

# **XXIX Encontro Nacional de Praticagem**

**“A Contribuição de Uma Marinha Mercante Nacional Forte”**

**Eliane Arêas Fadda**

**Agência Nacional de Transportes Aquaviários**

# “A Contribuição de Uma Marinha Mercante Nacional Forte”

1. Introdução
2. Objetivo
3. O Papel do Estado
4. A Agência Reguladora: ANTAQ
5. O Balanço de Pagamentos
6. O Transporte Marítimo Internacional
7. A Frota Mercante Mundial
8. Considerações Finais

# “A Contribuição de Uma Marinha Mercante Nacional Forte”

## 2. Objetivo

Mostrar a necessidade de ter uma Marinha Mercante nacional forte no País.

# 3. O Papel do Estado

## 1ª FASE: Pré-Modernidade ou Estado Liberal.

- Compreendeu a virada do séc. XIX para o XX.
- Exerceu funções típicas como defesa nacional, arrecadação, justiça, diplomacia e serviços essenciais. Foi a maior expressão do “Estado Mínimo”.
- Havia política de incentivo à livre iniciativa e de proteção da propriedade privada, bem como o direito à liberdade de contrato.
- Teve pouca preocupação com a organização social.
- O livre mercado gerou uma concorrência desleal, que resultou na formação de grandes monopólios, aniquilando as empresas de pequeno porte.
- Ao final do séc. XIX, a situação da economia mundial era caótica, culminando no “crack” da Bolsa de NY, em 1929.

# 3. O Papel do Estado

## 2ª FASE: Modernidade ou Estado Social (*Welfare State*)

- Teve início na segunda década do séc. XX.
- Assumiu diretamente alguns papéis econômicos, como o de **produtor** e **executor** de bens e serviços (como o fornecimento de energia elétrica, a exploração de petróleo e de minérios, e a prestação de serviços de telecomunicações, configurando-os como serviços públicos).
- Criou fundações e autarquias para melhor executar esses serviços, descentralizando a Administração Pública.
- Criou as sociedades de economia mista e empresas públicas, como meio de intervenção no domínio econômico.
- Incentivou as atividades da iniciativa privada de interesse público, desenvolvendo o “fomento” através de financiamentos, incentivos fiscais, promoção industrial, inversões estrangeiras, transferência de tecnologia.

# 3. O Papel do Estado

## 2ª FASE: Modernidade ou Estado Social (*Welfare State*) (cont.)

- Consolidou-se a estatização da economia, através do intervencionismo do Estado Social, que harmonizou o mercado econômico para reestruturar as empresas privadas, e também desenvolveu políticas sociais.
- Todavia, ocorreram sérios entraves ao desenvolvimento da própria atuação estatal, decorrente da burocracia administrativa.
- A estrutura rígida da organização estatal não permitiu a adequação à nova ordem mundial que se formava.
- Chega-se ao final desta fase, a um Estado grande, burocrático e ineficiente.

# 3. O Papel do Estado

## 3ª FASE: Pós-Modernidade ou Estado Neoliberal.

- Compreende o final do séc. XX.
- Ocorre a reforma constitucional no Brasil, no sentido de diminuir a presença do Estado na economia e de abrir mais espaços para os capitais privados. Essa reforma envolve três transformações estruturais na ordem econômica brasileira:

### **Primeira: Extinção de determinadas restrições ao capital estrangeiro.**

- ✓ EC nº 6/95 suprimiu art. 171 da CF de 1988, que trazia a conceituação de empresa brasileira de capital nacional.
- ✓ EC nº 7/95 modificou o art. 178, não mais exigindo que a navegação de cabotagem e interior seja privativa de embarcações nacionais, assim como deixa de exigir que a nacionalidade dos armadores, proprietários e comandantes e, pelo menos, de um terço dos tripulantes seja brasileira.

# 3. O Papel do Estado

## 3ª FASE: Pós-Modernidade ou Estado Neoliberal.

### Segunda: Flexibilização dos monopólios estatais.

- ✓ EC nº 9/95 rompeu com o monopólio estatal, facultando à União Federal a contratação com empresas privadas de atividades relativas, de serviço de transporte de produtos e derivados básicos de petróleo (outrora vedados pela CF, art. 177 e §1º).

### Terceira: Privatização

- ✓ Operou-se sem alteração do texto constitucional, com a edição da Lei 8.031/90, que instituiu o Programa Nacional de Privatização, depois substituída pela Lei 9491/97. Entre os objetivos do programa está a “reordenação da posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público”.

# 3. O Papel do Estado

## 3ª FASE: Pós-Modernidade ou Estado Neoliberal.

- O Estado deixa o modelo de produtor e executor de bens e serviços, e assume a função de promotor e regulador da atividade privada, com a ampliação de seu papel de fiscalizador dos serviços públicos e atividades econômicas, visando proteger o interesse público.
- Essa transformação do papel do Estado na economia brasileira fez surgir um novo aparato institucional formado por órgãos de defesa da concorrência e agências reguladoras, em especial a ANTAQ, como instrumento da atuação estatal.

## 4. A Agência Reguladora: ANTAQ

- Criada pela Lei nº 10.233, de 05/06/2001 e Medida Provisória nº 2.217, de 04/09/01 e regulamentada pelo Decreto nº 4.122, de 13/02/02;
- Autarquia especial vinculada ao Ministério dos Transportes;
- Desempenha, como autoridade administrativa independente, a função de entidade reguladora e fiscalizadora das atividades portuárias e de transporte aquaviário.

## 4. A Agência Reguladora: ANTAQ

### Objetivos da ANTAQ

- Regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infra-estrutura portuária e aquaviária, exercidas por terceiros, com vistas a:
  - Garantir a movimentação de pessoas e bens, com eficiência, segurança, regularidade e modicidade nos fretes e tarifas;
  - Harmonizar os interesses dos usuários e operadores, preservando o interesse público;
  - Arbitrar conflitos entre prestadores de serviços e entre estes e os usuários, preservando a ordem econômica.

## 4. A Agência Reguladora: ANTAQ

### Esfera de Atuação

- A navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário e interior;
- Os portos organizados;
- Os terminais portuários de uso privativo;
- O transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;
- Exploração da infra-estrutura aquaviária federal.

# 4. A Agência Reguladora: ANTAQ

## Competências – Navegação

- Propor normas e padrões para disciplinar a exploração de serviços de navegação e de exploração da infra-estrutura aquaviária;
- Celebrar atos de outorga para serviços de navegação e exploração de hidrovias;
- Fiscalizar empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, interior, de apoio marítimo e portuário (brasileiras e estrangeiras)
- Atuar na defesa e proteção dos direitos dos usuários;
- Autorizar o afretamento de embarcações estrangeiras;
- Autorizar o transporte de carga prescrita;
- Homologar acordos operacionais.

## 4. A Agência Reguladora: ANTAQ

### Empresas Autorizadas

▪ Empresa Brasileira de Navegação.....	204
✓ Longo Curso.....	27
✓ Cabotagem.....	27
✓ Apoio Portuário.....	82
✓ Apoio Portuário / Dragagem.....	18
✓ Apoio Marítimo.....	50

Fonte: SNA / ANTAQ

## 5. O Balanço de Pagamentos

**Fundo Monetário Internacional define:**

O Balanço de Pagamentos de um país como um registro sistemático das transações econômicas, durante um dado período de tempo, entre os seus residentes e os residentes do resto do mundo.

Ou simplesmente:

O Balanço de Pagamentos é aquele que inclui todas as transações realizadas num dado período de tempo entre **residentes e não residentes** de um país.

## 5. O Balanço de Pagamentos

- Transações econômicas internacionais

Troca de valores envolvendo a transferência de propriedade de bens, serviços, dinheiro e outros ativos, de residentes de um país para residentes de outro.

- Residência

Está associado ao local em que indivíduos, empresas e instituições realizam as suas transações.

# 5. O Balanço de Pagamentos

## ▪ Problemas de Mensuração :

✓ **Classificação das Transações Internacionais** : decorre da necessidade de se organizar, de forma coerente, a enorme massa de informações coletadas.

✓ **Timing de Registro**: é o momento exato em que deve ser contabilizada uma transação com o resto do mundo.

✓ **Valorização de Registro**: decorre de certos procedimentos com a finalidade de evadir-se de pagamentos de tributos domésticos.

## 5. O Balanço de Pagamentos

**Um Balanço de Pagamentos reflete:**

- **as decisões tomadas pelas autoridades públicas de um país em um dado momento**, ex.: mudanças nas políticas cambial, monetária e fiscal.
- **as dificuldades momentâneas vivenciadas pela economia desse país**, ex.: quebra ou abundância de safras agrícolas, surto de febre aftosa, surto de gripe do frango, surtos inflacionários, crises políticas.
- **as mudanças ou a permanência nas condições estruturais da economia nacional**, ex.: perfil do parque produtivo nacional (calçado e têxtil), as políticas de desenvolvimento em C&T do governo e das empresas.

## 5. O Balanço de Pagamentos

**Políticas específicas para aumentar receitas ou reduzir dispêndios no Balanço do Serviços:**

- Fortalecimento da marinha mercante nacional;
- Incentivo ao turismo estrangeiro;
- Expansão das operações das empresas de capital nacional , no exterior.

# 5. O Balanço de Pagamentos

## 1. Balanço Comercial (saldo)

1.1. Exportação

1.2. Importação

## 2. Balanço de Serviços (saldo)

2.1. Transportes

2.2. Viagens Internacionais

2.3. Seguros

2.4. Renda de Capitais

2.5. Serviços Governamentais

2.6. Serviços Diversos

## 3. Transferências Unilaterais (saldo)

## 4. Balanço de Transações Correntes (saldo) (1+2+3)

## 5. Balanço de Capitais (saldo)

5.1. Ingresso de Capitais (risco)

5.2. Empréstimos Líquidos menos Amortizações

## 6. Erros e Omissões

## 7. Balanço de Pagamentos (4+5+6)

## 8. Haveres da Autoridade Monetária

## 5. O Balanço de Pagamentos

Débitos/Despesas	Créditos/Receitas
Todos os pagamentos ao resto do mundo.	Todos os recebimentos estrangeiros do resto do mundo.

# 5. O Balanço de Pagamentos

## Balanço de Serviços

Débitos/Despesas	Créditos/Receitas
Todos os pagamentos aos não residentes pelos serviços prestados.	Todos os recebimentos dos não residentes pelos serviços prestados.

## 5. O Balanço de Pagamentos

### Conta Transportes Conta Transporte Marítimo

#### Item: Fretes

Débitos/Despesas	Créditos/Receitas
Todos os pagamentos às empresas estrangeiras pelos serviços de transporte marítimo.	Todos os recebimentos de empresas estrangeiras pelos serviços de transporte marítimo.

# 5. O Balanço de Pagamentos

## Balanço dos Serviços

(US\$ milhões)

Discriminação	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>A – Balanço de Serviços (Saldo)</b>	-7.483	-8.681	-10.646	-10.111	-6.977	-7.162	-7.759	-4.957	-4.931	-4.773
<b>B – Conta Transportes (Saldo)</b>	-3.011	-2.717	-3.162	-3.261	-3.071	-2.896	-2.966	-1.959	-1.590	-2.081
- Receitas	1.716	1.431	1.751	1.456	1.141	1.409	1.422	1.536	1.822	2.325
- Despesas	4.727	4.148	4.912	4.717	4.212	4.305	4.388	3.494	3.412	4.406
<b>C – Conta Transporte Marítimo (Saldo)</b>	-1.581	-1.068	-1.959	-2.313	-2.363	-2.586	-1.823	-890	-617	-740
- Receitas	482	421	391	290	256	365	1.080	1.265	1.443	1.936
- Despesas	2.063	1.489	2.350	2.603	2.619	2.951	2.903	2.156	2.060	2.675
<b>D – Balanço de Transações Correntes (Saldo)</b>	-17.972	-23.136	-30.833	-33.611	-24.375	-24.225	-23.215	-7.637	4.177	11.669
<b>Participação % B/A</b>	40,2	31,3	29,7	32,3	44,0	40,0	28,2	39,5	32,2	43,6
<b>Participação % C/A</b>	21,1	12,3	18,4	22,9	33,9	36,1	23,5	18,0	12,5	15,5
<b>Participação % C/B</b>	52,5	39,3	61,9	70,9	77,0	89,3	61,5	45,4	38,8	35,6
<b>Participação % C/D</b>	8,8	4,6	6,4	6,9	9,7	10,7	7,9	11,7	-14,8	-6,3

Fonte: Banco Central do Brasil, vários anos

# 5. O Balanço de Pagamentos

## Conta Transporte Marítimo

(US\$ milhões)

Ano	Receitas			Despesas			Saldo Total		
	Fretes	Outros	Total	Fretes	Outros	Total	Fretes	Outros	Total Geral
1995	403	79	482	1.488	575	2.063	-1.085	-496	-1.581
1996	342	79	421	1.371	118	1.489	-1.029	-39	-1.068
1997	335	56	391	1.603	747	2.350	-1.268	-691	-1.959
1998	290	-	290	1.375	1.228	2.603	-1.085	-1.228	-2.313
1999	237	19	256	1.334	1.285	2.619	-1.097	-1.266	-2.363
2000	240	125	365	1.661	1.290	2.951	-1.421	-1.165	-2.586
2001	328	752	1.080	1.635	1.268	2.903	-1.307	-516	-1.823
2002	514	751	1.265	1.284	872	2.156	-770	-121	-891
2003	553	890	1.443	1.119	941	2.060	-566	-51	-617
2004	742	1.194	1.936	1.438	1.238	2.676	-696	-44	-740

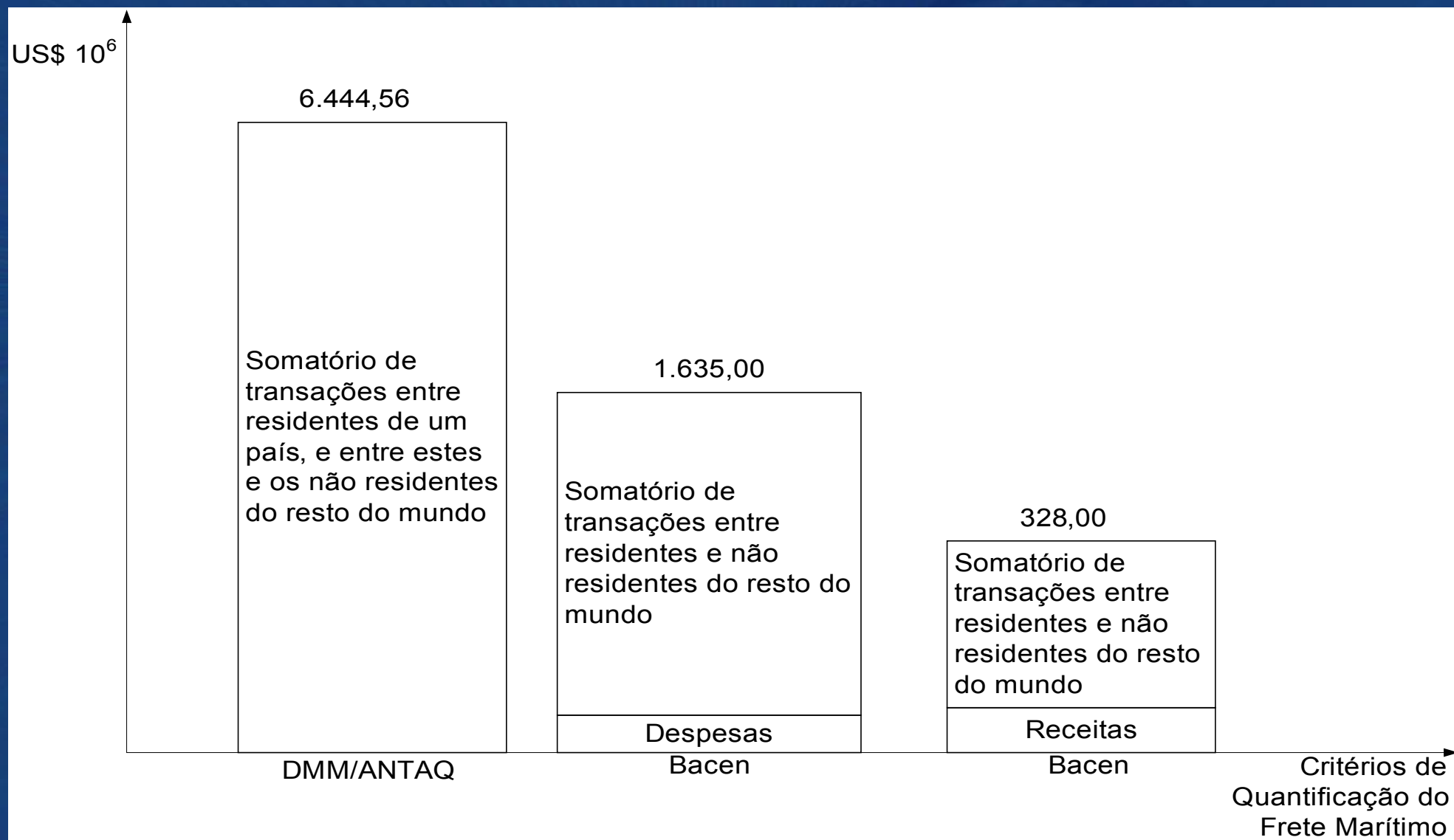
Fonte: Banco Central do Brasil, vários anos

# 5. O Balanço de Pagamentos

Total de Fretes Gerados pelo Comércio Exterior Brasileiro

Critérios de Quantificação: DMM/ANTAQ versus Bacen

2001



# 5. O Balanço de Pagamentos

## A Influência das Bandeiras no Balanço de Serviços

Ganho / Entrada de Divisas	“Poupança” de Divisas	Perda / Saída de Divisas
1 – Exportação f.o.b em navio próprio do país exportador.	1 – Importação f.o.b. em navio próprio do país importador.	1 – Exportação f.o.b. em navio de bandeira estrangeira.
2 – Exportação c.i.f em navio próprio do país exportador.	2 – Importação c.i.f em navio próprio do país importador.	2 – Exportação c.i.f. em navio de bandeira estrangeira.
		3 – Importação f.o.b. em navio de bandeira estrangeira.
		4 – Importação c.i.f. em navio de bandeira estrangeira.

Nota: Importação ou Exportação c.i.f. - o frete incidente sobre importações ou exportações fica embutido no valor da mercadoria.

# 6. Transporte Marítimo Internacional

## Crescimento do Produto e Comércio Mundial e do Comércio Marítimo Internacional

País	População Jul / 2005  (milhões hab)	Produto Mundial (Var %) (US\$ bi)				Comércio Mundial (Var %) (milhões ton)						Comércio Marítimo Internacional (Var %)  (milhões ton)		
		2001	2002	2003	2004	Exportação			Importação			2001	2002	2003
						2001	2002	2003	2001	2002	2003			
<b>Mundo</b>	6446,1	1,3	1,8	2,5	3,8	-1,5	3,0	4,5	0,9	3,0	5,4	0,3	1,0	3,7
<b>China</b>	1306,3	7,5	8,0	9,1	9,5	7,6	23,6	35,0	12,3	20,1	36,0	nd	nd	nd
<b>EUA</b>	295,7	0,5	2,2	3,1	4,4	-5,9	-3,6	3,0	-3,3	3,9	5,5	nd	nd	nd
<b>Brasil</b>	186,1	1,3	1,9	0,5	5,2	11,5	8,4	8,6	0,0	-2,5	2,9	8,8	5,7	6,6

Fonte: UNCTAD, SECEX / AliceWeb

# 6. Transporte Marítimo Internacional

## Frete Gerado na Movimentação Geral de Cargas por Tipo de Bandeira

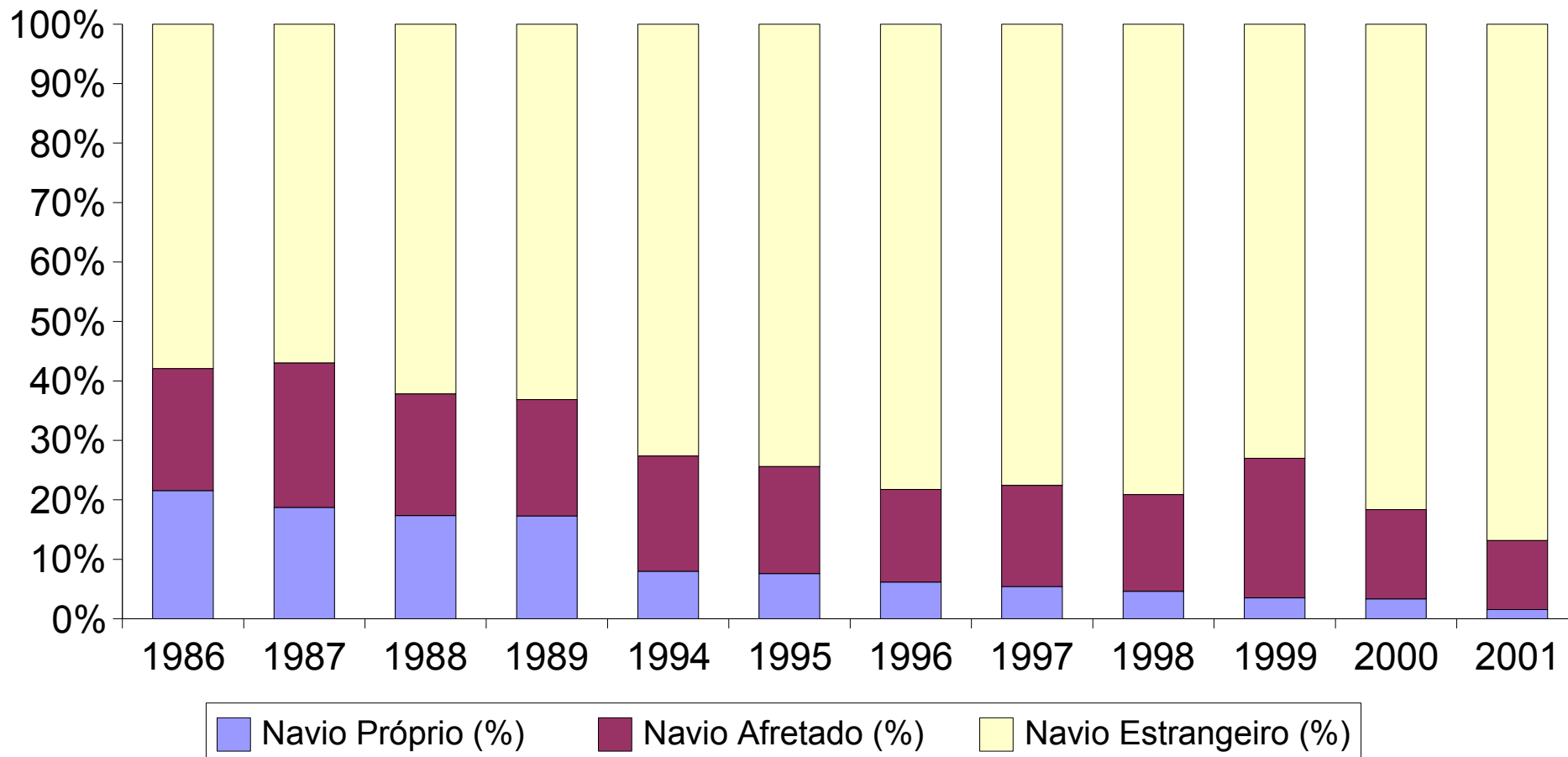
(US\$ milhões)

Ano	Bandeira Brasileira (BB)					Bandeira Estrangeira (BE)	Total de Bandeiras (BB+BE)	Participação das Bandeiras no Total	
	Navios Próprios	%	Navios Afretados	%	Total (NP+NA)			BB	BE
1986	772,51	55,1	737,96	48,9	1.510,47	2.080,99	3.591,46	42,1%	57,9%
1987	700,73	43,5	910,61	56,5	1.611,34	2.136,20	3.747,54	43,0%	57,0%
1988	734,81	45,9	867,35	54,1	1.602,16	2.633,37	4.235,53	37,8%	62,2%
1989	774,76	46,8	879,58	53,2	1.654,34	2.830,92	4.485,26	36,9%	63,1%
	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1994	349,74	29,2	849,64	70,8	1.199,38	3.181,62	4.381,00	27,4%	72,6%
1995	375,47	29,6	893,47	70,4	1.268,94	3.686,78	4.955,72	25,6%	74,4%
1996	330,10	28,3	836,08	71,7	1.166,18	4.195,85	5.362,03	21,8%	78,3%
1997	286,57	24,1	902,73	75,9	1.189,30	4.110,92	5.300,22	22,4%	77,6%
1998	220,80	22,1	779,50	77,9	1.000,30	3.785,73	4.786,03	20,9%	79,1%
1999	175,26	19,6	716,95	80,4	892,21	3.636,80	4.529,01	19,7%	80,3%
2000	157,45	18,1	713,50	81,9	870,95	3.876,95	4.747,90	18,3%	81,7%
2001	99,46	11,7	747,96	88,3	847,42	5.597,14	6.444,56	13,2%	86,9%

Fonte: Ministério dos Transportes / ANTAQ, vários anos

# 6. Transporte Marítimo Internacional

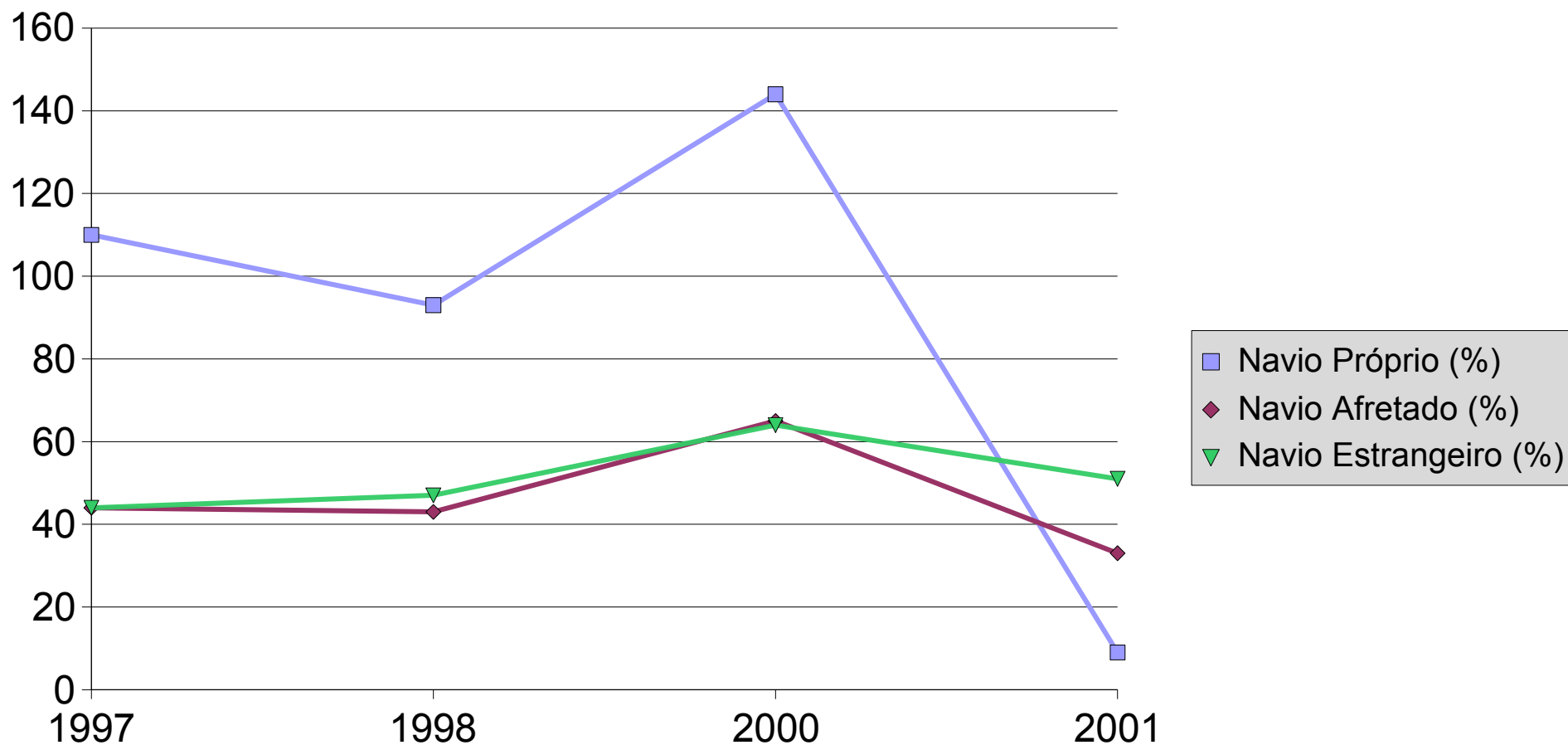
## Participação das Bandeiras



# 6. Transporte Marítimo Internacional

## Frete Gerado na Exportação e Tonelagem Movimentada de Carga Geral - Brasil

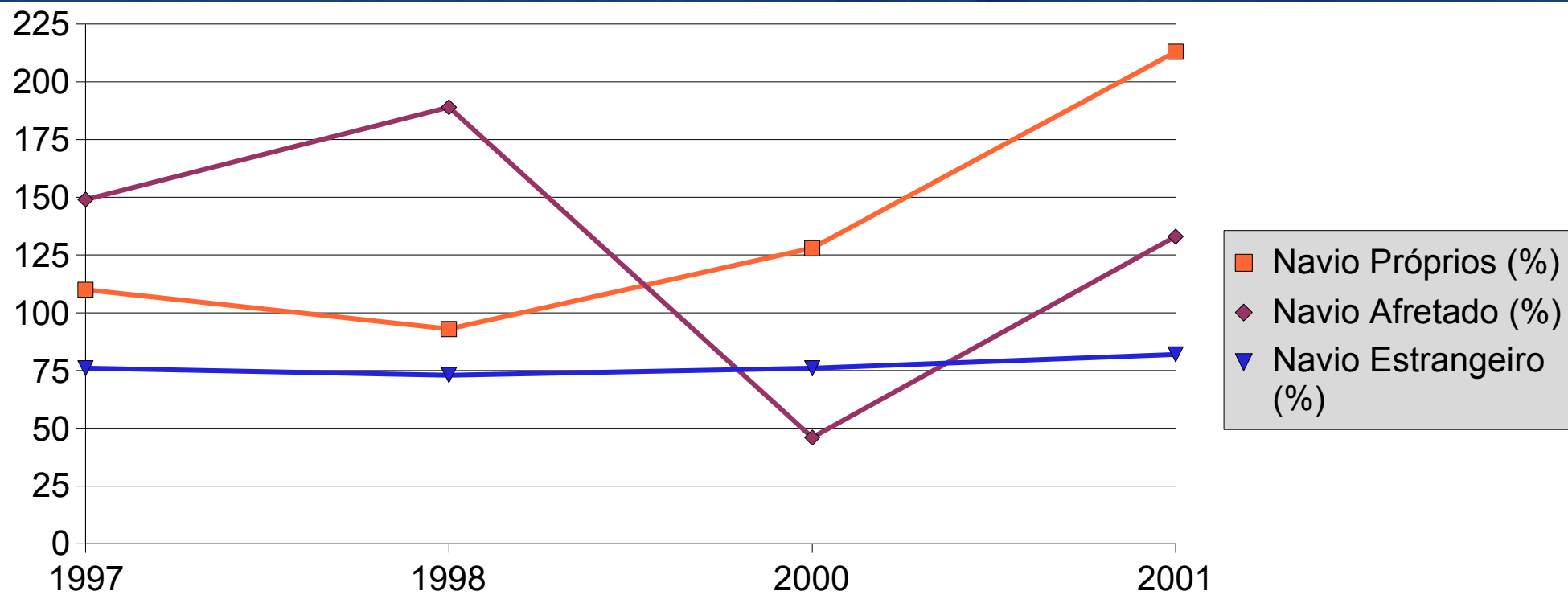
US\$ / t



# 6. Transporte Marítimo Internacional

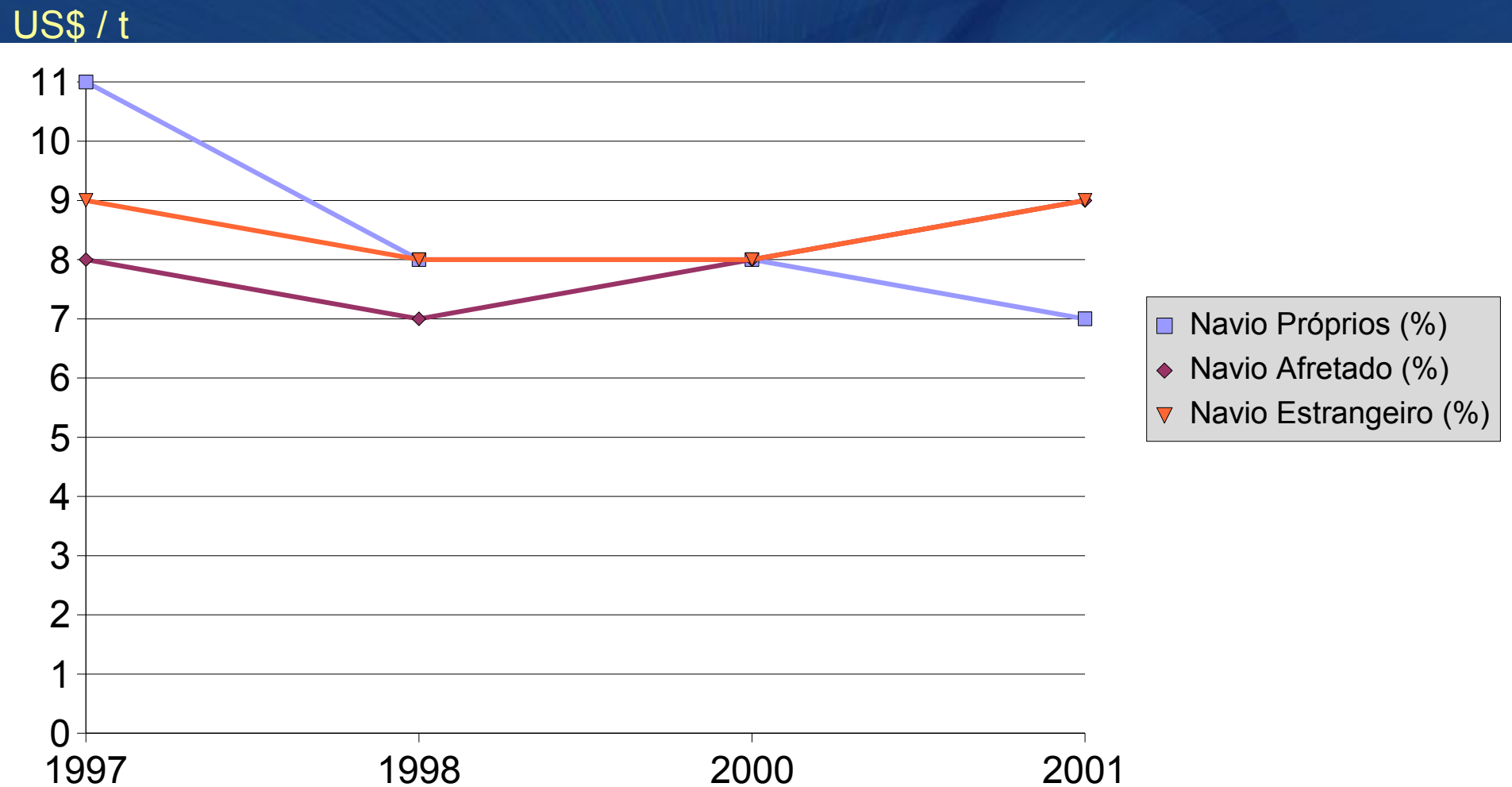
## Frete Gerado na Importação e Tonelagem Movimentada de Carga Geral - Brasil

US\$ / t



# 6. Transporte Marítimo Internacional

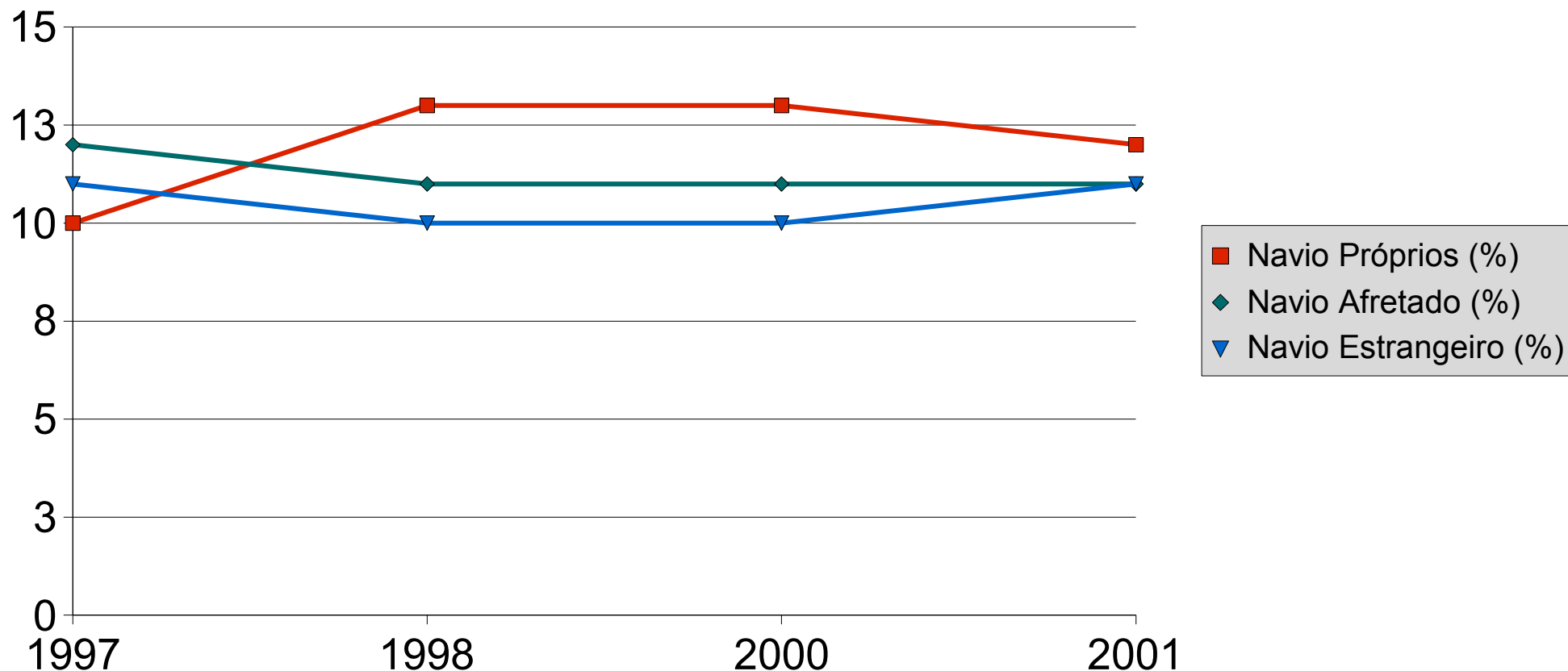
## Frete Gerado na Exportação e Tonelagem Movimentada de Granéis Sólidos - Brasil



# 6. Transporte Marítimo Internacional

## Frete Gerado na Importação e Tonelagem Movimentada de Granéis Sólidos - Brasil

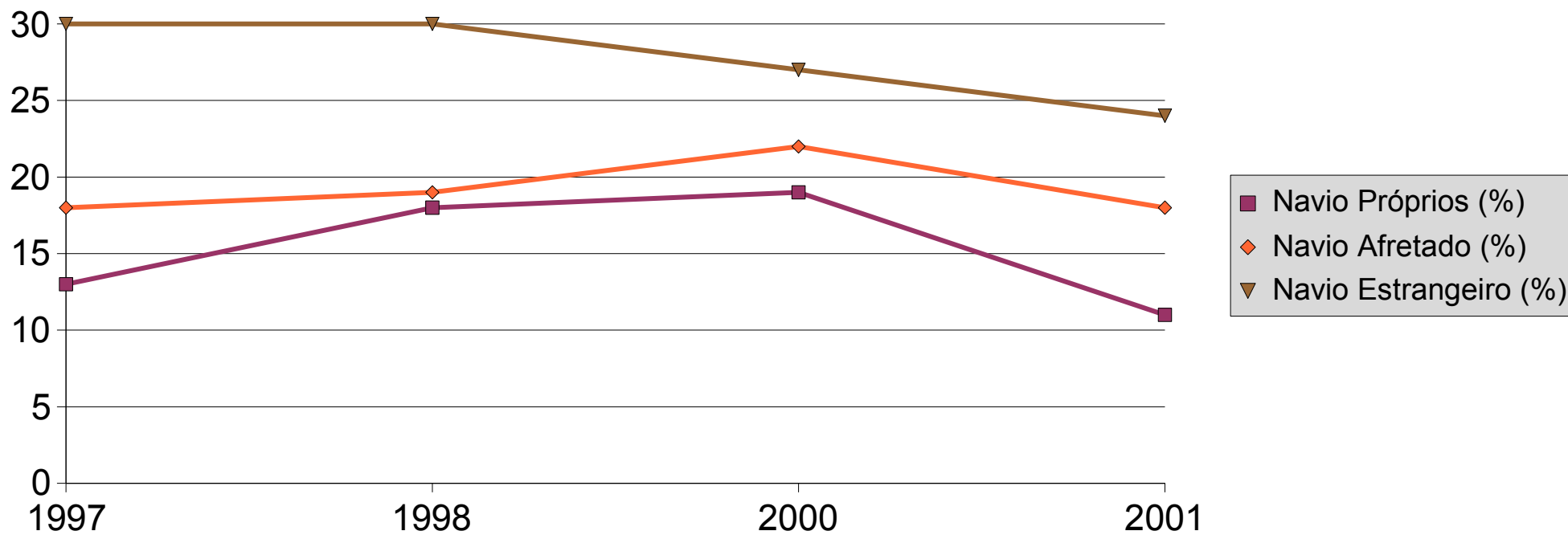
US\$ / t



# 6. Transporte Marítimo Internacional

## Frete Gerado na Exportação e Tonelagem Movimentada de Granéis Líquidos - Brasil

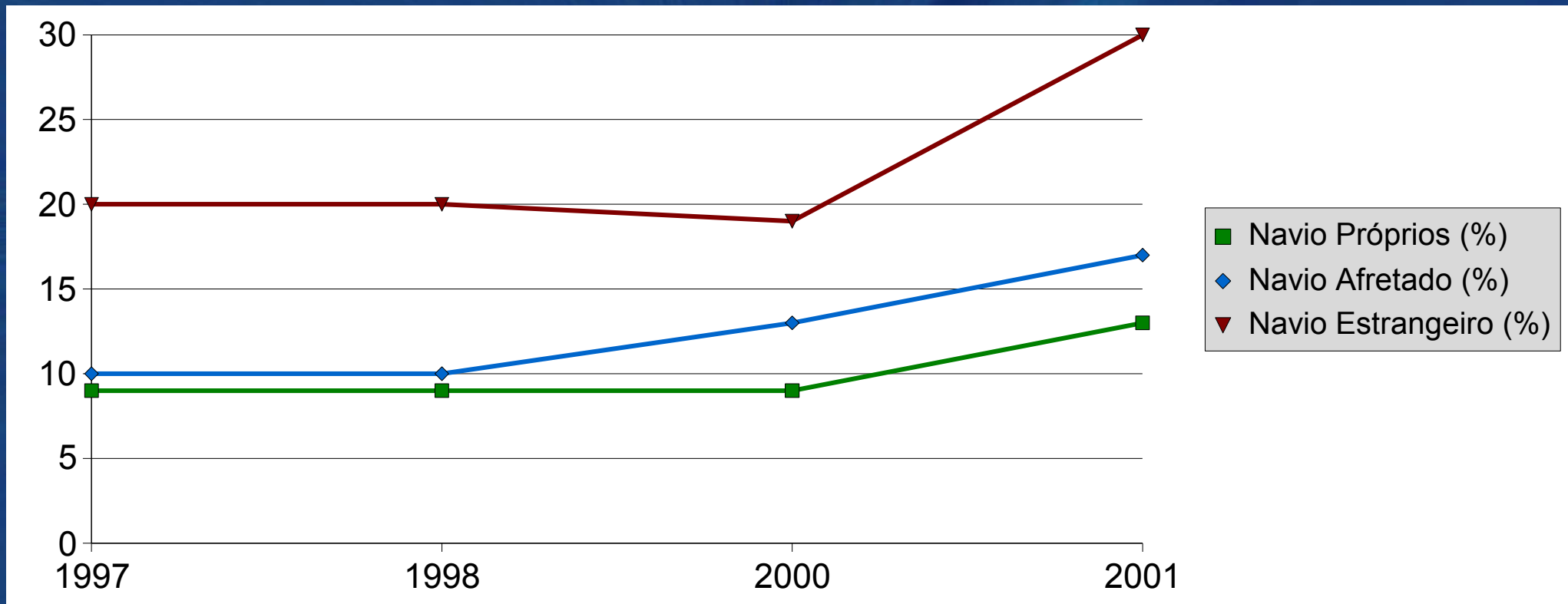
US\$ / t



# 6. Transporte Marítimo Internacional

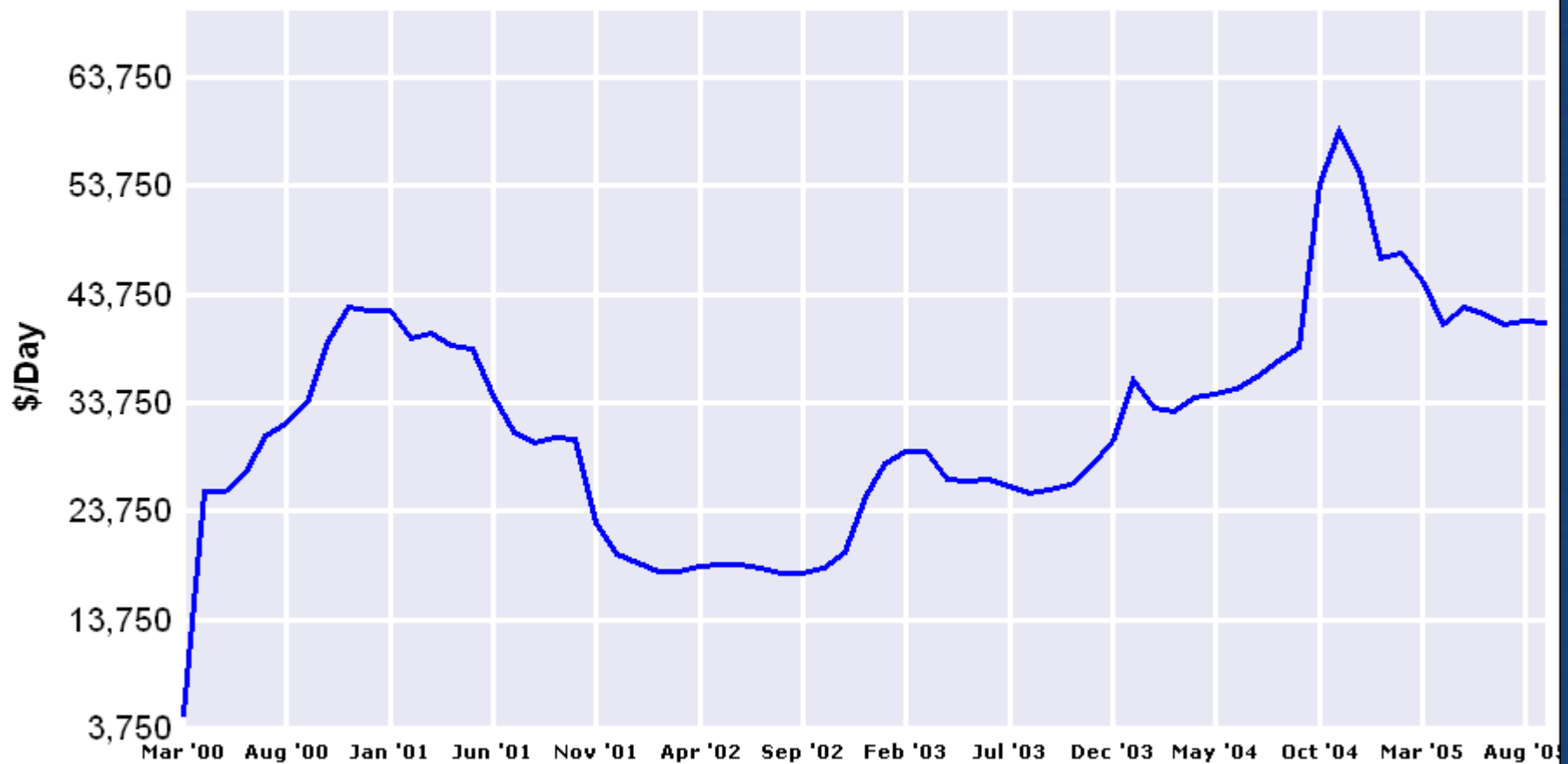
## Frete Gerado na Importação e Tonelagem Movimentada de Granéis Líquidos - Brasil

US\$ / t



# 6. Transporte Marítimo Internacional

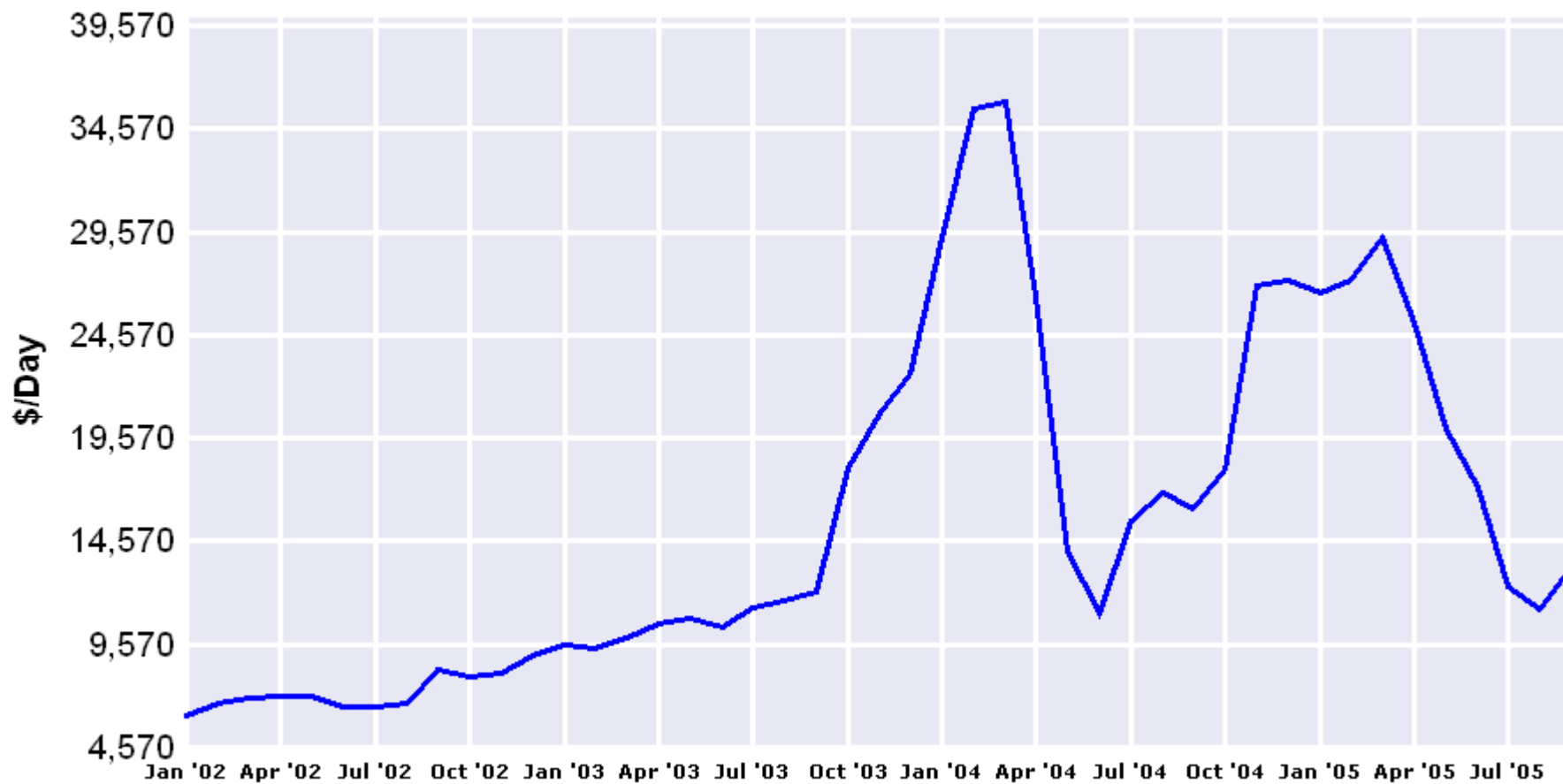
## 1 Year Tanker Timecharter Rates - 150,000 DH Modern



Source: Clarkson Research Studies

# 6. Transporte Marítimo Internacional

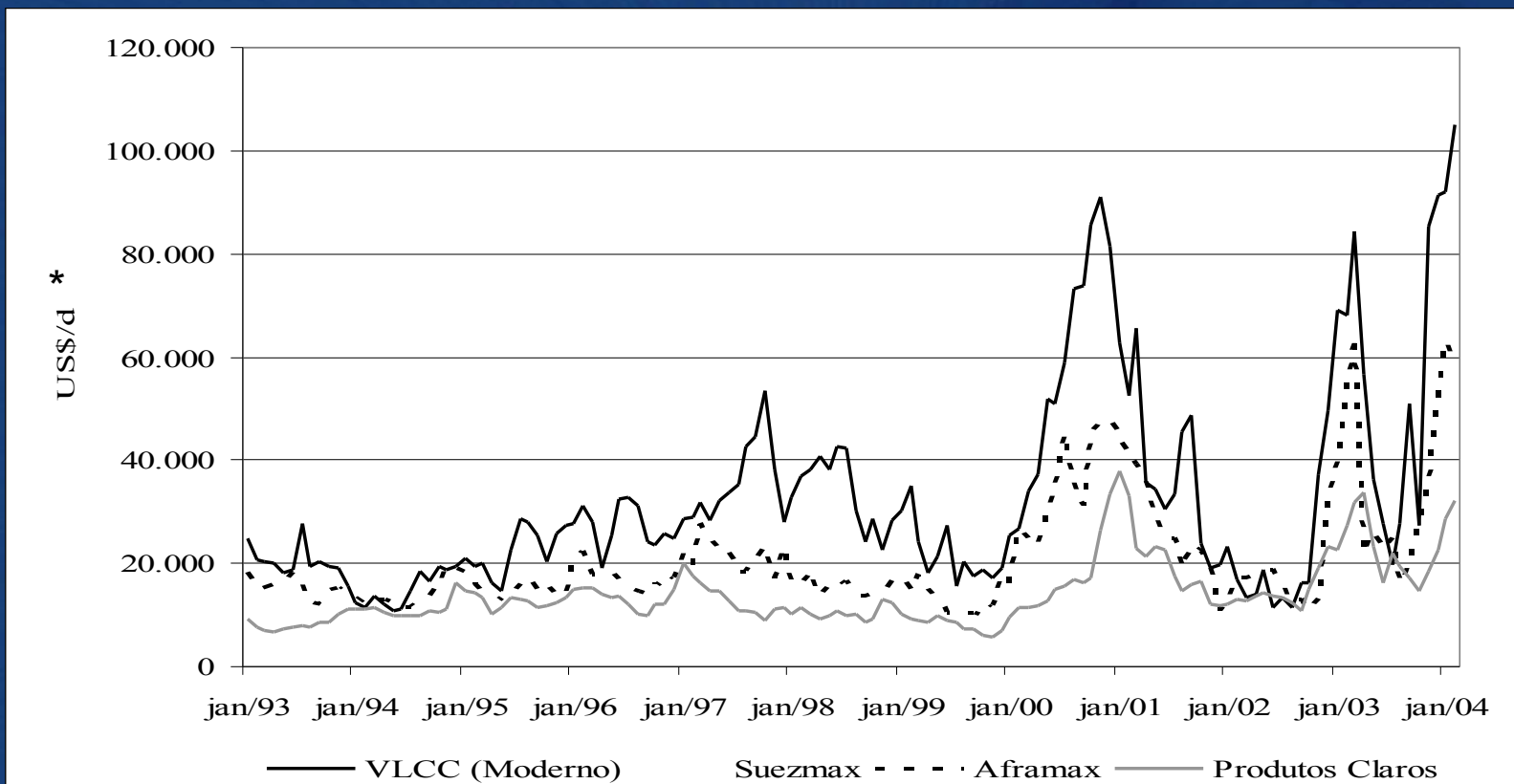
## 1 Year Bulkcarrier Timecharter Rates 65,000 dwt



Source: Clarkson Research Studies

# 6. Transporte Marítimo Internacional

## Evolução das Taxas de Frete no Mercado de Afretamento por Viagem de Petroleiros – Milhares de US\$ / dia

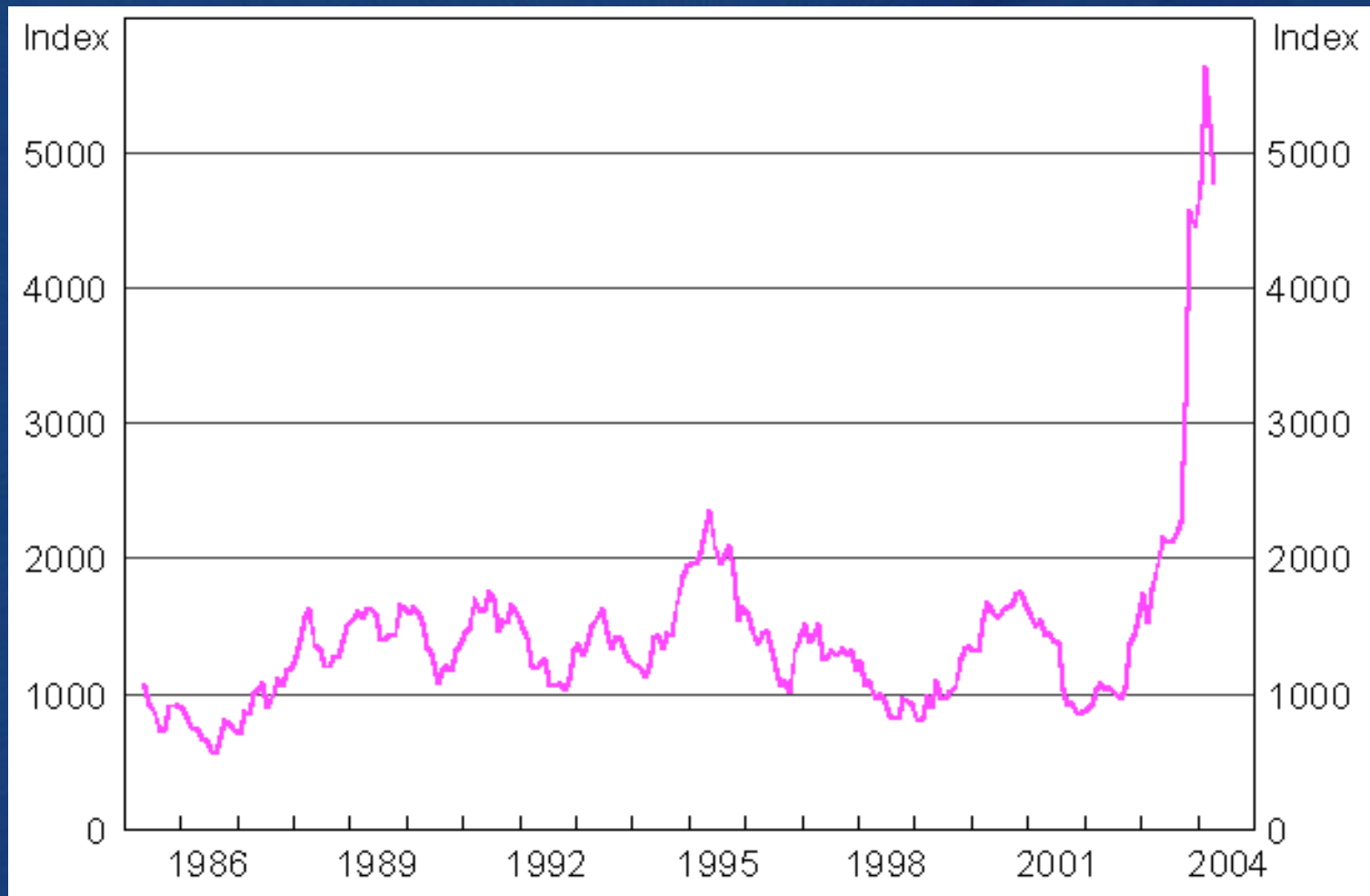


Fonte: Clarkson Research Studies

(\*) corresponde ao *time charter equivalent* (TCE) de rotas representativas nas respectivas classes

# 6. Transporte Marítimo Internacional

## Índice Baltic Dry Freight Index (BDI) – Mercado de Granéis Sólidos



Fonte: Thomson Financial

# 6. Transporte Marítimo Internacional

## Gasto com Afretamento no Longo Curso

(US\$ 10<sup>3</sup>)

Embarcação	1997	1998	1999	2000	2001
Cargueiro	11.010,4	4.680,9	1.549,6	1.058,3	204,0
Graneleiro	72.102,2	60.602,2	41.494,1	62.739,2	68.361,8
Petroleiro	212.259,8	173.209,2	334.374,3	277.422,6	476.277,5
Gaseiro	49.425,1	45.715,7	26.068,7	33.726,0	57.829,0
Porta-Contêiner	115.897,5	116.741,0	71.544,2	89.778,5	129.324,3
Tanque Químico	14.293,7	24.053,9	42.023,5	42.065,7	29.161,2
Outros	131.394,4	116.319,5	97.430,5	94.329,9	101.837,3
<b>Total</b>	<b>606.383,1</b>	<b>541.322,4</b>	<b>614.484,9</b>	<b>601.120,2</b>	<b>862.995,1</b>

Fonte: Anuário Estatístico de Navegação Marítima 2002 – ANTAQ

# 7. A Frota Mercante Mundial

Distribuição da Frota Mercante Mundial (tpb) por Grupos de Países de Registro de Bandeira. 1980, 1990, 2002, 2003, e 2004<sup>a</sup> (dados de início de ano)

Flag of registration by group of countries	Tonnage and percentage shares <sup>b</sup> in millions of dwt				
	1980 <sup>c</sup>	1990 <sup>d</sup>	2002	2003	2004
<b>World total</b>	682.8	658.4	825.7	844.2	857.0
	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>
<b>Developed market-economy countries</b>	350.1	219.0	207.5	217.1	230.4
	<i>51.3</i>	<i>33.3</i>	<i>25.1</i>	<i>25.7</i>	<i>26.9</i>
<b>Major open-registry countries</b>	212.6	224.6	402.4	398.5	399.5
	<i>31.1</i>	<i>34.1</i>	<i>48.7</i>	<i>47.2</i>	<i>46.6</i>
<b>Countries of Central and Eastern Europe (including former USSR)</b>	37.8	44.3	15.4	15.9	15.7
	<i>5.5</i>	<i>6.7</i>	<i>1.9</i>	<i>1.9</i>	<i>1.8</i>
<b>Socialist countries of Asia</b>	10.9	22.1	26.5	28.3	29.9
	<i>1.6</i>	<i>3.4</i>	<i>3.2</i>	<i>3.4</i>	<i>3.5</i>
<b>Developing countries</b>	68.4	139.7	159.0	171.3	181.4
	<i>10.0</i>	<i>21.2</i>	<i>19.3</i>	<i>20.3</i>	<i>21.2</i>

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by Lloy's Register – Fairplay

a Excludes the United States Reserve Fleet and the United States and Canadian Great Lakes fleets, which in 2003 amounted respectively to 4.3, 1.8 and 1.6 million dwt.

b Percentage shares are shown in italics.

c Mid-year figure.

d End-of-year figure.

# 7. A Frota Mercante Mundial

Estrutura das Frotas Mercantes dos Principais Grupos de Países, em 01/01/2004<sup>a</sup>  
(milhões de tpb e participação %)

	World fleet		Developed market-economy countries		Open-registry countries		Developing countries		Central and Eastern Europe		Socialist countries of Asia	
	Million dwt	%	Million dwt	%	Million dwt	%	Million dwt	%	Million dwt	%	Million dwt	%
Total fleet	857.0	100.0	230.4	100.0	399.5	100.0	181.4	100.0	15.7	100.0	29.9	100.0
Oil tankers	316.8	37.0	102.2	44.3	144.6	36.2	61.5	33.9	3.1	19.9	5.4	17.9
Bulk carriers	307.7	35.9	58.4	25.4	166.6	41.7	66.9	36.9	3.1	20.0	12.6	42.0
General cargo Ships	94.8	11.1	21.5	9.3	31.9	8.0	26.9	14.8	6.2	39.5	8.4	27.9
Containerships	90.5	10.6	30.4	13.2	40.8	10.2	16.2	8.9	0.4	2.7	2.7	8.9
Other ships	47.3	5.5	18.0	7.8	15.7	3.9	9.9	5.5	2.8	17.9	1.0	3.2

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by Lloyd's Register – Fairplay

<sup>a</sup> Ships of 100grt and over, excluding the United states Reserve Fleet and the United States and Canadian Great Lakes fleets

# 7. A Frota Mercante Mundial

Distribuição da Idade da Frota Mercante Mundial por tipo de Embarcação, em 01/01/2004  
(% do total de tpb)

World total	Types of vessel	0 – 4 years	5 – 9 years	10 – 14 years	15 – 19 years	20 years and over
	All ships	22.4	21.6	16.1	12.1	27.7
	Tankers	28.2	20.8	21.0	11.0	18.9
	Bulk carriers	19.2	23.8	13.9	14.5	28.7
	General cargo	7.8	14.4	10.3	13.5	53.9
	Containerships	32.3	30.5	15.1	9.5	12.6
	All others	15.9	13.7	12.9	7.8	49.8

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by Lloyd's Register – Fairplay

## 7. A Frota Mercante Mundial

### Tonelagem de Porte Bruto da Frota Brasileira de Longo Curso e de Cabotagem

1967	1,5 milhão de TPB
1975	3,9 milhões de TPB
1980	7,0 milhões de TPB
1990	9,5 milhões de TPB - 380 navios
1999	5,8 milhões de TPB - 126 navios
2003	4,5 milhões de TPB - 108 navios

Fonte: ANTAQ

# 7. A Frota Mercante Mundial

## Navegação de Longo Curso e de Cabotagem - Frota Atual (2003) -

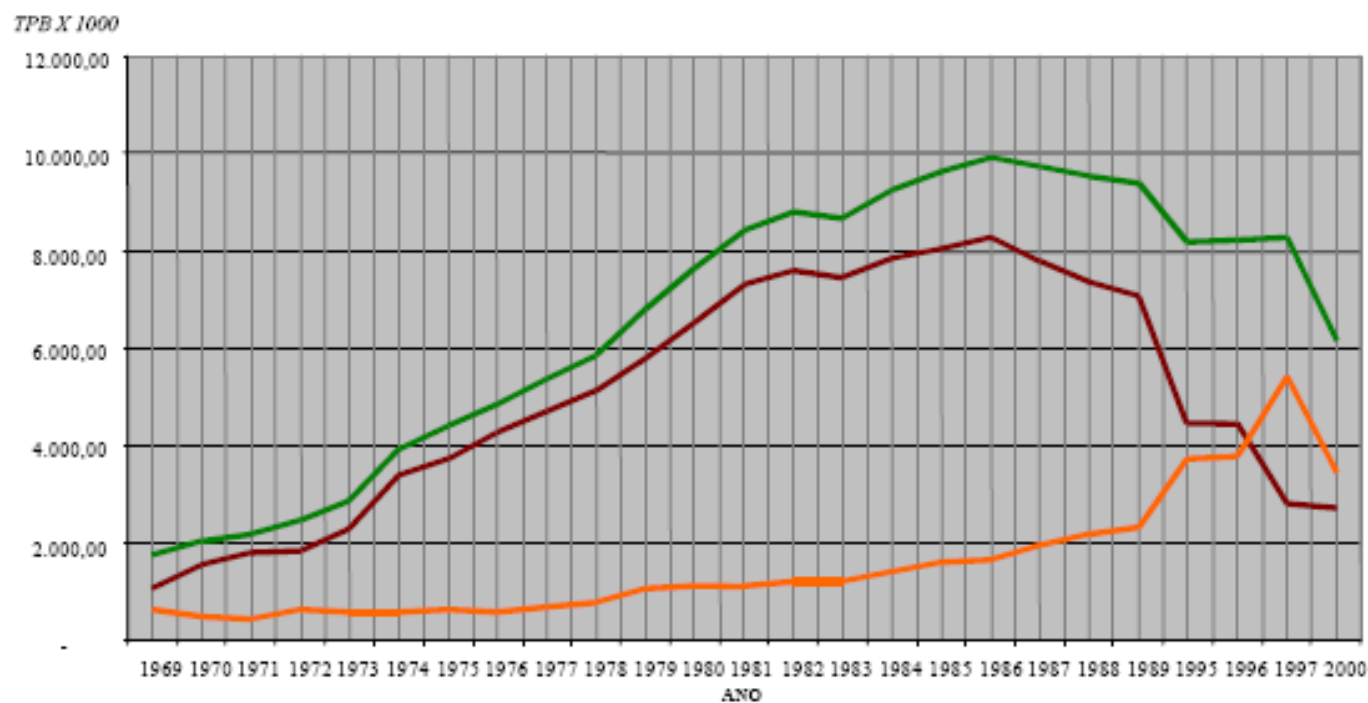
Tipo de Navio	TPB	Quantidade
Cargueiro	18.340	5
Petroleiro	2.015.570	35
Graneleiro	1.518.268	26
Gaseiro	65.230	10
RO-RO	19.567	2
Mínero-Petroleiro	523.256	3
Porta-contêiner	136.669	5
Multipurpose	73.022	5
Químico	70.119	7
Barcaça	18.000	10
<b>TOTAL</b>	<b>4.458.041</b>	<b>108</b>

Fonte: ANTAQ

# 7. A Frota Mercante Mundial

## A MARINHA MERCANTE BRASILEIRA HOJE

### Evolução da frota própria brasileira



Fonte: DMM

— L. CURSO — CABOTAGEM — LC + CAB

## 8. Considerações Finais

Após essa rápida análise da situação recente da marinha mercante brasileira em um contexto nacional e mundial, pode-se então fazer algumas considerações finais, sobre a matéria:

1. Fica a certeza de que não será com medidas de abertura do mercado brasileiro de transporte marítimo, com destaque para o mercado de granéis, que os preços dos serviços marítimos (fretes) cairão.
2. A pressão sobre os fretes marítimos internacionais para granéis (isso não ocorre só no Brasil) é, sem dúvida, um reflexo do constante aumento de demanda da CHINA por produtos como a soja, o minério de ferro e o petróleo, principalmente após a entrada deste país na OMC, no final de 2001.

## 8. Considerações Finais

3. A demanda por serviços de transportes é uma demanda derivada. Quanto maior for o comércio mundial de bens e serviços, impulsionado por altas taxas de crescimento do PIB de cada país, **maior** será a demanda por serviços de transportes, e neste particular, por serviços de transporte marítimo e em consequência, **maior** será o comércio marítimo internacional, tanto em termos de volume quanto de valor.

4. Em 2003, por exemplo, o PIB chinês aumentou 9,1%, enquanto que suas exportações e importações cresceram respectivamente 35% e 36% em volume. Nesse mesmo ano, o PIB brasileiro aumentou 0,5%, enquanto que as exportações e importações do país cresceram, em volume, respectivamente 8,6% e 2,9%.

## 8. Considerações Finais

5. A demanda da CHINA por serviços de transporte marítimo tem crescido muito e elevado a procura por navios graneleiros e tanques, puxando para cima as taxas de afretamento desses navios. Como consequência inevitável, os fretes marítimos têm subido, e acompanhado a tendência de alta do mercado de oferta e procura por esses navios.

6. Diante desse quadro, está a vulnerabilidade do mercado brasileiro de transporte marítimo, que fica mais evidente toda vez que ocorrem fortes interferências internacionais, como as que vêm ocorrendo ao longo dos últimos anos, quando os fretes marítimos internacionais subiram cerca de 200%. É possível que essa tendência continue ainda em 2006.

## 8. Considerações Finais

7. Como as forças de oferta e procura atuam livremente sobre o mercado de afretamento de navios, o mecanismo de preços é flutuante. Considerando que o comportamento típico desse mercado é os investimentos em novos navios crescerem quando as taxas de afretamento crescem, observa-se que, neste momento, está havendo um pico de preços. É provável que esteja já começando o inevitável ciclo de queda. Portanto, é comum ocorrer nos anos de *boom* um número excessivo de contratos e construções de navios.

8. A elevação dos fretes no mercado internacional afeta a todos que dele participa, mas, no caso do Brasil, as consequências parecem piores, principalmente, quando o país se depara com um sucateamento acelerado da frota obsoleta de graneleiros, aliado ainda à falta de novas construções, sendo este o maior produtor de soja e minério de ferro do mundo.

## 8. Considerações Finais

9. Como *global trader*, o Brasil mostra a sua grande dependência do mar, haja vista que 90% em termos de volume de todo o seu comércio exterior está sendo transportado por via marítima.
10. Um instrumento de pressão sobre níveis internacionais de fretes ocorre, quando um país é detentor de uma frota robusta de navios próprios que opere com custos operacionais baixos. Portanto, o navio próprio é uma variável estratégica na sustentação de uma política de captação de divisas para o país, na exportação.

## 8. Considerações Finais

11. Assim, com uma frota moderna e competitiva de navios próprios, o país tem forte instrumento de aumento e poupança de divisas, bem como de redução nas despesas com afretamentos de navios estrangeiros, contribuindo positivamente para os saldos no Balanço de Serviços.

12. Tanto a Marinha Mercante quanto a Construção Naval são vetores estratégicos de desenvolvimento e elementos de defesa nacional na garantia de fluxos de mercadorias essenciais, e na garantia de frota complementar à Marinha de Guerra para o transporte de suprimentos e de tropas.

13. O desafio é recuperar e elevar a participação da bandeira brasileira no transporte marítimo internacional (e nacional), e transformar esta Nação em uma Potência Marítima.

# Perguntas



**Obrigada pela atenção...**

***Eliane Fadda***

*eliane.fadda@antag.gov.br*