

SINAVAL

Histórico resumido da indústria de construção naval no Brasil

O início

Em 1846, Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, inaugurou o primeiro estaleiro do País, em Ponta da Areia, Niterói (RJ). Construído com capital privado de terceiros em uma modelagem de captação próxima ao *Project finance* moderno.

O estaleiro é considerado um marco do processo de industrialização do país. Construiu cerca de um terço dos navios de guerra utilizados no conflito com o Paraguai. Em 1905 o estaleiro foi incorporado pela CCN – Cia. Comércio e Navegação.

No segmento de construção naval ocorreram curtos períodos de atividade, especialmente na década de 1930, relacionados a encomendas pontuais e de curta duração.

Formação do parque industrial

A construção naval com parque industrial moderno ocorre no governo do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961) que cria O Plano de Metas, a partir do Relatório do Grupo Misto Cepal-BNDE. É um plano de cinco anos com intenso envolvimento do setor público no estímulo direto e indireto a investimento em infra-estrutura e na indústria de bens de capital.

O Plano de Metas criou a indústria automobilística, construiu a malha rodoviária e criou a indústria de construção naval.

A política de desenvolvimento da indústria naval brasileira tem seu ponto de partida com a Lei 3.381, de abril de 1958, conhecida como a Lei do Fundo de Marinha Mercante (FMM) com o objetivo de prover recursos para a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante nacional; evitar a importação de navios; diminuir despesas com afretamento de navios estrangeiros; □assegurar a continuidade das encomendas de navios e □estimular a exportação de embarcações.

A indústria naval seria para o Rio de Janeiro o que a indústria automobilística foi para São Paulo.

Os recursos do FMM vêm do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), contribuição para-fiscal cobrado sobre os fretes de importação.

Na época foram criados também o Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (Geicon) e a Comissão de Marinha Mercante (CMM) que, posteriormente, viria a se transformar na Superintendência Nacional de Marinha Mercante (Sunamam).

Com as novas medidas a construção naval brasileira manteve uma atuação modesta e estável ao longo dos governos: Jânio Quadros (1961), João Goulart (1961-1964), dos interregnos de Ranieri Mazilli (em 1961 e 1964) e do governo Castelo Branco (1964-1967).

Planos de construção naval

Em 1967 tem início o governo Costa e Silva com um novo ciclo de investimentos em infra-estrutura, especialmente nos setores de telecomunicação e energia elétrica, aliado a grandes investimentos nas indústrias de bens de capital e de bens de consumo duráveis.

Foram criadas políticas específicas para o desenvolvimento do setor naval, o Plano de Emergência de Construção Naval (PECN: 1969 a 1970) e os dois Programas de Construção Naval (I PCN: 1971 a 1974; II PCN: 1974 a 1980).

Os armadores tinham acesso aos financiamentos e subsídios sob a condição de concordarem com as especificações dos navios, orientadas pela Sunamam. Foram protegidos da concorrência internacional através das chamadas conferências de frete, que dividiam o transporte de cargas bilateral de longo curso entre as empresas de bandeira brasileira (40% do volume do frete), as da bandeira estrangeira (40%) e o mercado livre (20%).

Foi o período em que o Brasil se torna o segundo maior construtor naval mundial, durante um curto período. Os estaleiros com suas carreiras preenchidas de encomendas de navios através dos planos de construção naval, viveram momento de grande expansão.

O sistema de autárquico controle de um segmento industrial através de um órgão público sofreu a dificuldade de gerenciar as variáveis de redução de custos e impactos do mercado causados pelo aumento do preço do petróleo/combustíveis, que provocou recessão mundial e as mudanças no sistema de transporte marítimo que passou a utilizar navios porta-contêineres.

A crise dos anos 1980

Em 1981, o País assiste à primeira recessão econômica desde o pós-guerra.

O Plano Permanente de Construção Naval (PPCN: 1981-1983) foi lançado, para inverter a tendência de depressão econômica. Sob o PPCN os armadores teriam mais poder de decisão sobre quanto investir e especificações dos navios.

A Sunamam apresentava em dificuldades financeiras desde o final da década de 1970. Com a retração mundial armadores não tinham mercado onde utilizar os navios. Situação agravada pelo aumento de custos de produção e má administração da Sunamam.

Em 1983, a gestão financeira dos contratos de financiamentos à construção naval passa para o BNDES. As operações são enquadradas pelo Conselho Diretor do FMM (com representantes de estaleiros e armadores) e a aprovação dos financiamentos fica sob a responsabilidade do Ministério dos Transportes.

Em 1987, a Sunamam foi extinta. A concessão de prioridades aos projetos financiáveis passou a ser atribuição do conselho diretor do FMM, com a diretoria do BNDES aprovando os financiamentos.

A desregulamentação do transporte marítimo

O ano de 1990 marca a liberalização do transporte marítimo de longo curso que expôs os armadores brasileiros à concorrência internacional. Ficou claro que as empresas locais não tinham porte para enfrentar grandes operadores em escala mundial.

Apesar de criticada a desregulamentação ocorrida no governo Collor tornou concreta uma situação que já ocorria na prática desde 1985.

As encomendas dos armadores internacionais cessaram juntamente com os subsídios à produção. O ciclo que levou a construção naval brasileira ao posto de segundo parque industrial naval mundial, em toneladas de porte bruto (TPB) construídas, e a empregar diretamente mais de 40 mil trabalhadores, chegou ao fim. A indústria naval brasileira não atingiu, nesta fase, grau satisfatório de competitividade internacional.

A indústria naval voltada para a logística do petróleo

A Lei do Petróleo (Lei 9.478/97, de 06 de agosto de 1997) abriu o mercado de exploração e refino do hidrocarboneto a novos operadores além da Petrobras, acelerando a expansão da exploração de petróleo *off-shore*.

A Petrobras liderou o mercado de contratação dos serviços de embarcações de apoio marítimo (especialmente PSV, AHTS e LH) no início da década de 2000 via licitações, que originaram encomendas nos estaleiros locais.

Resultado de articulação políticas realizadas pela Associação Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo (ABEAM) e estaleiros, a Petrobras passa a exigir que os navios de apoio marítimo fossem de bandeira brasileira, num mercado em que 70% das embarcações eram de bandeira estrangeira.

A CBO – Cia. Brasileira de Offshore realiza no risco a encomenda pioneira de três navios de apoio ao estaleiro Promar, até então operando na atividade de reparos. O primeiro PSV (Platform Supply Vessel), o CBO Campos, construído no Promar e entregue em 2000 à CBO, vence licitação internacional e prova a tese de que a construção naval local era competitiva em preço e qualidade.

O programa Navega Brasil, lançado pelo governo federal em novembro de 2000, trouxe modificações nas condições do crédito aos armadores e estaleiros. As principais mudanças introduzidas envolvem o aumento da participação limite do FMM nas operações da indústria naval de 85% para 90% do montante total a ser aplicado nas obras e o dilatamento do prazo máximo do empréstimo, de 15 para 20 anos.

A carteira de encomendas lotada de estaleiros mundiais favoreceu a decisão da Petrobras de criar a alternativa local para a construção dos novos navios tipo PSV. Navios tecnologicamente concebidos para operação de apoio à exploração e produção de petróleo em águas profundas.

Em 2003, o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, determina a prioridade para estaleiros locais de navios e equipamentos de exploração e produção de petróleo pela Petrobras. A Transpetro lança o Programa de Modernização e Expansão da Frota, licitando petroleiros de grande porte em estaleiros locais.

Os estaleiros em fase de reativação ingressam em fase de consolidação e expansão. Grandes grupos empresariais brasileiros investem na construção de novos estaleiros.

Plataformas de petróleo

As plataformas de petróleo, atualmente um importante segmento de mercado da indústria de construção naval, foram construídas no Brasil de forma gradativa, para atender as descobertas de petróleo na bacia marítima de Campos (RJ).

No início as plataformas eram fixas, com suas pernas apoiadas no leito do mar em profundidades de 100 a 200 metros. A primeira plataforma, a P-1, foi construída em 1968 no Estaleiro Mauá, em Niterói (RJ). Atualmente está em construção a P-63, no estaleiro Quip em Rio Grande (RS).

Pesquisa do Sinaval e parte das informações baseadas em artigo da Revista do BNDES (dezembro 2002) - Indústria Naval do Brasil - Panorama, Desafios e Perspectivas Jorge Antonio Pasin e outras fontes