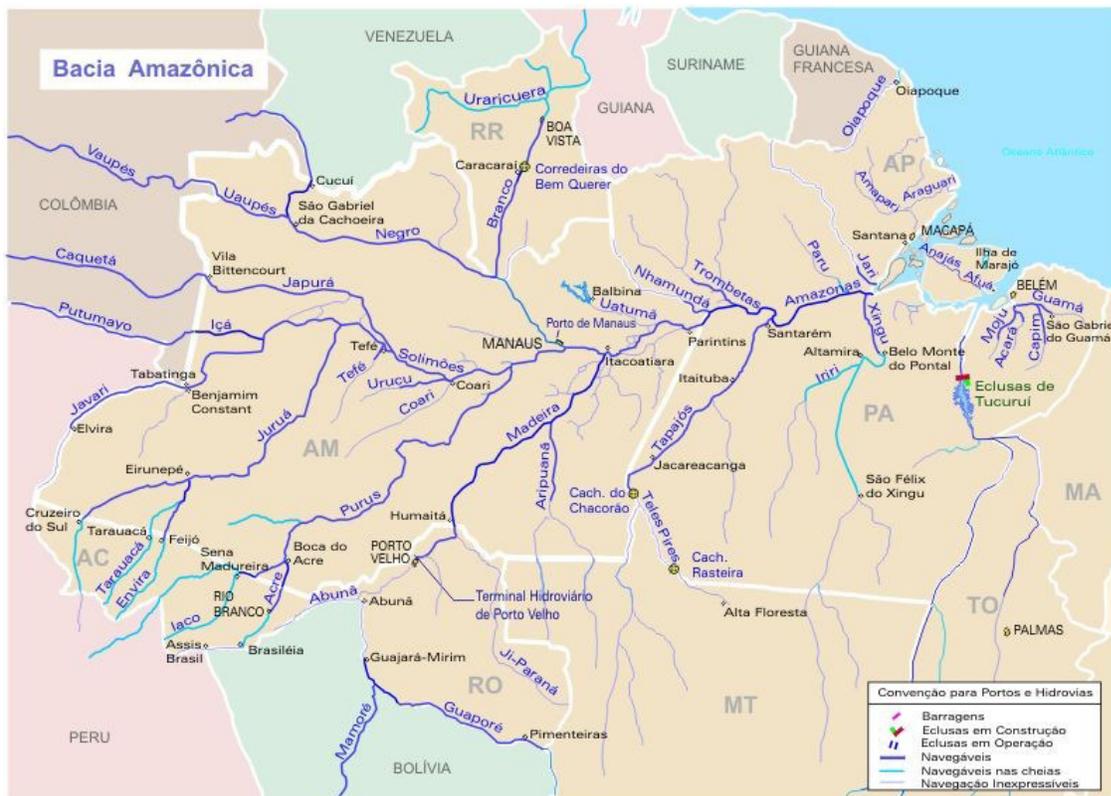


Ainda sobre o Distrito da Indústria de Construção Naval

Transportai um punhado de terra todos os dias e fareis uma montanha.
(Confúcio - III a.C.)

Em nosso artigo anterior sobre a Indústria de Construção Naval, já mencionávamos o grande potencial econômico desse segmento produtivo e alertávamos para uma não acomodação empresarial frente ao pouco conhecimento quanto às visíveis possibilidades que os registros de indicadores da SUFRAMA mostravam desde o ano de 2005. Toda a conjuntura interna e externa colocava à tona que os requisitos de progresso e desenvolvimento estavam aflorando aqui, especificamente em Manaus, pelo aumento da demanda e impositiva adequação à logística fluvial da região amazônica. Indicávamos que o momento de agora era a evidente oportunidade para prover modificação, com nova dinâmica operacional nesse setor produtivo, frisando: *“O surpreendente nesse contexto é que não poderá haver coluna do meio: ou se modifica agora revolucionariamente, ou se perderá a oportunidade de assumir a expressão que o momento oferece para o sítio de maior domínio específico, na maior bacia fluvial navegável do mundo”*. Recentemente um muito bem elaborado estudo efetuado pela COGEC – SUFRAMA (Nota Técnica n. 081/2010, do dia 30.12.2010) expande a compreensão da assertiva quando expõe: *“Ao longo do Estudo será observado que o Polo Naval, segmento dentro da Zona Franca de Manaus, se constitui num dos mais (senão a mais) promissora cadeia produtiva intrinsecamente relacionada às condições socioculturais, econômicas e históricas na região”*. Então, como se poderá observar, inteira concordância subsiste nas expectativas e conclusões de ambos os trabalhos realizados, em tempos diferentes, um de 12 de julho e outro de 30 de dezembro de 2010. Há muita razão para essas afirmativas. O volume da produção industrial da Zona Franca de Manaus, o crescimento da agricultura na região amazônica, a recuperação econômica do Interior, até mesmo na indústria extrativa, que vem sendo incentivada, o transporte para pessoas irem e virem a tantos e diferentes lugares e a exigência das transações dentro do mundo globalizado passam a demandar, em aumento exponencial, meios de transferência eficientes, de menor custo, que possam responder a tais necessidades. Para compreender o que se afirma, basta olhar o mapa desta região.



Traduzindo e acrescentando, expõe-se à vista uma área de quase 4.000.000 quilômetros quadrados, com, aproximadamente, 23.000 quilômetros de rios navegáveis, que não se fixam somente no Estado do Amazonas, mas se estendem ao Acre, Rondônia, Roraima, Amapá, Pará e Norte de Mato Grosso. Diante dessa identificação, firma-se maior possibilidade do uso dos rios, para os quais se projetam obras e serviços hidroviários, tais como monitoramento ambiental, dragagem e manutenção de rios, desobstrução de canais e retiradas de “paliteiros”, além da integração das hidrovias, com o fim de reduzir custos. Essas providências todas consomem o favorecimento aos transportadores com pequenas embarcações, aos recreios de carga e passageiros, aos transportadores de petróleo e também aos utilizadores de comboios de balsas com empurradores. Tais medidas dotam maiores ganhos de escalas e desempenho nos equipamentos para operar de modo eficiente, seguro e confiável. Some-se a todo esse conjunto de vantagens o que se esclarece a seguir:

CUSTO DO FRETE, EFICIÊNCIA ENERGÉTICA E VIDA ÚTIL DO EQUIPAMENTO

ESPECIFICAÇÕES	HIDROVIÁRIO	FERROVIÁRIO	RODOVIÁRIO
Custo do frete (US\$/t.Km)	0,025	0,064	0,084
Eficiência Energética (Kg/HP)	4.000	500	150
Vida útil dos equipamentos	50 ANOS	30 ANOS	10 ANOS

FONTE: DNIT, Manaus, 19/06/2009.

Suplementarmente, ainda poderemos apreciar o rendimento de combustível por tonelada / litro, conforme nos mostra o documento do DNIT, em exposição efetuada em 19/6/2009:

- Rodovia: 25 km
- Ferrovia: 85 km
- Hidrovia: 218 km

Ora, se possuímos a hidrovia que oferece aos armadores baixo custo de transporte, que, por sua vez, arrasta à expansão da produção, necessário se torna atender à sua completude, no crescimento da oferta de embarcações e de toda forma de flutuadores na indústria local de construção naval. Para se processar a firmeza da demarcação, já iniciada, o setor da indústria de construção naval no Amazonas requer um novo ordenamento, um estratagema na organização administrativa, de modo a produzir novos investimentos, que transformem potencialidades em efetivos resultados, ou seja, mudança da estrutura física atual dos estaleiros com a criação do tão desejado Distrito da Indústria de Construção Naval, em área propícia a operações complexas, mesmo sem substituir o singelo local, que agora existe em nossa orla fluvial. Em hora oportuna, vejamos o que nos esclarecem os números:

- 1 MOVIMENTO DE CONTÊINERES - Tabela I (Anexa) – Considere-se que o movimento de contêineres vincula-se ao crescimento do faturamento do PIM, somado ao crescimento do consumo regional, pelo aumento na renda nas Classe D e E, e, ainda, pela continuidade no aumento da população residente. Demonstramos na Tabela I a tendência desse crescimento da quantidade de contêineres baseados nas informações da Nota Técnica n. 081/2010, de 30.12.2010 do COGEC / SUFRAMA, considerando uma regressão linear simples. Veja-se que a expectativa para 2020 está representando 643.362 unidades, com um crescimento em relação ao registrado em 2010,

correspondente a 56,86%. Ao que tudo indica, as estatísticas do movimento de contêineres não espelham a realidade, pois o próprio COGEC / SUFRAMA declara uma estimativa de 838.381 para 2014, conforme exposição efetuada pela Superintendente desse Órgão. Esse montante grava um crescimento de 2010 para 2014 de 104,41%.

- 2 INVESTIMENTOS FIXOS de Empresas Cadastradas no PIM – Tabela II (Anexa) – Tais investimentos se referem exclusivamente a empresas com projetos aprovados pela SUFRAMA. Todavia a SUFRAMA, conforme publica a Nota Técnica n. 081/2010, “O Polo Naval do PIM conta com sete empresas cadastradas na SUFRAMA, porém apenas seis estão em atividade e produzindo no parque industrial, as quais são: Alegria Ind. e Com. Ltda., Amazônia Boat Ltda., Bertolini Construção Naval da Amazônia Ltda., ERAM - Estaleiro Rio Amazonas Ltda., ERIN - Estaleiro Rio Negro Ltda. e Ventura Mar Ind. e Com. de Embarcações Ltda.” Segundo informações fornecidas pelo SINDNAVAL, existem em Manaus cerca de setenta estaleiros na orla fluvial da cidade, entre grandes, médios e micros, que operam na construção e reparos, dos quais 37 estão afiliados a esse Sindicato. Todavia para esses acréscimos não se dispõe de consolidados registros, então os investimentos fixos do segmento, com certeza, superam em muito os dados de informações disponíveis.
- 3 EMPREGO (Efetivo+Temporário +Terceirizado) – Tabela III (Anexa) – Com referência a esse conceito, ele acompanha a inferência registrada no item anterior. Considere-se que uma pesquisa efetuada em setembro de 2009 pelo SEBRAE-AM, em 26 empresas associadas ao SINDNAVAL, registrou 1.103 empregos diretos. Na previsão para 2020, segundo dados de seis empresas com projetos na SUFRAMA, a indústria naval estaria registrando 2.042 empregos totais, o que se torna realmente uma previsão bastante minimizada, uma vez que se referencia aos empregos diretos levantados na pesquisa do SEBRAE-AM. Segundo o SINDNAVAL, atualmente este Setor já emprega mais de 17.000 e a expectativa para a implantação e desenvolvimento do Distrito, em médio prazo, estima-se em 40.000 empregos totais.
- 4 MOVIMENTO DE CARGAS – Tabela IV (Anexa) – Não existem dados suficientes para a análise de Movimento de Cargas. A única fonte de registro está no SNPH, todavia o Órgão ainda não publica sistematicamente os informes no modo que possa ser utilizado para quem deseja estabelecer inferências. Torna-se indispensável conhecer quanto significa o transporte fluvial, o de cabotagem e o de longo curso, considerando-se a expansão econômica e a expectativa do progresso que se almejam na indústria naval. Em consulta ao *site* do Anuário Estatístico Portuário – ANTAQ, conseguiu-se o Movimento Total de Cargas nos Terminais de Uso Privativo, por Natureza – 2009. Verificou-se que, por terminais, passou o montante de 16.678.929 toneladas em cargas gerais (21,82%), granel líquido (47,61%) e granel sólido (30,57%). É de se acreditar que o movimento desses portos não registra o total modal do fluvial/rodoviário, deduzindo-se que poderia ser bem maior se englobasse todo o sistema de transporte, inclusive a movimentação do processado pelo Interior do Estado, agora com a economia em expansão.
- 5 MOVIMENTO DE PASSAGEIROS – Tabela V (Anexa) – Em consulta ao SNPH, soube-se que somente existe controle no Porto administrado pelo Órgão. Há uma estimativa de que ocorra cerca de mais 30% de embarques ao longo da orla da cidade. Em 2010, foram 19.385 passageiros, considerando-se as condições precárias ainda existentes, tanto nos portos como nas embarcações dedicadas a semelhante serviço. Desde que haja melhores portos, embarcações modernas, rápidas e confortáveis, por certo haverá um extraordinário crescimento de usuários nesse sistema de transporte.
- 6 FROTA PESQUEIRA – Tabela VI (Anexa) – Do que se conhece e segundo o IDAM, é bem diversificada a frota pesqueira, embora chame a atenção a reduzida quantidade de Barcos de Pesca (Geleiras). Além do pequeno número (3.897 – 6,14%), essa frota é obsoleta e inadequada, e necessita de urgente modernização e substituição, bem como modificações estruturais em seu

funcionamento. Veja-se a Canoa a Remo, perfeitamente adaptada ao modelo de pesca regional, que, pelas condições naturais, não poderá sofrer modificações, considerando-se o ambiente da pesca em igapós, lagos e rios. Em 2010, representaram 22.017 unidades (33,89%) do total de embarcações.

Mesmo diante da escassez de registros estatísticos mais completos, observe-se que todos os dados levantados mostram perspectivas de acelerado crescimento. Dessa forma, tudo indica que o progresso e o desenvolvimento que vêm sendo alcançados induzem aumento no fluxo de cargas e passageiros, pronto a ser atendido com produto da indústria naval processado nesta região. Se assim não acontecer, corre-se o risco de levar sérios problemas aos outros segmentos do setor produtivo regional, visto que, estrategicamente, o transporte fluvial se vem tornando um seguro suporte de diferenciadas atividades produtivas, em consequência do preço competitivo frente às outras modalidades, condição essa que poderá ser alterada ao se transferir o lucro empresarial e a remuneração do trabalho para outra localidade concorrente. Existe, ainda, um forte argumento adicional para se convencer na escolha de implantação em Manaus para esse tipo de empreendimento, além da própria existência de mercado, consubstanciando-se no favorecimento dos Incentivos Fiscais do Estado e da União, conforme demonstrativo efetuado pelo COISE/CGPRO/SAP / SUFRAMA:

NCM	Descrição	Regime_BRASIL				Regime_ZFM [1]			
		II	IPI	PIS	COFINS	II	IPI	PIS	COFINS
89019000	Outs.embarcações p/transp. Mercadorias ou pessoas/mercad.	14	0	1,65	7,6	Isenção	a) Suspensão nas importações; b) Redução a zero nas Compras Nacionais; c) Alíquota diferenciada de 0,65% nas Vendas.	a) Suspensão nas importações; b) Redução a zero nas Compras Nacionais; c) Alíquota diferenciada de 3,0% nas Vendas.	
89039200	Barcos a motor, exc.com motor fora-de-borda								
89039900	Outs.barcos/embarcações de recreio/esporte, incl.canoas								
89040000	Rebocadores e barcos p/empurrar outs.embarcações								
89079000	Outros estruturas flutuantes								

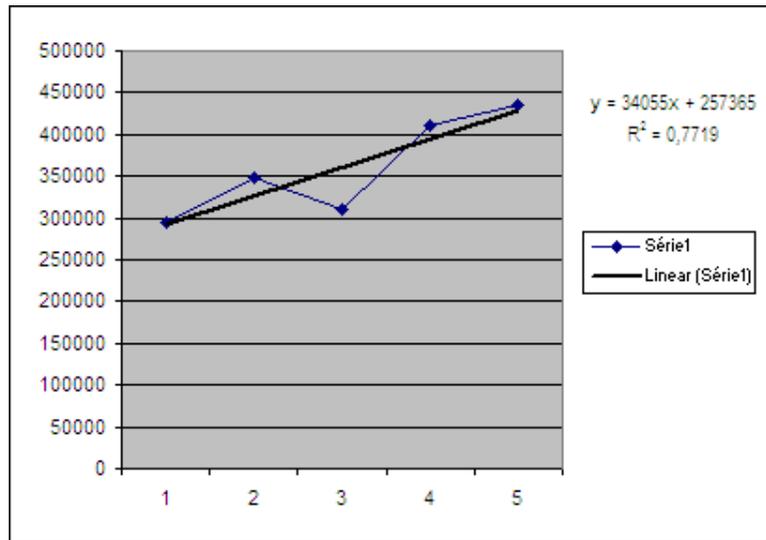
FONTE: COGEC/SUFRAMA/N.T. Nº. 081/2010

Dessa forma, por todos os fatores positivos citados, será uma grande conquista a implantação do Distrito Naval, - viabilizada a partir de investimentos públicos - já que, com certeza, influenciará no crescimento da indústria, de forma ainda não conhecida aqui, porém já constatada em Recife, no Porto Suape. Ao ser uma iniciativa planejada e inovadora, poder-se-á efetivá-la mediante a redução do comprometimento junto ao meio ambiente, minimização da quantidade de material que se acumula no entorno dos estaleiros, programação de um esgoto em bases conceitualmente aceito, efetuando-se melhor controle quanto à limpeza das chapas de aço, (eliminando-se o jato com areia, ou vigiando-se a ação com produtos químicos), com o objetivo de evitar minimamente os resíduos diversos, inclusive originários da solda, da pintura, de corte de chapas, de carburetos e gases insalubres dele desprendidos. Assim, previamente estudadas, essas ameaças estariam eficazmente monitoradas e com fácil fiscalização e evitar-se-ia promover focos de doenças, contaminação do solo, menor poluição das águas (superficiais e subterrâneas). Trata-se, assim, de uma ação de consequências abrangentes. Estende-se desde o estímulo à modificação administrativa funcional, à gestão operacional nos estaleiros individualmente e com evolução na função produtiva, até à vantagem de unir tecnologias e processos modernos ao sistema de práticas consagradas ao parque em marcha que hoje existe. Por essa razão, o êxito desse projeto de criação do Distrito deverá passar obrigatoriamente por completo levantamento da situação do universo de estaleiros em funcionamento em Manaus, de modo a compor imagem que traduza realidade desse conjunto de indústrias em sucessão, pensando-se em não se deixar de fora dos futuros benefícios as empresas diferenciadas, que, harmonicamente, modulam o sistema operativo atualmente existente.

ANEXOS

TABELA I
MOVIMENTO DE CONTÊINERES

ORDEM	ANO	QUANTIDADE
1	2006	286.845
2	2007	294.651
3	2008	349.206
4	2009	309.193
5	2010	410.140
6	2011	408.345
7	2012	434.458
8	2013	460.571
9	2014	486.684
10	2015	512.797
11	2016	538.910
12	2017	565.023
13	2018	591.136
14	2019	617.249
15	2020	643.362



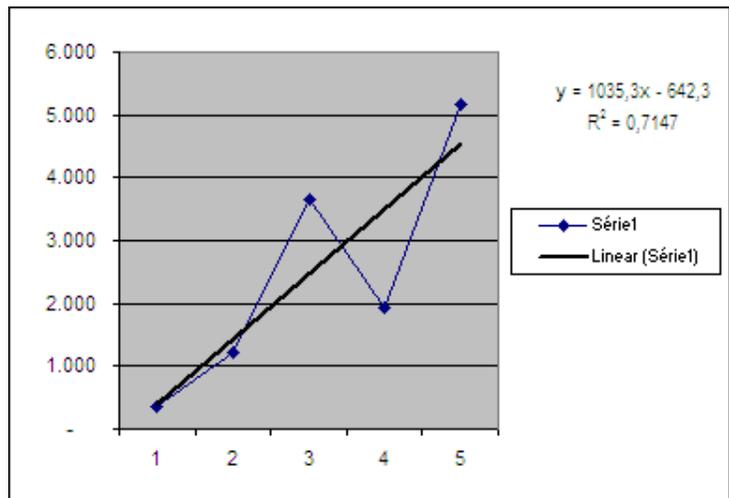
Fonte: ANTAQ / SNPH - COGEC - SUFRAMA: Nota Técnica n. 81/2010, 30.12.2010

Em azul, foi projetado pelo DDR / SEPLAN. AM - AIG

TABELA II
INVESTIMENTOS FIXOS - PIM
INDÚSTRIA NAVAL

ORDEM ANO VALOR - R\$ a preços de dez/2009

1	2005	345
2	2006	1.222
3	2007	3.649
4	2008	1.939
5	2009	5.163
6	2010	5.568
7	2011	6.603
8	2012	7.638
9	2013	8.673
10	2014	9.708
11	2015	10.743
12	2016	11.778
13	2017	12.813
14	2018	13.848
15	2019	14.883
16	2020	15.918



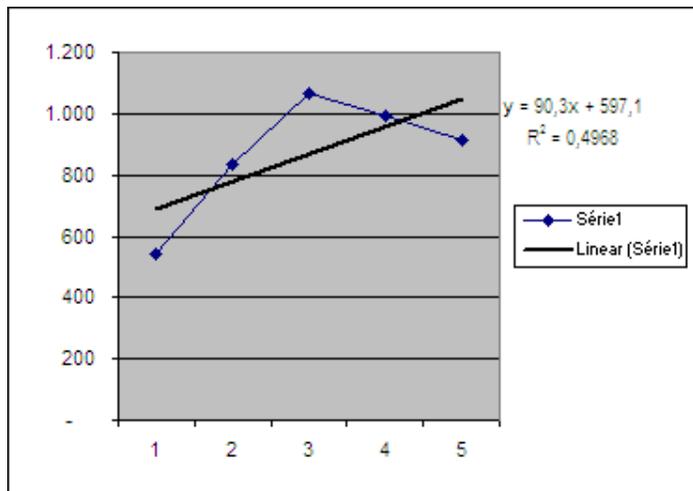
Fonte: Indicadores Industriais da ZFM-SUFRAMA

Elaboração: DDR / SEPLAN.AM - AIG - Os dados em azul foram projetados.

TABELA III

**EMPREGO - (Efetivo+Temporário+Terceirizado) - PIM
INDÚSTRIA NAVAL**

ORDEM	ANO	EMPREGO - (Efetivo+Temporário+Terceirizado)
1	2005	540
2	2006	833
3	2007	1.063
4	2008	992
5	2009	912
6	2010	1.139
7	2011	1.229
8	2012	1.320
9	2013	1.410
10	2014	1.500
11	2015	1.590
12	2016	1.681
13	2017	1.771
14	2018	1.861
15	2019	1.952
16	2020	2.042



Fonte: Indicadores Industriais da ZFM-SUFRAMA

Elaboração: DDR / SEPLAN.AM - AIG - Os dados em azul foram projetados.

TABELA IV
ESTADO DO AMAZONAS

Movimento Total de Cargas nos Terminais de Uso Privativo, por Natureza - 2009

PORTO	GRANEL SÓLIDO		GRANEL LÍQUIDO		CARGA GERAL		TOTAL	
		%		%		%		%
Chibatão	-	-	-	-	1.477.675	8,86	1.477.675	8,86
Cimento Vencemos	193.941	1,16	-	-	-	-	193.941	1,16
Hermasa Graneleiro	4.844.302	29,04	95.724	0,57	-	-	4.940.026	29,62
Ibepar Manaus	-	-	-	-	845.771	5,07	845.771	5,07
Manaus – Transpetro	-	-	5.736.679	34,39	-	-	5.736.679	34,39
Moss	-	-	-	-	64.526	0,39	64.526	0,39
Ocrim	61.248	0,37	-	-	-	-	61.248	0,37
Sanave	-	-	-	-	-	-	-	-0,00
Solimões – Transpetro	-	-	2.108.265	12,64	-	-	2.108.265	12,64
Superterminais	-	-	-	-	990.137	5,94	990.137	5,94
Transportes Carinhoso	-	-	-	-	260.661	1,56	260.661	1,56
SOMA	5.099.491	30,57	7.940.668	47,61	3.638.770	21,82	16.678.929	100,00

Fonte: Anuário Estatístico Portuário – ANTAQ –
Elaboração e Cálculos: DDR / SEPLAN - AIG

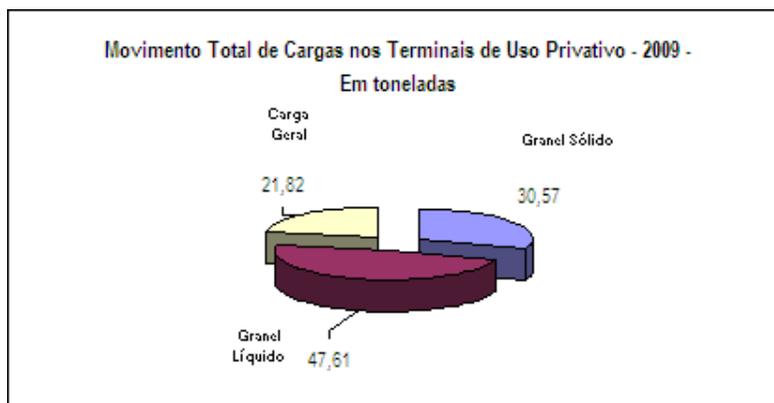
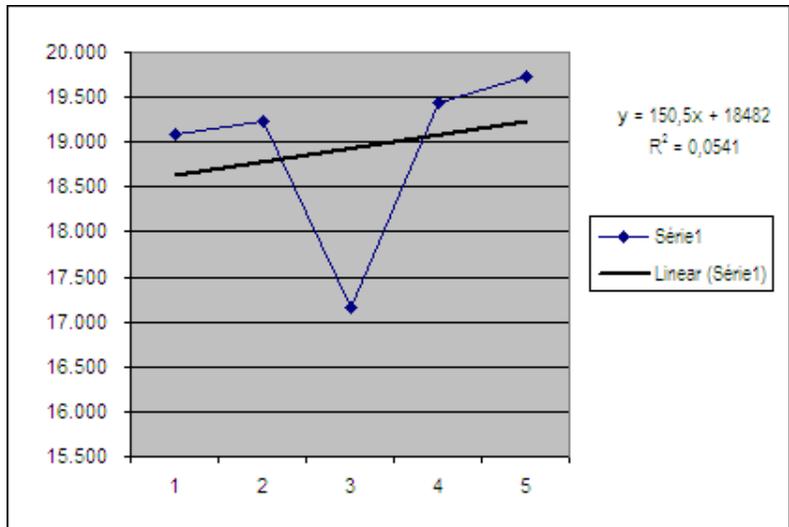


TABELA V
MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

1	2005	19.094
2	2006	19.230
3	2007	17.156
4	2008	19.449
5	2009	19.737
6	2010	19.385
7	2011	19.536
8	2012	19.686
9	2013	19.837
10	2014	19.987
11	2015	20.138
12	2016	20.288
13	2017	20.439
14	2018	20.589
15	2019	20.740
16	2020	20.890



FONTE: SNPH (30.05.2011) *Elaboração e Cálculos: SEPLAN / DDR - AIG. Os dados em azul foram projetados.*

TABELA VI
FROTA PESQUEIRA

TIPO DE EMBARCAÇÃO	2009		2010	
	Quantidade	%	Quantidade	%
Barco de Pesca (Geleiras)	744	3,34	3.987	6,14
Bajara (canoa regional com motor estacionário instalado permanente)	-	-	6	0,01
Canoa Motorizada	15.549	69,81	38.949	59,96
Canoa a Remo	5.980	26,85	22.017	33,89
SOMA	22.273	100,00	64.959	100,00

FONTE: IDAM - e-mail do Sr. Jackson Pantoja (9.5.2011)

Elaboração: DDR /SEPLAN - AIG

Manaus, 31 de maio de 2011.

Antônio Iran Gadelha