



**SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

www.suframa.gov.br

Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição **8 matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, segunda-feira, 14 de março de 2011

FOLHA DE SÃO PAULO

GUERRA DOS PORTOS LEVOU 771 MIL EMPREGOS 1
VEICULAÇÃO NACIONAL

VALOR ECONÔMICO

IMPORTADO DEIXA DE AJUDAR CONTROLE DE PREÇOS 2
VEICULAÇÃO NACIONAL

VALOR ECONÔMICO

PREÇOS DOS IMPORTADOS ESTÃO EM ALTA 4
VEICULAÇÃO NACIONAL

O GLOBO

Governo quer minirreforma na Previdência 5
VEICULAÇÃO NACIONAL

ASSESSORIA MDIC

Balança comercial já registra superávit de US\$ 841 milhões em março 7
VEICULAÇÃO NACIONAL

BRASIL ECONÔMICO-SP

PAÍS ASIÁTICO JÁ É UM DOS 15 PRINCIPAIS PARCEIROS COMERCIAIS BRASILEIROS 8
VEICULAÇÃO NACIONAL

BRASIL ECONÔMICO-SP

MAIOR BANCO DA CHINA QUER ESTREAR NO MERCADO BRASILEIRO 9
VEICULAÇÃO NACIONAL

PORTO E NAVIOS

Suframa estuda criação do Distrito Naval de Manaus 10
VEICULAÇÃO NACIONAL

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO		EDITORIA
	TÍTULO GUERRA DOS PORTOS LEVOU 771 MIL EMPREGOS		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Brasil deixou de crescer 0,6% por conta de incentivo fiscal dos Estados a importações nos portos, diz Fiesp
Benefício fiscal a importação nos portos pode custar mais 859 mil empregos nos próximos cinco anos

VALDO CRUZ

DE BRASÍLIA

A guerra fiscal na importação por meio dos portos estaduais já custou ao país 771 mil empregos e reduziu o crescimento do PIB em R\$ 18,9 bilhões, o equivalente a 0,6%, segundo estudo da Fiesp (Federação das Indústrias de São Paulo).

O estudo analisou as importações de 2001 até o ano passado em oito Estados que adotaram benefícios fiscais nos portos -Paraná, Santa Catarina, Goiás, Mato Grosso do Sul, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Tocantins.

Intitulado "Custos econômicos e sociais da guerra fiscal do ICMS na importação", o estudo classifica a "guerra dos portos" como mais prejudicial do que a "guerra fiscal tradicional", na qual os Estados disputam entre si investimentos por meio da redução do ICMS.

EMPREGO EXPORTADO

O presidente da Fiesp, Paulo Skaf, destaca que, enquanto a guerra fiscal tradicional transfere emprego de um Estado para outro, a disputa dos portos gera vagas de trabalho no exterior e corta no Brasil.

O estudo calculou que nos oito Estados analisados a participação nas importações do país cresceu 9,8 pontos percentuais. Em valores, isso corresponderia a US\$ 14,22 bilhões de compras, no exterior, de produtos industrializados, de 2001 até 2010.

Os técnicos levam em conta que esse valor importado a mais se deu em boa parte devido aos benefícios fiscais criados pelos Estados. Se essas compras fossem feitas no Brasil, elas elevariam diretamente a produção nacional em

mais R\$ 25,02 bilhões e, indiretamente, em outros R\$ 30,4 bilhões.

No total, a atividade econômica do Brasil ganharia um efeito positivo de R\$ 55,42 bilhões no período analisado, o que poderia ter gerado 771 mil novos postos de trabalho no país.

O impacto positivo no crescimento da economia é estimado pela Fiesp em cerca de R\$ 18,9 bilhões, o equivalente a um PIB 0,6% maior do que o atual.

MAIS PERDAS

A Fiesp adverte ainda que, se os Estados mantiverem a "guerra dos portos" nos próximos cinco anos, o país poderá perder 859 mil empregos e cerca de 0,7% do PIB.

A entidade fez os mesmos cálculos na hipótese de os benefícios serem mantidos nos próximos cinco anos e prevendo que as importações brasileiras podem crescer 46% entre 2010 e 2015.

Nesse cenário, a economia brasileira poderia perder R\$ 27,9 bilhões em compras feitas no exterior, o que deixaria de produzir um impacto direto e indireto positivo na indústria nacional da ordem de R\$ 61,8 bilhões.

Esse montante poderia gerar 859 mil empregos no período e aumentar o PIB em 0,7%.

Na análise por Estados, a Fiesp aponta que Santa Catarina aumentou sua participação nas importações brasileiras de 2% em 2003, quando criou seu programa, para 6,6% em 2010. Pernambuco subiu de 1,7% para 2% de 2009 para 2010.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO		EDITORIA
	TÍTULO IMPORTADO DEIXA DE AJUDAR CONTROLE DE PREÇOS		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Sergio Lamucci | De São Paulo

Os preços em **dólar** dos produtos que o **Brasil** compra do exterior estão em alta. Nos 12 meses até janeiro de 2011, as cotações das **importações** subiram 5,2% -até janeiro de 2010, eles estavam em queda de 12% nessa base de comparação, segundo números da Fundação Centro de Estudos de **Comércio** Exterior (Funcex). Num cenário em que não se esperam mais valorizações expressivas do câmbio, as **importações** mais caras - ou menos baratas -devem deixar de ajudar no controle da inflação, ainda que não contribuam para acelerar os índices de preços. Hoje, a inflação em 12 meses está em 6%, bem acima do centro da meta perseguida pelo Banco Central, de 4,5%.

A alta das commodities é um dos motivos que impulsionam os preços de **importação**, como fica claro no movimento dos combustíveis e produtos químicos **importados**, um resultado da disparada do petróleo, como nota o economista-chefe da Funcex, Fernando Ribeiro. Os produtos manufaturados também tiveram alguma recuperação de preços, num quadro em que a China enfrenta pressões inflacionárias e começa a deixar de "**exportar**" deflação.

A alta mais forte é dos combustíveis, que viram os seus preços de **importação** subirem 25,2% nos 12 meses até janeiro deste ano. O movimento, contudo, atinge outros segmentos. As cotações de bens não duráveis (como alimentos) aumentaram 6,9% nessa base de comparação, enquanto as de bens duráveis (como automóveis e eletroeletrônicos) avançaram 5,4% e as de intermediários (insumos), 2,1%. Apenas os preços de bens de capital estão em queda nos 12 meses até janeiro, com recuo de 0,7%.

Ribeiro diz que há uma recomposição de preços depois das quedas ocorridas em decorrência das turbulências em 2008 e 2009, mas observa que, em muitos casos, as cotações ainda não voltaram aos níveis pré-crise. Em janeiro deste ano, as cotações das **importações** totais estavam 8,7% abaixo do patamar de setembro de 2008, enquanto as de bens intermediários seguem 6,5% inferiores ao nível pré-crise.

Mesmo com essas ressalvas, Ribeiro diz que há uma trajetória de alta mais clara dos preços de bens intermediários e combustíveis a partir do segundo semestre do

ano passado, na esteira da alta das commodities. Em janeiro de 2011, os preços do setor de metalurgia básica (que inclui produtos siderúrgicos) subiram 14,9% sobre janeiro de 2010. Em 12 meses, porém, a alta ainda é de 7%. Já os produtos químicos viram as suas cotações aumentarem 6,9% em relação a janeiro do ano passado, mas a variação em 12 meses é de só 0,9%.

"Como insumos como produtos químicos estão no começo da cadeia produtiva, a alta de seus preços pode ter algum impacto sobre os custos das empresas", diz o professor Carlos Eduardo Gonçalves, da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade (FEA) da USP. No caso dos combustíveis, o risco de pressão sobre a inflação doméstica é baixo, já que a Petrobras tem como política não repassar para os preços os movimentos abruptos do petróleo.

Um ponto **importante** para definir o impacto da alta sobre a inflação será o comportamento do câmbio, que por muito tempo anulou, ou pelo menos compensou, grande parte do aumento das cotações em **dólar** das **importações**. A expectativa da maior parte dos analistas é que não haverá um novo fortalecimento do real neste ano, até porque o governo parece fazer o possível para impedir quedas do câmbio abaixo de R\$ 1,65, como lembra Gonçalves. "O governo parece dar mais prioridade ao câmbio que à inflação", diz ele.

O efeito do câmbio fica claro quando se analisa a evolução dos preços em reais de produtos **importados**. Um bem durável comprado por US\$ 10 mil em janeiro de 2010 saía por R\$ 17.800, considerando o **dólar** médio de R\$ 1,78 daquele mês. Em janeiro deste ano, o bem estava 8,4% mais caro, custando US\$ 10.840, o equivalente a R\$ 18.100, com base no câmbio médio de R\$ 1,67. Nesse caso, o preço em reais ficou só 1,7% mais alto. Se a comparação for feita com um bem de capital, cujas cotações em **dólar** subiram 4,7% no período, a apreciação do real mais do que compensa a alta dos preços de **importação**: o produto sairia por R\$ 17.485 em janeiro deste ano, 1,8% a menos que os R\$ 17.800 de janeiro de 2010.

Os produtos chineses já começam a chegar ao **Brasil** um pouco mais caros. Números da Funcex mostram que, no quarto

trimestre de 2010, as cotações das importações do país asiático ficaram 4,3% maiores que em igual período de 2009, embora ainda estejam 4,7% abaixo do nível do quarto trimestre de 2008. "O efeito deflacionário da China sobre o mundo está aparentemente se esgotando. Não quer dizer que haverá uma inflação gigantesca vindo de lá, mas a tendência oposta está com os dias contados", diz o economista Júlio Callegari, do J. P. Morgan, observando que a China enfrenta pressões salariais e inflação em alta.

Ribeiro não acredita que o aumento dos preços de importação vá se traduzir em aceleração inflacionária.

Para ele, as cotações ainda estão baixas em valores absolutos e os importadores têm gordura para segurar os repasses, se não totalmente, pelo menos em grande parte. Além disso, Ribeiro diz que os manufaturados não parecem estar em trajetória persistente de alta, porque há excesso de oferta de bens industrializados no mundo. Isso reduz o espaço para reajustes.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO		EDITORIA
	TÍTULO PREÇOS DOS <u>IMPORTADOS</u> ESTÃO EM ALTA		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Sergio Lamucci | De São Paulo

Os preços em dólar dos produtos importados pelo Brasil estão em alta. O que significa que o combate à inflação deixa de contar com a ajuda da entrada de produtos do exterior mais baratos, no cenário atual em que não se esperavam mais valorizações expressivas do câmbio. Cálculos da Funcex mostram que em 12 meses até janeiro, as cotações

das importações brasileiras subiram 5,2% - até janeiro de 2010, eles estavam em queda de 12%, na mesma base de comparação. O encarecimento das commodities, nos últimos meses, é um dos motivos da elevação dos importados, mas os manufaturados também tiveram recuperação.

	VEÍCULO O GLOBO		EDITORIA
	TÍTULO Governo quer minirreforma na Previdência		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Sem conseguir implementar uma ampla reforma da Previdência, o governo pretende atuar em três pontos específicos: o regime complementar dos servidores públicos, benefícios como pensão por morte e o fator previdenciário

Três atos na Previdência

Governo quer mexer em regime de servidores, benefícios como pensão por morte e fator previdenciário

Martha Beck e Cristiane Jungblut

A histórica barreira à realização de uma ampla reforma da Previdência - que toque em pontos sagrados como fixação de uma idade mínima para aposentadoria - levou o governo a optar por mudanças mais específicas. A estratégia é a mesma que se quer adotar na reforma tributária: trabalhar para minimizar problemas. No caso previdenciário, a equipe econômica quer mudar regras que hoje pesam sobre as contas públicas. O governo terá três focos de atuação: o regime de previdência complementar dos servidores públicos, benefícios como pensão por morte e o fator previdenciário.

Em termos políticos, a questão da previdência complementar enfrenta resistência de partidos ligados ao sindicalismo, a começar pelo PT. No Congresso, o tema do fim do fator previdenciário é explosivo. O auge da polêmica foi quando o Congresso aprovou, no texto de uma medida provisória, o fim do fator previdenciário. Diante do susto, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva vetou a medida.

No caso do regime dos servidores públicos, o governo quer aprovar projeto que cria o fundo de previdência complementar da categoria. A proposta foi enviada ao Congresso em 2007 e engavetada por pressões da própria base aliada, em especial PT e PCdoB. A intenção é negociar com o Congresso a aprovação da medida o mais rapidamente possível.

Somente no ano passado, a União desembolsou R\$51,3 bilhões para garantir a aposentadoria de apenas 949.848 servidores públicos. O quadro é discrepante em relação ao regime do INSS, que paga aposentadorias para 24 milhões de pessoas e tem um gasto anual de R\$42,8 bilhões.

Teto para servidores seria de R\$3,6 mil

O projeto prevê que o fundo será apenas para novos servidores federais e terá alíquota máxima de contribuição de 7,5%, acompanhando tendência do mercado de fundos de pensão. O tema é polêmico inclusive no governo, porque só teria resultado em até 30 anos. Se o fundo dos servidores públicos entrasse em vigor, o teto para aposentadoria seria o mesmo do INSS, R\$3.689,66. Para receber mais seria necessário contribuir para o fundo.

- Você tem hoje no Brasil servidores públicos se aposentando com salário integral elevadíssimo e gente pondo a culpa dos problemas da previdência em pessoas que ganham um salário mínimo - diz o economista da consultoria Tendências Felipe Salto.

Já os benefícios de pensão por morte, segundo técnicos do governo, precisam mudar porque as regras dão margem a distorções. Um exemplo clássico é o de um trabalhador mais velho que se casa com uma jovem. Se ele falecer logo após o casamento, ela terá o direito de receber não apenas sua aposentadoria, mas uma pensão vitalícia por morte no mesmo valor.

- No Brasil, não existe qualquer restrição para o cônjuge. Em caso de morte, ele tem direito a uma pensão vitalícia independentemente da idade. Já os filhos recebem o benefício até os 21 anos - afirma o economista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) Marcelo Caetano.

Idade mínima para cônjuge ter pensão

Segundo o especialista, nos Estados Unidos, por exemplo, cônjuges com menos de 60 anos não têm direito a receber pensão por morte. Existem apenas algumas exceções para o caso dos casais com filhos. Caetano defende a fixação de uma idade mínima para o cônjuge receber o benefício ou a limitação do tempo para o pagamento.

No caso do fator previdenciário, o governo quer manter o mecanismo. Ele foi criado para ser usado no cálculo do benefício do regime privado de aposentadoria, que considera o valor das contribuições, idade e expectativa de vida, atuando como espécie de redutor. A ideia é incentivar o trabalhador a ficar mais tempo no mercado para elevar

aposentadoria. O fator, criado em 1999, trouxe economia de R\$10 bilhões aos cofres públicos até 2009.

- O fator confere maior equilíbrio ao fluxo de caixa do sistema previdenciário, na medida que o segurado que se aposenta precocemente recebe, em contrapartida, menor aposentadoria - afirma a especialista em previdência e consultora Meiriane Nunes Amaro.

Dentro do governo, há técnicos que acreditam que o mecanismo já não surte o efeito esperado. Por isso, no governo **Lula** se incentivou a proposta do "fator do B", a chamada "Fórmula 95": a soma da idade e do tempo de contribuição deve chegar a 95 anos, no caso de homens, e 85 anos, mulheres, para a aposentadoria integral.

Relator de projeto sobre o fim do fator, o deputado Pepe Vargas (PT-RS) defende a aprovação da "Fórmula 95" e

diz que a adoção simples de uma idade mínima seria um desastre para o trabalhador mais pobre:

- Adotar idade mínima é pior, é transpor a Europa para o Brasil.

A oposição cobra dos governistas um posicionamento, já que nem o PT costuma apoiar os técnicos.

- O PT precisa se manifestar antes sobre esses pontos. É uma incongruência total: a área econômica diz uma coisa e a política, outra - disse o líder do DEM na Câmara, ACM Neto.

- O governo terá que oferecer medidas amargas - acrescentou o líder do PSDB no Senado, Álvaro Dias.

	VEÍCULO ASSESSORIA MDIC		EDITORIA
	TÍTULO Balança comercial já registra superávit de US\$ 841 milhões em março		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Em 2011, saldo positivo chega a US\$ 2,463 bilhões

As duas primeiras semanas de março registram saldo positivo na balança comercial de US\$ 841 milhões, com média diária de US\$ 120,1 milhões. Pela média, o valor é 310,6% maior que o registrado em março do ano passado (média por dia útil de US\$ 29,3 milhões) e 100,4% superior ao resultado médio diário de fevereiro de 2011 (US\$ 60 milhões).

Nos sete dias úteis do período (1º a 13), a corrente de **comércio** (soma das **exportações** e **importações**) foi de US\$ 12,113 bilhões, com média diária de US\$ 1,730 bilhão. Neste resultado, houve crescimento de 29,3% em relação à média de março de 2010 (US\$ 1,338 bilhão) e aumento de 7,3% na comparação com fevereiro último (média de US\$ 1,613 bilhão).

As **exportações**, nas primeiras duas semanas de março, foram de US\$ 6,477 bilhões, com média diária de US\$ 925,3 milhões. Por este comparativo, o número é 35,3% superior à média de US\$ 683,8 milhões do mês de março de 2010 e 10,6% maior que a de fevereiro passado (US\$ 836,7 milhões).

No acumulado mensal, as **importações** chegaram a US\$ 5,636 bilhões, com um resultado médio diário de US\$ 805,1 milhões. A média é 23% maior que a de março do ano passado (US\$ 654,6 milhões) e está 3,7% acima do resultado médio de fevereiro de 2011 (US\$ 776,7 milhões)

Semanas

Nos quatro dias úteis (1º a 6) da primeira semana de março, as vendas brasileiras ao **mercado** externo foram de US\$ 4,262 bilhões (média diária de US\$ 1,065 bilhão) e as aquisições no exterior foram de US\$ 3,460 bilhões (média de US\$ 865 milhões). Houve, portanto, superávit de US\$ 802 milhões, com média diária de US\$ 200,5 milhões por dia útil.

A corrente de **comércio** na primeira semana foi de US\$ 7,722 bilhões, com média de US\$ 1,930 bilhão.

A segunda semana do mês, com três dias úteis (7 a 13), teve superávit de US\$ 39 milhões (média diária de US\$ 13 milhões), com **exportações** de US\$ 2,215 bilhões (média de US\$ 738,3 milhões) e **importações** de US\$ 2,176 milhões (resultado médio diário de US\$ 725,3 milhões). A corrente de **comércio**, na segunda semana de março, somou US\$ 4,391 bilhões, com média diária de US\$ 1,463 bilhão.

Acumulado do Ano

De janeiro até a segunda semana de março, o superávit da balança comercial já chega a US\$ 2,463 bilhões (média diária de US\$ 51,3 milhões). O resultado é 211% maior que o verificado no mesmo período do ano passado (média diária de US\$ 16,5 milhões). Nos 48 dias úteis de 2011, a corrente de **comércio** somou US\$ 74,385 bilhões (média diária de US\$ 1,549 bilhão), com aumento de 24,4%, sobre a média do mesmo período do ano passado (US\$ 1,246 bilhão).

No acumulado do ano, as **exportações** alcançaram US\$ 38,424 bilhões (média diária de US\$ 800,5 milhões), resultado 26,8% acima do verificado no mesmo período de 2010, que teve média diária de US\$ 631,3 milhões. O resultado anual acumulado das **importações** também está 21,9% maior em relação ao ano passado (média diária de US\$ 614,8 milhões). No ano, as **importações** chegam a US\$ 35,961 bilhões (média diária de US\$ 749,2 milhões).

Às 15h, o **Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC)** divulga a nota completa com informações sobre o período.

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP		EDITORIA
	TÍTULO PAÍS ASIÁTICO JÁ É UM DOS 15 PRINCIPAIS PARCEIROS COMERCIAIS BRASILEIROS		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

O crescimento da relação Brasil-Índia é destacado por Alessandro Teixeira, secretário-executivo do **Ministério do Desenvolvimento**. "Em 2002, a Índia não figurava entre nossos 25 principais parceiros. Em 2009, ela apareceu em 14°. Isso mostra que as relações têm condições de crescer". Ele reconhece, contudo, que "os países ainda não se conhecem muito comercialmente" e que mais missões bilaterais são necessárias.

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP		EDITORIA
	TÍTULO MAIOR BANCO DA CHINA QUER ESTREAR NO <u>MERCADO</u> BRASILEIRO		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

ICBC, instituição com maior valor de mercado do mundo, declara ao BC intenção de atuar no Brasil como banco comercial, de investimento e também fará operações de câmbio

Ana Paula Ribeiro

aribeiro@brasileconomico.com.br

O maior banco do mundo em valor de mercado, o ICBC Limited (Industrial and Commercial Bank of China), prepara a sua entrada no Brasil, o que aumentará ainda mais a abrangência geográfica da instituição financeira que possui mais de US\$ 1,8 trilhão em ativos. O valor de mercado do ICBC está em torno de US\$ 270 bilhões.

A instituição chinesa já declarou ao Banco Central a intenção de operar no mercado brasileiro. Na declaração de propósito - documento que é o início do processo formal de instauração de uma instituição financeira no Brasil -, o ICBC afirma que quer atuar como banco comercial, de investimento e realizar operações no mercado de câmbio.

O capital inicial previsto é o equivalente a US\$ 100 milhões. Está previsto que a instituição terá uma diretoria composta por três integrantes, mesmo número de membros do Conselho de Administração. Os nomes dos pretendentes ao cargo ainda não foram divulgados. A sede do banco será na capital paulista.

Expansão mundial

O Brasil deverá ser o primeiro país da América Latina a ter a resenha do gigante chinês. Além da China, o ICBC atua em outros países da Ásia, América do Norte, Europa, Oceania e Oriente Médio.

A atuação em solo brasileiro é parte da estratégia de expansão do banco. No início do ano, o ICBC anunciou a compra de 80% do Bank of East Asia nos EUA por US\$ 140,23 milhões. Também declarou a intenção de abrir novas representações na Europa, incluindo aí agências em Madri e Paris. A instituição não atendeu aos pedidos de entrevista realizado pelo Brasil Econômico. No entanto, no início do mês, o presidente da instituição, Yang Kaisheng, lembrou, em encontro com a imprensa chinesa, que o banco atuava em 30

países e que além de "seguir outras empresas chinesas no exterior; buscava oferecer alta qualidade de serviços financeiros à população local".

Na avaliação da sócia da Tozzini Freire Advogados e responsável pelo Asia Practice Group, Shin Jae Kim, a instauração de bancos chineses no Brasil, assim como de outras instituições asiáticas, decorre do fortalecimento do comércio exterior entre os dois países. A China é atualmente o principal parceiro comercial do Brasil. "O ponto fundamental é o aumento da relação comercial. É natural que as instituições financeiras acompanhem seus clientes", diz.

A atuação desses bancos, na avaliação de Shin, costuma ser limitada no início de suas operações, com menor exposição às operações crédito e maior interesse na prestação de serviços de assessoria financeira e no mercado de câmbio. A complexidade das operações tende a aumentar gradualmente.

Sem experiência no mercado brasileiro, Shin lembra que instituições estrangeiras que entram no mercado nacional tendem a atuar mais com clientes do país de origem que estão realizando investimentos no Brasil.

"A verdade é que não é fácil competir com os bancos locais, que já tem maior maturidade de atuação no nosso mercado", avalia a sócia da Tozzini Freire.

O ICBC não será o primeiro grande banco chinês a aportar no Brasil. Desde 2009, o Banco da China também mantém operações no país. Ambos são controlados pelo governo chinês.

ICBC

Banco chinês possui ativos totais de mais de US\$ 1,8 tri

CAPITALIZAÇÃO

Valor de mercado do ICBC está em torno de US\$ 270 bi

INÍCIO MODESTO

Capital social da subsidiária brasileira deve ser de US\$ 100 mi

	VEÍCULO PORTO E NAVIOS	EDITORIA	
	TÍTULO Suframa estuda criação do Distrito Naval de Manaus		
	ORIGEM PRESS RELEASE DA ASSESSORIA DE IMPRENSA	ENFOQUE POSITIVO	VEICULAÇÃO NACIONAL

Noticiário cotidiano - Portos e Logística

Seg, 14 de Março de 2011 07:17

Considerado um dos grandes polos brasileiros em termos de produção, o Amazonas possui “vocação natural” para a área, apesar do baixo desempenho em relação 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 Superint nd cia da Zona Franca de Manaus (Suframa), o qual indica propostas para a consolidação da cadeia produtiva na área e aponta o potencial em expansão do segmento no Estado.

Devido à possibilidade de atração de investimentos “pesados”,   retomada do uso de hidrovias como parte de projetos para a melhoria da infraestrutura logística brasileira e   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, econ micas e históricas, o Estado possui o que se pode chamar de “vocação natural” para essa  rea. No entanto, apesar da longa tradição naval, o Amazonas não apresenta o mesmo desempenho em comparação com outros polos instalados no País.

O alto  ndice de informalidade do segmento, a falta de infraestrutura adequada para ampliação da produção, a pouca qualificação 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 adoção de uma política de regulamentação no sentido de organizar o segmento econômico, ambiental e juridicamente. Os ganhos a serem obtidos com a regulamentação das atividades são diversos. A maior facilidade para a obtenção de crédito e financiamento, de maneira a contribuir para a expansão da infraestrutura produtiva, é uma das vantagens.

Outro ganho seria o fato de que os empresários poderiam usufruir de políticas de incentivo governamentais, como é 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 é a definição de um marco regulatório para portos e estaleiros. A finalidade é definir diretrizes para uma política de industrialização do setor e estabelecer estratégias para a implantação de polos navais industriais e regionais. Nesse âmbito, uma das prioridades é a criação do Distrito Naval de Manaus.

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

Os debates em torno da implantação desse empreendimento já iniciaram e envolve a **Suframa**, Secretaria de Estado de Planejamento e **Desenvolvimento** Econômico (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.

Fonte: A Crítica de **Manaus**