



**SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

www.suframa.gov.br

Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição **4 matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, sexta-feira, 11 de março de 2011

A CRITICA

Suframa estuda criação do Distrito Naval de Manaus 1
VEICULAÇÃO LOCAL

O ESTADO DE SÃO PAULO

Rombo da previdência dos funcionários públicos cresce 9% e chega a R\$ 51 bi 4
VEICULAÇÃO NACIONAL

O ESTADO DE SÃO PAULO

Governo tenta criar "previdência" para o funcionalismo 5
VEICULAÇÃO NACIONAL

MANO REPÓRTER

SUFRAMA discute expansão do polo naval 6
VEICULAÇÃO NACIONAL

	VEÍCULO A CRITICA	EDITORIA
	TÍTULO Suframa estuda criação do Distrito Naval de <u>Manaus</u>	
ORIGEM PRESS-RELEASE DA ASSESSORIA DE IMPRENSA	ENFOQUE POSITIVO	VEICULAÇÃO LOCAL

Considerado um dos grandes polos brasileiros em termos de produção, o Amazonas possui “vocação natural” para a área, apesar do baixo desempenho em rela o a outros Estados do País

Mais de 300 estaleiros de pequeno e médio porte estão instalados no Amazonas.

A indústria naval no Amazonas poderá se ampliada nos próximos anos, de acordo com um estudo recém-elaborado pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), o qual indica propostas para a consolida o da cadeia produtiva na área e aponta o potencial em expansão do segmento no Estado.

Devido   possibilidade de atra o de investimentos “pesados”,   retomada do uso de hidrovias como parte de projetos para a melhoria da infraestrutura logística brasileira e   incorpora o de tecnologias avançadas – o que fez com que o País passasse a ser reconhecido internacionalmente como uma grande potência em se tratando de constru o de embarca es de grande porte –, a indústria naval vem se tornando a “menina dos olhos” da economia nacional.

A produ o brasileira desse segmento   concentrada na fabrica o de plataformas de perfura o/explora o flutuantes e voltada ao atendimento principalmente da indústria petrolífera. Atualmente, o País exporta a maior parte de sua produ o, sendo o principal destino os Estados Unidos, seguido de Cingapura.

O Amazonas   considerado um dos grandes polos brasileiros em termos de produ o. Conta com cerca de 300 estaleiros instalados de pequeno, médio e grande porte. Somente na orla de Manaus existem cerca de 60 empreendimentos em funcionamento.

A dinâmica produtiva do segmento desenvolvida ao longo de décadas   voltada   constru o de balsas, empurradores (conjunto), embarca es de ferro, alumínio e fibra, além de embarca es regionais, sendo que em grande parte atende ao mercado regional. A escala de faturamento dos principais estaleiros gira em torno de R\$ 244 mil a R\$ 2,4 milhões.

Em face das condi es socioculturais, econ micas e históricas, o Estado possui o que se pode chamar de “voca o

natural” para essa  rea. No entanto, apesar da longa tradi o naval, o Amazonas não apresenta o mesmo desempenho em compara o com outros polos instalados no País.

O alto  ndice de informalidade do segmento, a falta de infraestrutura adequada para amplia o da produ o, a pouca qualifica o da mão de obra, a dificuldade de financiamento e a ausência de títulos definitivos das terras onde está instalada grande parte dos estaleiros são apontados como os principais gargalos.

Um dos primeiros passos seria a ado o de uma política de regulamenta o no sentido de organizar o segmento econ mico, ambiental e juridicamente. Os ganhos a serem obtidos com a regulamenta o das atividades são diversos. A maior facilidade para a obten o de crédito e financiamento, de maneira a contribuir para a expansão da infraestrutura produtiva,   uma das vantagens.

Outro ganho seria o fato de que os empresários poderiam usufruir de políticas de incentivo governamentais, como   o caso dos benefícios fiscais concedidos pelo modelo Zona Franca de Manaus (ZFM). Atualmente, dos cerca de 60 estaleiros implantados na orla da capital amazonense, apenas sete usufruem dos incentivos fiscais da ZFM.

Além da busca por novos nichos de mercado, outra proposta   a defini o de um marco regulatório para portos e estaleiros. A finalidade   definir diretrizes para uma política de industrializa o do setor e estabelecer estratégias para a implanta o de polos navais industriais e regionais. Nesse âmbito, uma das prioridades   a cria o do Distrito Naval de Manaus.

O local pleiteado para a constru o do empreendimento está em negocia o, pelo fato de estar situado em uma área de propriedade federal,   margem esquerda do rio Negro, com uma extensão de 19,5 quil metros quadrados.

Os debates em torno da implanta o desse empreendimento já iniciaram e envolve a Suframa, Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econ mico (Seplan), Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República (SAE/PR) e outros órgãos governamentais das

esferas municipal, estadual e federal, bem como entidades representativas do empresariado.

Para a coordenadora-geral de Estudos Econômicos e Empresariais da autarquia, Ana Maria Souza, “o Distrito Naval é um empreendimento estratégico que trará impactos positivos para a economia de todo o Estado e para a infraestrutura logística”.

Mercado

Por conta de suas especificidades, a **produção** naval do **Amazonas** não concorre com os demais polos instalados no Brasil. No caso do Rio de Janeiro, por exemplo, que concentra a maior capacidade produtiva de estaleiros do País, com 41,73%, a fabricação é voltada especialmente ao atendimento da indústria petrolífera, com destaque para a **produção** de cargueiros, full containers, navios-tanque, graneleiros, roll-on, roll-off, químicos, equipamentos de offshore e plataformas petrolíferas. Em se tratando do estado vizinho do Pará, a capacidade produtiva é voltada à construção e reparos de balsas, empurradores, rebocadores, barcos de pesca e de passageiros, ferry boats, terminais flutuantes e estruturas metálicas.

Com base nesse cenário, a aposta por novos nichos de **mercado** é outra vertente de atuação prioritária para a dinamização da construção naval. Para tanto, a **Suframa** propõe como alternativa a adoção de uma política de incentivo à infraestrutura produtiva que possa transformar o **Amazonas** em um polo de substituição de **importações**.

A demanda nacional por embarcações de esporte e lazer é uma das fatias de **mercado** em potencial. Atualmente, 99,7% do consumo de embarcações desse tipo no **Brasil** são oriundas de **importações**.

Com a expertise do polo naval local na fabricação desse item, é possível expandir a **produção** e passar a explorar esse nicho de **mercado**. “Além de contribuir para agregar de valor à cadeia produtiva naval no Estado, essa iniciativa deve impactar positivamente na balança comercial brasileira”, ressalta Ana Maria Souza.

Arelado a essas iniciativas, o estudo sugere a adoção de investimentos em capital intelectual com o objetivo de suprir as necessidades do segmento no que se refere à qualificação de mão de obra. Conforme levantamento feito pela autarquia, a criação de cursos de graduação em Engenharia Naval e outros, como Técnico em Construção Naval, Soldador, Técnico em Máquinas Navais e Montador, deverá atender as demandas dos estaleiros sediados no interior, cujos principais

polos estão localizados nos municípios de Iranduba, Itacoatiara, Manacapuru, Maués, Novo Airão, Parintins e São Sebastião do Uatumã.

Novos investimentos

Também devem ser intensificadas as ações no sentido de atrair novos investidores a fim de ampliar o nível de adensamento da cadeia produtiva do segmento. As crescentes demandas surgidas recentemente por parte de empresários nacionais e internacionais da área naval para implantação de novos empreendimentos na **ZFM** é uma prova do grande potencial do segmento no Estado.

Comitivas da Itália, Espanha, Suíça, Coreia e China estiveram recentemente no **Amazonas** com o intuito de prospectar novos **mercados**.

Para a atração de investidores, o polo naval de **Manaus** conta com a vantagem de ser incentivado por uma política de **Governo Federal**. A origem dos benefícios permite maior segurança em termos tributários.

“O fato dos incentivos fiscais da **Zona Franca** de **Manaus** ser resultado de uma política de **Governo Federal** é fundamental na decisão dos investidores”, comenta o representante do Sindnaval, Mateus Araújo. “a lucratividade das fábricas incentivadas pelo modelo **ZFM** é maior por conta dos benefícios fiscais”.

Perspectivas

O cenário positivo para a indústria naval está ampliando a expectativa de crescimento significativo para os próximos anos. O ambiente governamental favorável com o envolvimento de órgãos representativos das três esferas de governo nos debates em torno de propostas para o fortalecimento do setor é um dos fatores decisivos para que isso ocorra.

Também tem papel relevante a mudança de pensamento no que se refere à questão logística da região. Diferente do que ocorria até bem pouco tempo quando a abertura de rodovias era prioridade para a melhoria da infraestrutura, a retomada do uso das hidrovias passou a ser tema recorrente e fazer parte da pauta de debates sobre os problemas logísticos do Brasil.

Além disso, o setor naval deve seguir na esteira da economia brasileira. A estimativa de crescimento em nível nacional é de 5,9% ao ano, sendo que os reflexos poderão ser sentidos no **PIM**, que deverá ampliar a **produção** para atender o aumento da demanda.

“As projeções indicam um crescimento no volume de peso de insumos e produtos transportados via fluvial nos próximos anos, o que deverá acarretar uma demanda maior por estruturas flutuantes”, explica Ana Maria Souza.

Ela aponta ainda que a expansão do segmento deverá gerar novos empregos e fortalecer uma vocação produtiva associada às peculiaridades regionais e às bases de

sustentabilidade almejadas. O presidente em exercício do Sindnaval, também se mostra bastante otimista.

“Hoje geramos em torno de quatro mil empregos diretos no Estado, mas entendemos que, com investimentos e políticas públicas ajustadas às necessidades do setor, temos condições de chegar, em um prazo de quatro anos, a mais de 50 mil empregos diretos gerados”, finalizou.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO Rombo da previdência dos funcionários públicos cresce 9% e chega a R\$ 51 bi		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Déficit do regime de servidores é maior que o do INSS, que ficou estável em 2010; para secretário da Previdência Social, ""situação é insustentável""

Edna Simão - O Estado de S.Paulo

Enquanto o déficit da previdência do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) ficou praticamente estável entre 2009 e 2010, o rombo do regime de previdência dos servidores públicos da União ultrapassou a marca dos R\$ 50 bilhões ao apresentar crescimento de 9% de um ano para o outro. A tendência, se não houver mudanças no sistema do servidor público, é que essas despesas continuem subindo e pressionando os gastos públicos.

Segundo o Relatório Resumido da Execução Orçamentária, divulgado pelo Tesouro, o **Governo Federal** desembolsou R\$ 51,245 bilhões no ano passado para garantir a aposentadoria de 949.848 servidores públicos.

Em 2009, o dispêndio foi de R\$ 47,014 bilhões. "A situação é insustentável", afirmou o secretário de Previdência Social, Leonardo Rolim. O sistema arrecada pouco mais de R\$ 22,5 bilhões para pagar uma despesa de R\$ 73,9 bilhões.

No caso do INSS, que é responsável pelo pagamento de cerca de 24 milhões de benefícios, o déficit da previdência do INSS totalizou R\$ 42,89 bilhões, o que representa uma estabilidade em relação ao ano anterior.

Se os números forem corrigidos pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o déficit do INSS apresentou queda real de 4,5%. Essa melhora reflete os sucessivos recordes na criação de empregos formais no País.

Para reverter o quadro do regime de previdência dos servidores públicos, o secretário disse ao Estado que é preciso regulamentar o fundo de previdência complementar do funcionalismo, que está parado no Congresso Nacional desde 2007. Com o fundo, o teto de aposentadoria do servidor

público, que hoje não existe, será o mesmo que o do INSS - atualmente é de R\$ 3.689,66. Ou seja, os servidores que quiserem receber um valor maior teriam de contribuir para o fundo de previdência complementar.

Capitalização. Além disso, assim como foi feito por Estados e municípios, é preciso adotar o sistema de capitalização para os novos servidores. Ou seja, a contribuição dos servidores que entrarem na administração pública a partir da aprovação da lei, por exemplo, teria de ser investida em um fundo de capitalização. Nesse caso, o governo precisa encaminhar um novo projeto para tratar o assunto ou enviar um substitutivo ao texto que já tramita no Congresso. Na avaliação do secretário, essas mudanças devem ser prioridade do governo daqui para frente.

"Num primeiro momento, esse tipo mudança acarreta um aumento das despesas. Mas é uma despesa que será aplicada em um fundo que poderá ajudar a financiar o aumento dos investimentos no País", destacou Rolim. Segundo ele, o rombo da previdência do servidor público só não é maior do que os R\$ 51 bilhões porque os funcionários da União são estimulados a permanecer trabalhando por causa do pagamento de um abono permanência - vantagem financeira para o servidor que opta por permanecer trabalhando, mesmo tendo cumprido todos os requisitos para se aposentar.

Para o economista Marcelo Caetano, pesquisador do Ipea e especialista em previdência, reduzir as diferenças entre as despesas públicas para bancar as aposentadorias do serviço público e do INSS é fundamental, não só do ponto de vista fiscal como de distribuição de renda.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO		EDITORIA
	TÍTULO Governo tenta criar "previdência" para o funcionalismo		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Edna Simão - O Estado de S.Paulo

O **Governo Federal** tenta ressuscitar a proposta que institui o regime de previdência complementar dos servidores públicos para impedir o aumento desenfreado do déficit da previdência do servidor público.

Em 2007, o governo do ex-presidente **Lula** enviou ao Congresso o projeto de lei 1.992, que autorizava a criação de entidade fechada de previdência complementar denominada Fundação de Previdência Complementar do Servidor Público Federal (Funpresp). A discussão do projeto de lei, no entanto, está parada na Câmara dos Deputados.

	VEÍCULO MANO REPÓRTER	EDITORIA
	TÍTULO SUFRAMA discute expansão do polo naval	
ORIGEM PRESS-RELEASE DA ASSESSORIA DE IMPRENSA	ENFOQUE POSITIVO	VEICULAÇÃO NACIONAL

Seguindo a tendência de crescimento da indústria naval brasileira impulsionada principalmente pela atração de novos investimentos, o Amazonas pode ampliar a sua participação nesse mercado.

Estudo elaborado recentemente pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) indica propostas para a consolidação dessa cadeia produtiva e aponta o potencial em expansão do segmento no Estado.

Devido à possibilidade de atração de investimentos “pesados”, à retomada do uso de hidrovias como parte de projetos para a melhoria da infraestrutura logística brasileira e à incorporação de tecnologias avançadas – o que fez com que o País passasse a ser reconhecido internacionalmente como uma grande potência em se tratando de construção de embarcações de grande porte –, a indústria naval vem se tornando a “menina dos olhos” da economia nacional. A produção brasileira desse segmento é concentrada na fabricação de plataformas de perfuração/exploração flutuantes e voltada ao atendimento principalmente da indústria petrolífera. Atualmente, o País exporta a maior parte de sua produção, sendo o principal destino os Estados Unidos, seguido de Cingapura.

O Amazonas é considerado um dos grandes polos brasileiros em termos de produção. Conta com cerca de 300 estaleiros instalados de pequeno, médio e grande porte. Somente na orla de Manaus existem cerca de 60 empreendimentos em funcionamento. A dinâmica produtiva do segmento desenvolvida ao longo de décadas é voltada à construção de balsas, empurradores (conjunto), embarcações de ferro, alumínio e fibra, além de embarcações regionais, sendo que em grande parte atende ao mercado regional. A escala de faturamento dos principais estaleiros gira em torno de R\$ 244 mil a R\$ 2,4 milhões.

Em face das condições socioculturais, econômicas e históricas, o Estado possui o que se pode chamar de “vocação natural” para essa  rea. No entanto, apesar da longa tradi o naval, o Amazonas não apresenta o mesmo desempenho em compara o com outros polos instalados no País. O alto  ndice de informalidade do segmento, a falta de infraestrutura adequada para amplia o da produ o, a

pouca qualifica o da mão de obra, a dificuldade de financiamento e a ausência de títulos definitivos das terras onde está instalada grande parte dos estaleiros são apontados como os principais gargalos.

Um dos primeiros passos seria a ado o de uma política de regulamenta o no sentido de organizar o segmento econ mico, ambiental e juridicamente. Os ganhos a serem obtidos com a regulamenta o das atividades são diversos. A maior facilidade para a obten o de crédito e financiamento, de maneira a contribuir para a expansão da infraestrutura produtiva,   uma das vantagens. Outro ganho seria o fato de que os empresários poderiam usufruir de políticas de incentivo governamentais, como   o caso dos benefícios fiscais concedidos pelo modelo Zona Franca de Manaus (ZFM). Atualmente, dos cerca de 60 estaleiros implantados na orla da capital amazonense, apenas sete usufruem dos incentivos fiscais da ZFM.

Além da busca por novos nichos de mercado, outra proposta   a defini o de um marco regulatório para portos e estaleiros. A finalidade   definir diretrizes para uma política de industrializa o do setor e estabelecer estratégias para a implanta o de polos navais industriais e regionais. Nesse âmbito, uma das prioridades   a cria o do Distrito Naval de Manaus. O local pleiteado para a constru o do empreendimento está em negocia o, pelo fato de estar situado em uma área de propriedade federal,   margem esquerda do rio Negro, com uma extensão de 19,5 quil metros quadrados.

Os debates em torno da implanta o desse empreendimento já iniciaram e envolve a SUFRAMA, Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econ mico (Seplan), Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República (SAE/PR) e outros órgãos governamentais das esferas municipal, estadual e federal, bem como entidades representativas do empresariado. Para a coordenadora-geral de Estudos Econ micos e Empresariais da autarquia, Ana Maria Souza, “o Distrito Naval   um empreendimento estratégico que trará impactos positivos para a economia de todo o Estado e para a infraestrutura logística”.

Mercado

Por conta de suas especificidades, a produção naval do Amazonas não concorre com os demais polos instalados no Brasil. No caso do Rio de Janeiro, por exemplo, que concentra a maior capacidade produtiva de estaleiros do País, com 41,73%, a fabricação é voltada especialmente ao atendimento da indústria petrolífera, com destaque para a produção de cargueiros, full containers, navios-tanque, graneleiros, roll-on, roll-off, químicos, equipamentos de offshore e plataformas petrolíferas. Em se tratando do estado vizinho do Pará, a capacidade produtiva é voltada à construção e reparos de balsas, empurradores, rebocadores, barcos de pesca e de passageiros, ferry boats, terminais flutuantes e estruturas metálicas.

Com base nesse cenário, a aposta por novos nichos de mercado é outra vertente de atuação prioritária para a dinamização da construção naval. Para tanto, a SUFRAMA propõe como alternativa a adoção de uma política de incentivo à infraestrutura produtiva que possa transformar o Amazonas em um polo de substituição de importações.

A demanda nacional por embarcações de esporte e lazer é uma das fatias de mercado em potencial. Atualmente, 99,7% do consumo de embarcações desse tipo no Brasil são oriundas de importações. Com a expertise do polo naval local na fabricação desse item, é possível expandir a produção e passar a explorar esse nicho de mercado. “Além de contribuir para agregar de valor à cadeia produtiva naval no Estado, essa iniciativa deve impactar positivamente na balança comercial brasileira”, ressalta Ana Maria Souza.

Arelado a essas iniciativas, o estudo sugere a adoção de investimentos em capital intelectual com o objetivo de suprir as necessidades do segmento no que se refere à qualificação de mão de obra. Conforme levantamento feito pela autarquia, a criação de cursos de graduação em Engenharia Naval e outros, como Técnico em Construção Naval, Soldador, Técnico em Máquinas Navais e Montador, deverá atender as demandas dos estaleiros sediados no interior, cujos principais polos estão localizados nos municípios de Iranduba, Itacoatiara, Manacapuru, Maués, Novo Airão, Parintins e São Sebastião do Uatumã.

Novos investimentos

Também devem ser intensificadas as ações no sentido de atrair novos investidores a fim de ampliar o nível de adensamento da cadeia produtiva do segmento. As crescentes demandas surgidas recentemente por parte de empresários

nacionais e internacionais da área naval para implantação de novos empreendimentos na ZFM é uma prova do grande potencial do segmento no Estado. Comitivas da Itália, Espanha, Suíça, Coréia e China estiveram recentemente no Amazonas com o intuito de prospectar novos mercados.

Para a atração de investidores, o polo naval de Manaus conta com a vantagem de ser incentivado por uma política de Governo Federal. A origem dos benefícios permite maior segurança em termos tributários. “O fato dos incentivos fiscais da Zona Franca de Manaus ser resultado de uma política de Governo Federal é fundamental na decisão dos investidores”, comenta o representante do Sindnaval, Mateus Araújo. “a lucratividade das fábricas incentivadas pelo modelo ZFM é maior por conta dos benefícios fiscais”.

Perspectivas

O cenário positivo para a indústria naval está ampliando a expectativa de crescimento significativo para os próximos anos. O ambiente governamental favorável com o envolvimento de órgãos representativos das três esferas de governo nos debates em torno de propostas para o fortalecimento do setor é um dos fatores decisivos para que isso ocorra.

Também tem papel relevante a mudança de pensamento no que se refere à questão logística da região. Diferente do que ocorria até bem pouco tempo quando a abertura de rodovias era prioridade para a melhoria da infraestrutura, a retomada do uso das hidrovias passou a ser tema recorrente e fazer parte da pauta de debates sobre os problemas logísticos do Brasil.

Além disso, o setor naval deve seguir na esteira da economia brasileira. A estimativa de crescimento em nível nacional é de 5,9% ao ano, sendo que os reflexos poderão ser sentidos no PIM, que deverá ampliar a produção para atender o aumento da demanda. “As projeções indicam um crescimento no volume de peso de insumos e produtos transportados via fluvial nos próximos anos, o que deverá acarretar uma demanda maior por estruturas flutuantes”, explica Ana Maria Souza.

Ela aponta ainda que a expansão do segmento deverá gerar novos empregos e fortalecer uma vocação produtiva associada às peculiaridades regionais e às bases de sustentabilidade almejadas. O presidente em exercício do Sindnaval, também se mostra bastante otimista. “Hoje geramos em torno de quatro mil empregos diretos no Estado, mas entendemos que, com investimentos e políticas públicas

ajustadas às necessidades do setor, temos condições de chegar, em um prazo de quatro anos, a mais de 50 mil

empregos diretos gerados”, finalizou.