REB de suas embarcações atualmente sob bandeira de conveniência.

Caso o REB não seja implementado dentro do prazo previsto, será permitido aos armadores a abertura de subsidiárias integrais no exterior, sendo que os navios transferidos nesta condição manteriam, perante a legislação nacional, a condição de navios brasileiros.

A nova Lei permite também o afretamento de embarcações a casco nu, o que poderá vir a ser um grande incentivo para a marinha mercante brasileira.

PROPOSIÇÕES

A nova legislação era necessária mas não é suficiente. Se de um lado, possibilita que as empresas brasileira de navegação tenham acesso aos mesmos mecanismos financeiros e administrativos disponíveis para os seus concorrentes, de outro, exige que essas empresas adotem, rapidamente, práticas gerenciais e societárias praticadas internacionalmente. Não é mais possível basear a expansão da marinha mercante brasileira em um grande número de pequenas empresas, muitas delas simples afretadoras de navios de terceiros.

Os processos de fusões e incorporações que já vem sendo discutidos pelas empresas devem ser acelerados, caso contrário elas dificilmente sobreviverão ao processo de abertura comercial que está sendo promovido no Brasil.

Considerando-se os padrões internacionais das empresas de marinha mercante, bem como a magnitude do comércio externo brasileiro, além da Fronape e da Docenave, haveria espaço para mais quatro grandes empresas brasileiras de navegação de longo curso que atuariam com alta especialização: uma no segmento de granéis sólidos; outra no segmento de granéis líquidos, produtos químicos e gases; e, mais duas no segmento de carga geral, especificamente na operação de contêineres. Essa reestruturação das 12 empresas privadas que possuem navios, possibilitaria que as 4 remanescentes efetivamente tivessem capacidade para realizar acordos e parcerias com as grandes empresas internacionais, condição indispensável para a sobrevivência da marinha mercante brasileira no novo ambiente comercial.

Enquanto isso, as empresas estrangeiras continuarão a faturar bilhões de dólares com o comércio exterior brasileiro.

Equipe Responsável: Geset 3/AI

Luciano Otávio Marques de Velasco – Gerente
Erikson Teixeira Lima – Economista
Fabiana Moreira Barreto – Estagiária Economia
Rosane M. A. Trindade de Souza – Secretária

Fone: (021)277.7321 FAX: (021)220.6433
e-mail: navegar@bndes.gov.br

Com pleno apoio do governo, foram construídas 6.743.912 tpb de novas embarcações em 15 anos. A partir do momento que o governo começou a mostrar sinais de que o setor de marinha mercante não estava dentro de suas prioridades, foram perdidas 3.454.611 tpb em apenas 9 anos.