Shipbuilding Industry in Brazil
A New Horizon

50 anos
SINAVAL
50 anos de história

INDÚSTRIA NAVAL NO BRASIL
Um Novo Horizonte

SINAVAL

Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore

Shipbuilding Industry in Brazil
A New Horizon

INDÚSTRIA NAVAL NO BRASIL

Um Novo Horizonte

SINAVAL

Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore

Copyright by **SINAVAL** – setembro de 2007

Ariovaldo Rocha
Presidente

Paulo Haddad
Vice-Presidente de Construção Naval

Carlos Reynaldo Camerato
Vice-Presidente de Coordenação Regional

Arnaldo Calbucci Filho
Vice-Presidente de Construção Naval

Reinaldo Pinto dos Santos
Vice-Presidente de Offshore

Augusto Mendonça
Vice-Presidente de Offshore

Luiz Rebelo Neto
Vice-Presidente de Reparos

Franco Papini
Vice-Presidente Executivo

Sergio Leal
Secretário-Geral

Jorge Antonio de Faria
Assessor da Presidência

Renato Gayoso
Assessor Jurídico

Ivan Leão
Assessor de Imprensa

Produção do catálogo:

Benicio Biz Editores Associados Ltda.
Criação e Produção

Walprint Gráfica
CTP e Impressão

SINAVAL
Distribuição

Sumário/Contents

A recuperação da indústria naval brasileira 5

The comeback of the Brazilian shipbuilding industry 8

A indústria naval no projeto de inserção internacional do Brasil/Shipbuilding industry in Brazil's international insertion project, por Luiz Inácio Lula da Silva, presidente da República 11

A visão sistêmica na expansão da indústria naval/A systemic view of the expansion of the shipbuilding industry, por Dilma Roussef, ministra-chefe da Casa Civil da Presidência da República 12

Um olhar sobre o futuro/A look toward the future, por José Sergio Gabrielli de Azevedo, presidente da PETROBRAS 13

Os navios petroleiros e a capacitação da indústria/Oil tankers and the preparation of the industry, por Sergio Machado, presidente da TRANSPETRO 14

A nova indústria naval brasileira/The new Brazilian shipbuilding industry, por Ariovaldo Santana da Rocha, presidente do SINAVAL 18

Os Estaleiros/The Shipyards

Aker Promar 19
Aliança 20
Atlântico Sul 21
Brasfels 22
Cassinú 23
Detroit Brasil 24
Eisa 25
Fibrafort (F. Marine) 26
Inace 27
Intermarine (Vellroy) 28
Itajaí 29
Keppel Fels 30
Mac Laren 31
Mauá-Jurong 32
Navship 34
Renave-Enavi 35
Rio Maguari 37
Rio Nave 38
Sermetal 39
Setal 40
SRD Offshore 41
Superpesa 42
Transnave 43
TWB 44
UTC 45
Wilson, Sons 46

Foto: Divulgação Sermetal

A recuperação da Indústria Naval brasileira

A Indústria Naval brasileira, que se desenvolveu muito a partir de sua instalação em bases modernas, no final dos anos 50, por iniciativa do Presidente Juscelino Kubitschek, teve seu apogeu no final da década de 70, sofrendo, a partir daí, um declínio progressivo que culminou com a quase desativação da indústria no final dos anos 90. Nesse período de grandes dificuldades e baixa produção, apenas alguns estaleiros conseguiram manter-se ativos e prosseguir na produção de embarcações, com níveis de atividade abaixo dos que sua capacidade instalada poderia atender.

Em 1998, foi iniciado um movimento de retomada da produção, impulsionado pelas encomendas da PETROBRAS para o aumento da produção de petróleo em alto-mar. As primeiras embarcações produzidas nessa nova fase foram navios de apoio a plataformas de exploração e produção de petróleo. Posteriormente, em 2001, a PETROBRAS lançou seu *Programa de Modernização da Frota de Apoio Marítimo*, estabelecendo no edital de concorrência internacional a exigência de navios de bandeira brasileira, fato que estimulou a construção local desses navios e criou o primeiro impacto na reativação dos estaleiros. Esse Programa é um exemplo de sucesso e prossegue agora em sua segunda fase.

Foi decidido, a seguir, que as empresas brasileiras participariam da construção de diversas plataformas marítimas, fornecendo alguns dos módulos das plataformas construídas a partir de cascos de petroleiros convertidos, no Exterior, em unidades flutuantes de produção. A montagem desses módulos nas plataformas e a finalização das unidades de produção passaram a ser feitas no Brasil, também, decisão tomada pelo Governo Federal em 2003. Posteriormente, foram encomendadas plataformas semi-submersíveis de grande porte, com construção parcial ou total no Brasil, o que contribuiu para a reativação de vários estaleiros e atraiu investidores estrangeiros. A construção *offshore* voltou, assim, à atividade. O conteúdo nacional nessas plataformas vem sendo progressivamente aumentado, o que está produzindo um impacto muito positivo na fabricação brasileira de insumos e equipamentos.

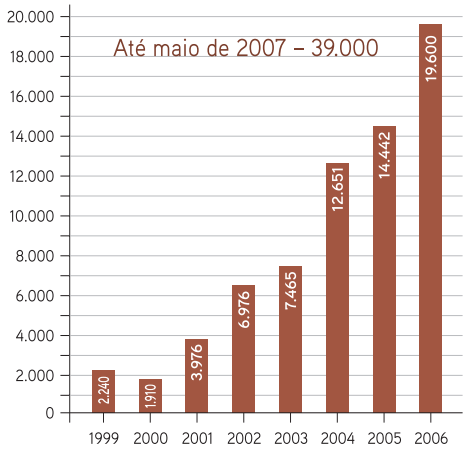
Em 2006, a TRANSPETRO selecionou, em licitação pública, os estaleiros que construiriam os primeiros 26 novos petroleiros para a modernização e a expansão de sua frota, um fato que mudou a escala da Indústria Naval brasileira, assegurando a ocupação dos estaleiros e a criação de milhares de novos empregos especializados.

Finalmente, em 2007, a Indústria Naval foi inserida nos objetivos do PAC (*Programa de Aceleração do Crescimento*, do Governo Federal), como um dos setores de maior relevância para o cumprimento dos objetivos estratégicos do País em termos de geração de emprego e renda. Estão assegurados, assim, os recursos necessários para os investimentos em infra-estrutura e para a expansão e modernização dos estaleiros nacionais, uma condição indispensável para o atendimento da demanda não-induzida por navios e plataformas, hoje perfeitamente identificada.

A visão política e estratégica da Indústria Naval

A Indústria Naval, em todo o mundo, é considerada de importância estratégica para os países e é apoiada e incentivada pelos governos. É um projeto da sociedade como um todo. Por suas características de mobilização de grandes contingentes de mão-de-obra e de vastos recursos financeiros, essa indústria influi na economia dos países pelo alto fator de multiplicação que proporciona ao longo de toda a sua cadeia produtiva. É também um elo vital no processo de inserção dos países na economia mundial, como parte da logística de transportes dos bens produzidos. Pode-se avaliar a importância dessa indústria quando se atenta para o fato de que mais de 95% do comércio mundial é realizado por via marítima ou por hidrovias. Por outro lado, o segmento *offshore* dessa indústria permite o aumento da exploração e da produção de petróleo e gás natural, bens de importância primordial na economia mundial. No caso brasileiro, a auto-suficiência na produção de petróleo é uma meta que está sendo assegurada pela construção, no País, das plataformas e dos demais produtos imprescindíveis para a consecução desse objetivo estratégico nacional.

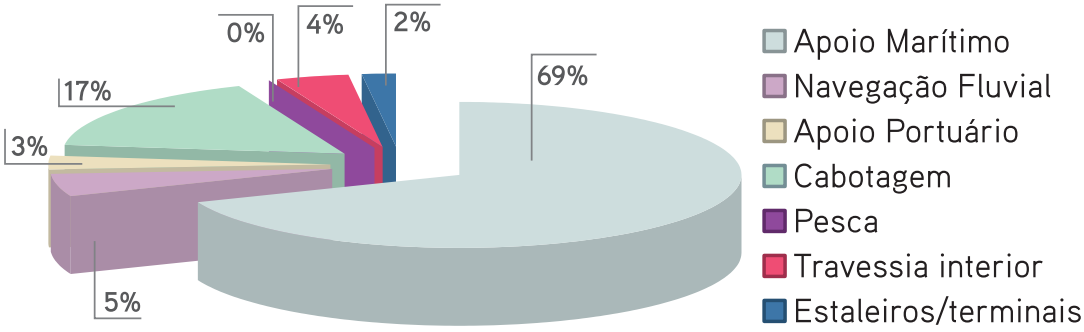
Quantidade de empregos nos estaleiros



As reivindicações da Indústria Naval

As reivindicações já apresentadas pelo SINAVAL em nome da indústria são consistentes com a reconquista do Poder Marítimo pelo Brasil, definido na legislação, e com a inserção brasileira no comércio internacional. As premissas são

Tipos de construção naval – 2003 a 2006



as seguintes: (a) a integração das agências reguladoras e dos órgãos governamentais com a Indústria Naval e com as empresas de navegação para uma ação conjunta e estratégica de expansão logística e incremento dos negócios marítimos; (b) uma política industrial sustentável, considerando-se que essa indústria tem ciclo longo de produção e alterna períodos de demanda intensa com períodos de retração prolongada das atividades, tanto na construção de navios quanto na produção de plataformas e seus módulos; a experiência internacional indica que a regularidade das encomendas contribui eficazmente em termos de redução dos custos; (c) um fundo contragarantidor dos financiamentos dos agentes financeiros do FMM (Fundo da Marinha Mercante) para cobertura dos riscos dos estaleiros na fase de construção das embarcações.

Foto: Ailton Santos

Os números da indústria

Faturamento em 2006
Cerca de US$ 2,5 bilhões

Faturamento previsto para 2007
Aproximadamente o mesmo valor

Valor das encomendas em carteira
US$ 8 bilhões – US$ 5 bilhões em navios (inclusive TRANSPETRO)
US$ 3 bilhões em plataformas

Geração de empregos no País
36 mil (com possibilidade de serem atingidos 39 mil empregos no final de 2007)

A demanda por navios mercantes

Os navios que navegam com a bandeira brasileira não transportam mais mercadorias na chamada navegação de longo curso, onde se concentra a maior parte do comércio exterior do País. Apenas como comparação, no final da década de 1970, a frota brasileira transportava 22% das mercadorias nas trocas internacionais. Na cabotagem, a participação da bandeira brasileira é inferior aos 14% do total transportado, apesar de a legislação estabelecer que o transporte de cabotagem é privativo dos navios brasileiros. A contribuição da frota de navios brasileiros no transporte de carga geral é menor ainda, da ordem de 2% apenas. As principais empresas de navegação brasileiras afretaram 1,6 milhão de toneladas de porte bruto, correspondendo a 54 navios, em 2006. Há, portanto, um grande mercado a atender. Está no momento em discussão a demanda potencial dos armadores privados para construção de grandes navios em estaleiros nacionais.

Recursos do FMM por estado – estaleiro/valor contratado (US$–2003 a 2006)

Amazonas	37.233.482,32
Bahia	1.735.209,88
Pará	9.091.616,78
Rio de Janeiro	549.744.439,70
Rio G. do Sul	8.404.348,46
Santa Catarina	148.031.891,00
São Paulo	47.211.657,44
Total: 801.452.645,58	

A demanda do mercado de petróleo *offshore*

A PETROBRAS prossegue como o principal mercado para o segmento *offshore* da Indústria Naval no Brasil. O plano de negócios da PETROBRAS para o período de 2006 a 2010 registrava investimentos totais de US$ 56,4 bilhões, sendo US$ 28 bilhões no segmento de exploração e produção de petróleo e no downstream da cadeia produtiva em direção ao consumo final. Desse total, 51 %,

Foto: Stock.xchng

Recursos do FMM por modalidade de navegação/valor contratado (US$ – 2003 a 2006)

Apoio Marítimo	560.618.018,24
Apoio Portuário	25.374.646,08
Cabotagem	135.534.998,66
Navegação Fluvial	36.198.752,54
Travessia interior	28.479.567,00
Pesca	1.100.588,00
Estaleiros/terminais	14.146.075,06
Total: 801.452.645,58	

ou US$ 14,3 bilhões, seriamo as compras previstas no Brasil. A previsão de despesas com transporte marítimo, até 2010, era de US$1 bilhão (cerca de US$ 200 milhões ao ano). Todos esses números estão, agora, superados com a extensão do plano de negócios da PETROBRAS até 2012, sendo previstos recursos ainda mais vultosos.

A relação de projetos em que a Indústria Naval local ou internacional participou é extensa e prossegue com novos projetos em definição que irão demandar diversas plataformas de produção, um grande número de petroleiros aliviadores e muitos navios de apoio marítimo (cerca de dois navios de apoio para cada nova plataforma). A produção de todos esses bens terá reflexos extremamente positivos, também, na extensa cadeia produtiva da Indústria Naval, formada pelos fabricantes de *navipeças* e pelos fornecedores de serviços a essa indústria.

Ano – Valor contratado (US$)

2003	95.360.064,04
2004	185.177.965,52
2005	270.644.493,58
2006	250.270.122,44
Total: 801.452.645,58	

O novo cenário

A indústria está hoje diante de uma nova realidade e de um duplo desafio para os anos vindouros.

O primeiro desafio é continuar a atender às encomendas de plataformas e navios de apoio marítimo para a PETROBRAS, acrescidas da construção dos primeiros 26 petroleiros da TRANSPETRO, parte de uma demanda de, pelo menos, 42 grandes navios. Esse desafio impõe uma enorme pressão sobre a formação e a qualificação de recursos humanos e sobre o fornecimento de sistemas, *navipeças* e aço naval a preços competitivos.

O segundo desafio é assegurar um processo sustentável de encomendas para construção de navios além de 2010, destinados às empresas privadas de navegação, para que sejam mantidos e ampliados os investimentos na construção de novos estaleiros, bem como no aumento da capacidade produtiva e na modernização dos estaleiros existentes. Necessita-se assegurar a diluição dos custos financeiros num projeto de longo prazo e, assim, a conquista dessa etapa implica a encomenda, pelos armadores privados, de navios porta-contêineres e grandes graneleiros para as navegações de cabotagem e longo curso. Como o Brasil já teve um lugar destacado entre os construtores mundiais na década de 70, vislumbra-se a possibilidade de produção de navios para exportação, considerando-se que as carreiras e os diques dos principais estaleiros do mundo estarão totalmente ocupados ainda por alguns anos. Essa etapa, que deveria iniciar-se após a Indústria Naval ter-se consolidado com as encomendas destinadas ao mercado brasileiro, já foi antecipada, com a contratação a estaleiros brasileiros, por armadores estrangeiros, de vários navios de grande porte.

Conclusão

A nova Indústria Naval brasileira reúne condições excepcionais para firmar-se e voltar a ser uma das mais importantes do mundo. Um conjunto de fatores conjunturais favoráveis e a compreensão, pelo Governo, do papel social que uma indústria como essa pode cumprir em termos de geração de emprego e renda, poderão assegurar o progresso e a perenidade da Indústria Naval. Com os recursos assegurados pelo FMM, a instalação de novos estaleiros e a modernização de diversas empresas, um ambicioso programa de formação e qualificação de mão-de-obra, o apoio das universidades e centros de pesquisa e, principalmente, a vontade política já demonstrada pelas autoridades em suas várias instâncias de poder, não temos dúvidas de que os novos tempos serão de grandes conquistas para essa indústria, que se refletirão em benefícios para a população brasileira.

The comeback of the Brazilian shipbuilding industry

The Brazilian shipbuilding industry reached its apogee at the end of the 1970s. In the end of the 1950s, the industry developed a lot after the installation in modern standards, due to the initiative of President Juscelino Kubitschek. However, after the 1970s, it experienced a progressive decline that culminated in a near deactivation of the sector at the end of the 1990s. In this period of great hardship and low production levels, only a handful of shipyards managed to remain active and continue vessel construction, with production at levels below their installed capacities.

In 1998, a movement to resume production was initiated, favored by the demands of PETROBRAS to increase their offshore oil production. The first vessels produced in this new phase were support vessels for rigs and oil production platforms. Later, in 2001, PETROBRAS launched its *Program for the Modernization of the Supply Vessels Fleet*, including in the standards for international competition a requirement for Brazilian flag ships, which stimulated local construction of these ships and was the first move for the reactivation of the sector. This Program is a case of success and has now moved to its second phase.

It was then decided that the Brazilian companies would participate in the construction of a variety of marine platforms, supplying some of the modules for platforms built from oil tankers hulls converted into floating production units abroad. Assembly of these modules in the platforms and the finalization of the production units would start to be conducted in Brazil as well, as decided by the Federal Government in 2003. Later, the ordering of large, semi-submersible platforms, partially or completely built in Brazil, contributed to the reactivation of a number of shipyards and attracted foreign investments. Hence, offshore construction was active once more. The national content on these platforms has progressively increased, which is bringing about a very positive impact on the Brazilian manufacturing of goods and equipment.

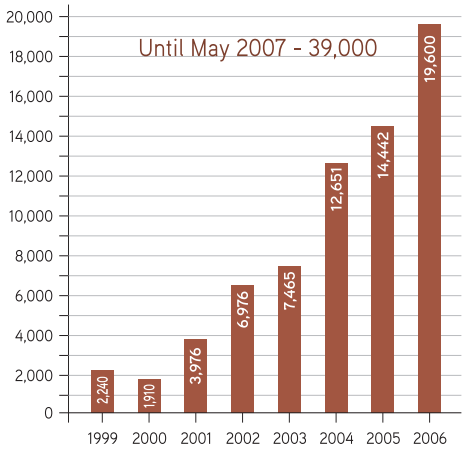
In 2006, TRANSPETRO selected, by way a public tender, the shipyards that would build the first 26 new oil tankers for the modernization and expansion of the fleet. This changed the scale of the Brazilian shipbuilding industry, ensuring the activity of the shipyards and generating thousands of new opportunities for skilled jobs.

Finally, in 2007, the shipbuilding industry made it into the goals of PAC (the Federal Government's program of accelerated growth), as one of the most relevant sectors for the fulfillment of the country's strategic goals in terms of generating job opportunities and income. This ensured the necessary resources for investments in infrastructure and for the expansion and modernization of national shipyards, which was a key condition to fulfilling the clear demand for vessels and platforms.

The shipbuilding industry's political and strategic vision

Throughout the world, the shipbuilding industry is considered crucial for the country and is supported by the government. It is a part of the people's project as a whole. Given its characteristic ability of bringing together large amounts of workforce and vast financial resources, this industry has an influence on a country's economy due to the high multiplication factor it produces throughout the production chain. It is also a vital link in the insertion process of countries into the global economy, as a part of the transportation logistics of goods. The fact that more than 95% of global commerce is conducted by sea or waterways shows the relevance of this industry. On the other hand, its offshore segment allows for the increase in the exploration and production of oil and natural gas, crucial goods in the global economy. In the Brazilian case, self-sufficiency in oil production is a goal that is being ensured by the local construction of platforms and other products needed to accomplish this strategic goal.

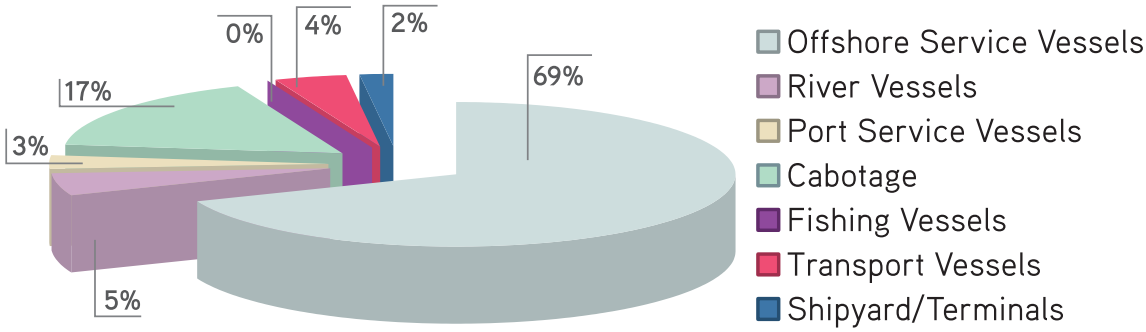
Employment in Shipyards



The claims of the shipbuilding industry

The claims already presented by SINAVAL on behalf of the industry are consistent with Brazil's recovery of Maritime Power, as defined in the legislation, ad with the Brazilian insertion in international trade. The premises are as follows: (a) the integration of regulatory agencies and the government with the shipbuilding industry and with shipping companies for joint and strategic action when it comes to expanding logistics and incrementing maritime business; (b) a sustainable industrial policy, taking into consideration that this industry has a long production cycle and alternates periods of intense demand with periods of long retraction, when it comes to both shipbuilding and the production of platforms and its modules; international experience indicates that regular orders contribute effectively when it comes to cost reduction; (c) a counter-guarantee fund of the financing of FMM agents (Merchant Marine Fund) to cover the shipyards' risks in the vessel construction phase.

Type of vessels – 2003 until 2006



The demand for merchant ships

Brazilian flag ships no longer transport goods on the so-called long course traffic, which concentrates most of country's foreign trade. At the end of the 1970s, for instance, the Brazilian fleet transported 22% of all goods in international trade. In cabotage, the participation of the Brazilian flag is less than 14% of the total of transported goods, despite legislation establishing that the cabotage transport be exclusive to Brazilian ships. The contribution of the Brazilian ship fleet in the transportation of general cargo is even smaller, just around 2%. The main Brazilian shipping companies freighted 1.6 million DWT, which corresponds to 54 ships, in 2006. There is, therefore, a large market to supply. Currently, the potential demand of private shipowners for the construction of large ships in national shipyards is under discussion.

Foto: Divulgação

Numbers of Shipbuilding Industry	
Total sales in 2006	Near US$ 2.5 billion
Preview of the total sales in 2007	Approximately the same value
Value of purchase	US$ 8 billion – US$ 5 billion in ships (including TRANSPETRO) US$ 3 billion in offshore platforms
Employment in Brazil Shipyards	36,000 (with the possibility to reach 39,000 until the end of 2007)

The demand from the offshore oil market

PETROBRAS continues to be the main market for the offshore sector of the shipping industry in Brazil. PETROBRAS's business plan for the 2006-2010 period registered total investments of US$ 56.4 billion, wherein US$ 28 billion alone would be in the oil exploration and production sector and in the downstream of the production chain towards end users. Out of this total, 51 % (US$ 14.3 billion) were the expected purchases in Brazil. Expected costs on maritime transportation up until 2010 were of US$1 billion (around US$ 200 million per year). All these numbers have now been overcome with the extension of the PETROBRAS business plan to 2012, in which even greater resources are expected.

The list of projects in which the local or international shipbuilding industry participated is extensive and continues with new projects yet to be defined which will demand a number of production platforms, a large number of shuttle tankers and many maritime support vessels (usually two for every new platform). The production of all of these assets will have extremely positive results in the production chain as well, for manufacturers of ship parts and service suppliers to the industry.

Resources from FMM for state – Shipyard/ Contracted value (US$ – 2003 to 2006)

Amazonas	37,233,482.32
Bahia	1,735,209.88
Pará	9,091,616.78
Rio de Janeiro	549,744,439.70
Rio G. do Sul	8,404,348.46
Santa Catarina	148,031,891.00
São Paulo	47,211,657.44
Total:	**801,452,645.58**

The new scenario

The industry is currently facing a new reality and a double challenge for the years to come.

The first challenge is to continue meeting the requests for platforms and support vessels for PETROBRAS, in addition to the construction of the first 26 oil tankers ordered by TRANSPETRO, as part of the demand for at least 42 big ships. This challenge poses a great pressure for education and qualification of human resources and on the supply of systems, ship parts and naval steel at competitive prices.

Foto: Marcus Almeida/Transpetro

Resources from FMM* for type of navegation – Contracted value (US$ – 2003 to 2006)

Offshore Service Vessels	560,618,018.24
Port Service Vessels	25,374,646.08
Cabotage	135,534,998.66
River Vessels	36,198,752.54
Transport Vessels	28,479,567.00
Fishing Vessels	1,100,588.00
Shipyard/Terminals	14,146,075.06
Total: 801,452,645.58	

*Fundo da Marinha Mercante – Merchant Marine Fund

The second challenge is to ensure a sustainable request process for the construction of ships beyond 2010, directed towards private shipping companies, in order to maintain and increase investments in the construction of new shipyards as well as investments to modernize and to increase the production capacity of the existing ones. It is necessary to ensure the split of financial costs in a long-term project, which requires the demand for container ships and bulk carriers from private shipowners, for cabotage and long course traffic. As Brazil already had a distinguished position among global shipbuilders in the 1970s, we see a potential for exports, considering that the slipways and docks of the world's major shipyards will be busy in the next few years. This stage, which was expected to begin after the consolidation of the industry from local market demand, has already started, with foreign ship owners ordering many large ships from Brazilian shipyards.

Year – Contracted value (US$)

2003	95,360,064.04
2004	185,177,965.52
2005	270,644,493.58
2006	250,270,122.44
Total: 801,452,645.58	

Conclusion

The new Brazilian shipbuilding industry brings together exceptional conditions for consolidation and for becoming one of the main shipbuilding industries in the world. A set of favorable factors and an understanding, by the Government, of the social role that an industry such as this one can play in creating job opportunities and income, may ensure the progress and endurance of the shipbuilding industry. With resources from the Merchant Marine Fund, the installation of new shipyards and the modernization of various companies, an ambitious program to educate and qualify the workforce, the support of universities and research centers and, especially, the political will already shown by the authorities in various levels, there is no doubt that these new times will bring great triumph to this industry, which will result in benefits for the Brazilian population as a whole.

Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República.
President of Republic.

A indústria naval no projeto de inserção internacional do Brasil

A Indústria Naval brasileira caminha para se tornar uma das mais importantes do mundo, aumentando a competitividade do País e gerando emprego no mercado interno. Não é justo que o Brasil importe navios ou realize afretamentos de navios de bandeira estrangeira. É melhor investir o dinheiro no Brasil, gerar emprego para os brasileiros, praticar a política correta de distribuição de renda e fazer com que a engenharia brasileira se desenvolva, capacitando nossa gente para competir no mercado internacional.

As realizações da Indústria Naval, em nosso governo, estão expressas em obras e contratos assinados. Durante esse período, cinco plataformas de produção de petróleo encomendadas pela PETROBRAS ficaram prontas (P-43, P-48, P-50, P-52 e P-54). Em breve outras plataformas estarão concluídas (P-51, P-53, P-55, P-56 e P-57). Todas construídas no Brasil, com forte conteúdo nacional. O País volta a construir navios petroleiros, o que não fazia há mais de dez anos. Os contratos da TRANSPETRO deram início à produção de 26 navios petroleiros em estaleiros brasileiros. Outros ainda serão necessários.

Meu compromisso é com a geração de empregos no Brasil. O investimento na Indústria Naval dinamiza a economia regional e qualifica o trabalhador. A formação de trabalhadores altamente qualificados é um dos benefícios que a expansão da Indústria Naval está produzindo. É por meio da melhoria da qualificação profissional que vamos nos tornar competitivos em diversos setores, inclusive na produção de navios. Eu acredito no talento e na dedicação da nossa gente.

Fonte: Agência Brasil – Programa "Café com o Presidente" – 09/04/2007

Shipbuilding industry in Brazil's international insertion project

Brazilian shipbuilding industry is on its way to become one of the most important in the world, making the country more competitive and creating jobs in the internal market. It is not fair for Brazil to import or hire international ships to transport goods. It is better to invest the money in Brazil, create job opportunities for Brazilians, practice the correct policy for income distribution and allow Brazilian Engineering to develop, training our people to compete in the international market.

The accomplishments in the shipbuilding industry in our government are expressed in constructions and signed contracts. During this period, five platforms for oil production ordered by PETROBRAS were finished (P-43, P-48, P-50, P-52 and P-54). Other platforms will be finished shortly (P-51, P-53, P-55, P-56 e P-57). All constructed in Brazil, with a large amount of national content. Brazil starts building oil tankers, which it had not done in over 10 years. TRANSPETRO contracts begin the construction of 26 oil tankers in Brazilian shipyards. And others are still needed.

Our commitment is the creation of job opportunities in Brazil. Investment in the shipbuilding industry improves the regional economy and qualifies workers. The qualification of highly skilled workers is one of the benefits that the expansion of the this industry is bringing about. This is how, by way of increasing the professional qualification of our employees, we will be competitive in a variety of sectors, including the shipbuilding industry. I believe in the talent and in the dedication of our people.

Dilma Roussef
Ministra-chefe da Casa Civil da Presidência da República.
Brazilian Chief of Staff and senior aide to the President

A visão sistêmica na expansão da indústria naval

O desenvolvimento da Indústria Naval no Governo Lula vem ocorrendo com uma visão sistêmica. A existência de uma demanda firme criada pela área de petróleo foi transformada em um programa de encomendas e um programa de qualificação de empresas fornecedoras e de trabalhadores. Os resultados são visíveis na construção de navios e plataformas de produção de petróleo.

A orientação do Presidente Lula foi seguida, com a criação de uma estrutura de planejamento através do Programa de Mobilização da Indústria Nacional do Petróleo e Gás Natural (PROMINP) e através do Programa Nacional de Qualificação Profissional (PNQP).

Estas iniciativas permitiram que empresas da rede de suprimentos da indústria do petróleo e da Indústria Naval se preparassem para o aumento da demanda. A visão sistêmica nestes segmentos escreve uma nova página no esforço de desenvolvimento brasileiro e prepara o País para assumir um novo espaço no cenário econômico internacional.

A systemic view of the expansion of the shipbuilding industry

The development of the shipbuilding industry in Lula's government is being implemented according to a systemic view. The existence of a consistent demand created by the oil and gas sector has been transformed into a request program and a qualification program for workers and supply companies. The results are visible in the construction of ships and platforms for oil production.

President Lula's orientation was followed with the creation of a planning structure by way of the *Oil and Natural Gas Industry Mobilization Program* (PROMINP) as well as the *National Program for Professional Qualification* (PNQP).

These initiatives allowed for companies in the supply network of the oil industry and the shipbuilding industry to prepare for the increase in demand. The systemic view in these segments brings about a new step in Brazil's development efforts and prepares the country to be able to play a new role in the international economic scenario.

Dr. José Sergio Gabrielli de Azevedo
Presidente da PETROBRAS.
President of PETROBRAS.

Um olhar sobre o futuro

A PETROBRAS, seguindo as orientações do Presidente Lula, olha para o futuro e para uma Indústria Naval forte e competitiva, com impactos positivos nas encomendas para as indústrias siderúrgica e de metal-mecânica.

Ao perceber que a Indústria Naval mundial estava no limite da sua capacidade produtiva, foi iniciado o programa de encomendas no parque naval brasileiro. O Programa de Modernização da Frota de Navios de Apoio, ainda em plena atividade, realizou a primeira etapa de movimentação dos estaleiros brasileiros. As encomendas dos navios petroleiros da TRANSPETRO ampliaram a demanda local e criaram a oportunidade para o surgimento de novos estaleiros e para a modernização dos estaleiros existentes.

O programa de construção de plataformas de petróleo, com a exigência de elevado conteúdo nacional de equipamentos e serviços, mantém-se na posição central para a aglutinação de negócios e a criação da rede local de fornecedores. Este é um esforço planejado pelo Governo Lula, através da PETROBRAS, cujos resultados serão registrados na história como o momento onde o Brasil volta a conquistar posições relevantes no mercado mundial.

A look toward the future

PETROBRAS, in keeping with the guidelines established by President Lula, looks toward the future for a strong and competitive shipbuilding industry, with positive impacts in the requests for the iron and steel industries and metal mechanics industry.

After realizing that the global shipbuilding industry had reached the limits of its production capacity, the government started the request program in the Brazilian shipbuilding sector. The Supply Vessels Fleet Modernization Program, which is operational, took the first step towards the transition of Brazilian shipyards. The requests for oil tankers by TRANSPETRO increased local demand and created an opportunity for the arrival of new shipyards and for the modernization of existing shipyards.

The program for the construction of oil platforms, given the increasing requirement of national content in terms of equipment and services, is what lies at the core of the coming together of businesses and the creation of a network of local suppliers. This is an effort that was planned by Lula's government, by way of PETROBRAS, whose results will be put down in history as the moment where Brazil once again came to attain meaningful positions in the global market.

Dr. Sergio Machado
Presidente da TRANSPETRO.
President of TRANSPETRO.

Os navios petroleiros e a capacitação da indústria

O último grande petroleiro construído no Brasil foi o "Livramento", cuja obra foi iniciada em 1986. A licitação dos 26 novos navios petroleiros complementa a capacitação da Indústria Naval brasileira, iniciada com as plataformas de petróleo e os navios de apoio marítimo. Agora, o Brasil volta a produzir navios de grande porte em escala e com preços equivalentes aos do mercado internacional.

O programa de construção dos 26 navios petroleiros é um projeto estratégico. É o ponto de impulsão para a nova Indústria Naval, moderna e competitiva. O projeto não é somente fabricar navios, é o Brasil se tornar um player mundial na área naval.

O objetivo operacional da TRANSPETRO é atender a 100% da cabotagem e 50% do longo curso. No contexto das políticas públicas, o projeto da TRANSPETRO se insere nos objetivos de geração de tecnologia, empregos e renda.

A demanda operacional da TRANSPETRO por dutos e por navios inclui, até 2015, os 26 navios já contratados e mais 16 navios petroleiros a serem contratados em futuro próximo, com um impacto enorme sobre a Indústria Naval brasileira, que tem o desafio de avançar tecnologicamente para tornar-se competitiva em termos internacionais.

Oil tankers and the preparation of the industry

The last great oil tanker that was built in Brazil was the "Livramento", which started being constructed in 1986. The ordering of 26 new oil tankers complements the preparation of the Brazilian shipbuilding industry, which began with the oil platforms and supply vessels. Now, Brazil is once again producing large-scale vessels at international market prices.

The program to construct 26 oil tankers is a strategic project. It is the starting point for a new shipbuilding industry, one that is modern and competitive. The project is not simply the construction of ships, but to make Brazil an important global player in the shipbuilding sector.

TRANSPETRO's operational goal is to attend 100% of cabotage traffic and 50% of long course traffic. In the context of public policies, the TRANSPETRO project is a part of the larger goals of generating technology, jobs and income.

TRANSPETRO's operational demand for ducts and ships includes, up to 2015, the 26 ships that have already been ordered and another 16 oil tankers to be ordered in the near future. This will have a huge impact on the Brazilian shipbuilding industry, which has been given the challenge to advance technologically and become competitive in international terms

Dr. Ariovaldo Santana da Rocha
Presidente do SINAVAL.
President of SINAVAL.

A nova indústria naval brasileira

Um desafio se apresenta a todos da Comunidade Naval brasileira – investidores, empreendedores, engenheiros, projetistas, técnicos e metalúrgicos navais. A resposta que o País espera é a implantação, em bases modernas e competitivas, da nova Indústria Naval do Brasil, como um conjunto produtivo organizado e distribuído por diversas regiões.

Os investimentos privados, impulsionados pelas encomendas e pelos financiamentos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), através do BNDES, criaram e continuam criando estaleiros novos no Rio Grande do Sul, em Santa Catarina, em São Paulo, no Rio de Janeiro e em Pernambuco. Os novos empreendimentos vêm somar-se aos estaleiros que já existiam anteriormente e os estaleiros tradicionais estão ampliando e modernizando suas instalações no Rio de Janeiro, em São Paulo, em Santa Catarina, no Ceará, no Pará, no Amazonas e em outros Estados.

Surgem no Brasil nichos produtivos especializados e dedicados à navegação de apoio marítimo, à construção de navios de grande porte e à construção de plataformas flutuantes produtoras de petróleo em águas profundas. Prossegue – e se amplia – a construção de embarcações para operações portuárias, de conjuntos para transporte hidroviário compostos de empurradores e barcaças, de navios de pesca e de iates oceânicos e outras embarcações de turismo e lazer.

Este novo ambiente da Indústria Naval é o que será apresentado nas próximas páginas deste catalogo, onde cada estaleiro associado ao SINAVAL apresenta seu perfil industrial e operacional. É o início consistente e firme da resposta que a iniciativa privada vem oferecer. É um começo. Um bom começo.

The new Brazilian shipbuilding industry

A challenge is presented to all those involved in the Brazilian shipbuilding community – investors, entrepreneurs, engineers, technicians, and metal and steel workers in the shipbuilding industry. The answer that the country expects of you is the advent of a new Brazilian shipbuilding industry along modern and competitive foundations, as an organized, productive whole that is distributed across various regions of the country.

Private investments, triggered by the requests and by funding of the Merchant Marine Fund (FMM), by way of BNDES, have created and continue to create new shipyards in the states of Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo, Rio de Janeiro and Pernambuco. The new ventures will be an addition to the existing shipyards, and traditional shipyards are being expanded and their installations are being modernized in the states of Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina, Ceará, Pará, Amazonas as well as in other Brazilian states.

Brazil has been seeing the advent of productive niches specialized in and dedicated to build supply vessels, to the construction of large ships as well as the construction of floating platforms to produce oil in deep waters. We have been seeing the continual – and increasing – construction of vessels for port operations, systems for water transport composed of barges and pushers, and fishing boats and ocean yachts as well as other boats for tourism and leisure.

This new environment in the shipbuilding industry is the theme of the next pages of this catalogue, in which each shipyard associated to SINAVAL presents its industrial and operational profile. It is the firm and consistent beginning of an answer as to what the private sector has to offer. It is the start. A good start.

Os estaleiros

The shipyards

Aker Promar

Aker Promar Estaleiro S.A.

Sede e estaleiro (headquarters and shipyard):
Praça Alcides Pereira, 1
Ilha da Conceição - CEP 24050-350 - Niterói - RJ
Phones: +55 21 2718-9090 • Fax: +55 21 2718-9080
www.akeryards.com • diretoria@akeryards.com

Foto: Divulgação Aker Promar

O Estaleiro Aker Promar, líder na construção de embarcações de apoio marítimo, está também alcançando resultados expressivos na jumborização, modernização e reparação de embarcações offshore. Associou-se em 2001 à Companhia "Aker Brattavaag", uma empresa do grupo "Aker Yards" da Noruega.
Essa parceria resultou na liderança no mercado de construção de embarcações de apoio offshore no Brasil e na América latina, consolidando seu posicionamento estratégico, imprimindo dinâmica ao processo de transferência de tecnologia e abrindo portas para a comercialização de embarcações em âmbito mundial.

Facilidades industriais

Área total: 120.000m²;
Carreira: capacidade de carga até 3.000t, para embarcações de comprimento até 100m;
Cais de acabamento: 300m de comprimento;
Guindastes: instalados na carreira, ao longo do cais e móvel, com capacidade de até 250t;
Oficinas de montagem: providas de facilidades e equipamentos de carga.
Dique flutuante: Comprimento: 150,80m; boca: 24,70m; pontal: 11,58m; para embarcações com arqueação bruta até 4.920t.

The shipyard Aker Promar is a leading company in the construction of supply vessels and has also attained significant results in the jumboizing, modernization and repair of offshore vessels. In 2001, a partnership was formed between the shipyard and the company "Aker Brattvaag", a part of the Norwegian group "Aker Yards".
This partnership resulted in a leading position in the market of offshore support vessels construction in Brazil and Latin America, consolidating its strategic position, granting a dynamic quality to the process of technology transfer and opening the way for worldwide ship sales.

Industrial facilities

Total area: 120,000m²;
Slipway: load capacity of up to 3,000 tons, for vessels with a length of up to 100m;
Outfitting quay: 300m long;
Cranes: installed in the slipway throughout the wharf, and mobile, with a capacity of up to 250 tons;
Assembly workshop: equipped with cargo facilities and equipment;
Floating dock: – length overall: 150.80m; breadth: 24.70m; depth: 11.58m; for vessels of up to 4,920t gross tonnage.

Aliança S/A – Ind. Naval e Empresa de Navegação
Sede e estaleiro (headquarters and shipyard):
Travessa Braga, 2 (Avenida do Contorno) – Barreto
CEP 24110-200 – Niterói – RJ
Phone: +55 21 2624-9300 • **Fax:** +55 2622-9321
www.estaleiroalianca.com.br

Foto: Divulgação Estaleiro Aliança

Aliança, antigo "Ebin S.A. – Indústria Naval", fundado em 1966, encontra-se estrategicamente localizado às margens da Baia de Guanabara e da rodovia BR-101 (Av. do Contorno), em Niterói, Estado do Rio de Janeiro.
Atualmente o estaleiro está construindo para a "CBO – Companhia Brasileira de Offshore" quatro navios tipo PSV-3000.

Facilidades industriais

Área total: 61.000 m²;
Área coberta: 11.000 m²;
Carreira: para 3.000t /10.000 TPB;
Guindastes: 60t;
Cais: dois, com 100m cada um.

Aliança, formerly known as "Ebin S/A – Indústria Naval", was established in 1966 and is strategically located on the margins of Guanabara Bay and the highway BR-101 (Av. do Contorno), in the city of Niterói, in the state of Rio de Janeiro.
The shipyard is currently building four PSV-3000 vessels for "CBO – Companhia Brasileira de Offshore".

Industrial facilities

Total area: 61,000m²;
Covered area: 11,000m²;
Slipway: load capacity of up to 3,000 tons, for vessels of up to 10,000 DWT;
Cranes: 60 tons;
Wharfs: two, 100m long each.

Estaleiro Atlântico Sul S.A.
Sede (headquarters): Rua da Assembléia, 66, 11º andar – Centro
CEP 20011-000 – Rio de Janeiro – RJ
Phone: +55 21 2113-2050 • **Fax:** +55 21 2113-2072
www.estaleiroatlanticosul.com.br •
faleconosco@estaleiroatlanticosul.com.br

Imagem: Divulgação Atlântico Sul

Estaleiro em fase de implantação no Complexo Industrial e Portuário de Suape, localizado no município de Ipojuca, a 40 km ao sul de Recife, Estado de Pernambuco.
O estaleiro terá capacidade de processamento de 100 mil toneladas de aço por ano e poderá construir navios de até 400 mil TPB, além de unidades de exploração offshore.

Facilidades industriais

Área total: 780.000m²;
Área coberta: 110.000m²;
Dique seco: comprimento de 400m, boca de 73m e pontal de 12m, servido por dois guindastes de 50t, dois de 15t e um Golias de 1.000t;
Cais: 700 metros de cais de acabamento, servido por dois guindastes de 35t, e 350m de cais para construção e reparo de unidades offshore;
Transportadores horizontais de blocos: dois de 300t.

This shipyard is in the implantation phase in the Industrial and Harbor Complex of Suape, in the municipality of Ipojuca, located 40km South of Recife, in the state of Pernambuco.
The shipyard will have a processing capacity of 100,000 tons of steel per year and will be able of building ships of up to 400,000 DWT, as well as offshore exploration and production units.

Industrial facilities

Total area: 780,000m²;
Covered area: 110,000m²;
Drydock: 400m x 73m x 12m, served by two 50 tons cranes, two 15 tons cranes, and one 1,000 tons Goliath crane;
Wharf: 700m oufitting quay, served by two 35 tons cranes, and 350m of wharf for the construction and repair of offshore units
Horizontal block transporters: two, load capacity of 300 tons.

Brasfels S.A.
Estaleiro (shipyard): Rodovia Rio-Santos (BR-101), km 83
Jacuecanga - CEP 23905-000 - Angra dos Reis - RJ
Phone: +55 24 3361-3403 • **Fax:** +55 24 3361-3408
Sede (headquarters): Rua da Assembléia, 10 - Sala 2001 - Centro
CEP 20011-000 - Rio de Janeiro - RJ
Phone: +55 21 2215-0772 • **Fax:** +55 21 2224-2248
www.kfelsbrasil.com.br • kfelsbrasil@kfelsbrasil.com.br

Foto: Divulgação Estaleiro BrasFELS

O Brasfels é o estaleiro do "Grupo Keppel Fels" situado em Angra dos Reis. Há, também, um canteiro de obras em Niterói que pertence ao mesmo grupo. O estaleiro de Angra dos Reis é adequado para construções de grande porte. Tem capacidade de processar 50 mil t de aço por ano e de construir navios de até 300 mil TPB.

Facilidades industriais

Área total: 1.000.000 m², aproximadamente;
Área coberta: 135.000 m², aproximadamente;
Carreira nº 1: 174m de comprimento; 30m de largura; capacidade para navios de até 45.000 TPB; servida por um guindaste de 80t e um guindaste de 40t;
Carreira nº 2: 310m de comprimento; 45m de largura; capacidade para navios de até 150.000 TPB; servida por 2 guindastes de 80t;
Carreira nº 3: 300m de comprimento; 70m de largura; capacidade para navios de até 600.000 TPB; servida por um guindaste de 40t, um guindaste de 80t e um pórtico de 660t;
Dique seco: 80m de comprimento; 70m de largura; servido pelos mesmos guindastes da carreira nº 3 e pelo pórtico de 660t;
Cais de Agulha: 313m de comprimento; extensão de 54m; servido por um guindaste de 40t e um guindaste de 80t;
Cais de acabamento: 200m de comprimento; extensão de 130m; servido por um guindaste de 40t;
Pista Um: 460m de comprimento; servida por 2 guindastes de 80t;
Pista Dois: 460m de comprimento; servida por um guindaste de 80t;
Pista Três: 460m de comprimento; servida por um guindaste de 40t.

Brasfels is a shipyard belonging to "Keppel Fels Group". It is located in Angra dos Reis. The group has a construction site in Niterói. Brasfels is appropriate for large-scale constructions. It has the capacity to process 50,000 tons of steel per year and build ships of up to 300,000 DWT.

Industrial facilities

Total area: approximately 1,000,000m²;
Covered area: approximately 135,000m²;
Slipway # 1: 174m long; 30m wide; load capacity for vessels of up to 45,000 DWT; served by two cranes, 80 tons and 40 tons;
Slipway # 2: 310m long; 45m wide; load capacity for vessels of up to 150,000 DWT; served by two 80 tons cranes;
Slipway # 3: 300m long; 70m wide; load capacity for vessels of up to 600,000 DWT; served by two cranes, 40 tons and 80 tons, and one 660 tons Gantry crane.
Drydock: 80m long; 70m wide; served by the same cranes of slipway #3 and by the Gantry crane.
Wharf: 313m long, with an extension of 54m, served by two cranes, 40 tons and 80 tons;
Outfitting quay: 200m long, with an extension of 130m, served by one 40 tons crane.
Track One: 460m in length, served by two 80 tons cranes;
Track Two: 460m in length, served by one 80 tons crane;
Track Three: 460m in length, served by one 40 tons crane.

Estaleiro Cassinú Ltda.
Sede e estaleiro (headquarters and shipyard):
Rua Cruzeiro do Sul, 454 - Gradim
CEP: 24430-620 - São Gonçalo - RJ
Phone: +55 21 2606-9043 • **Fax:** +55 21 3709-3907
www.estaleirocassinu.com.br •
estaleirocassinu@estaleirocassinu.com.br

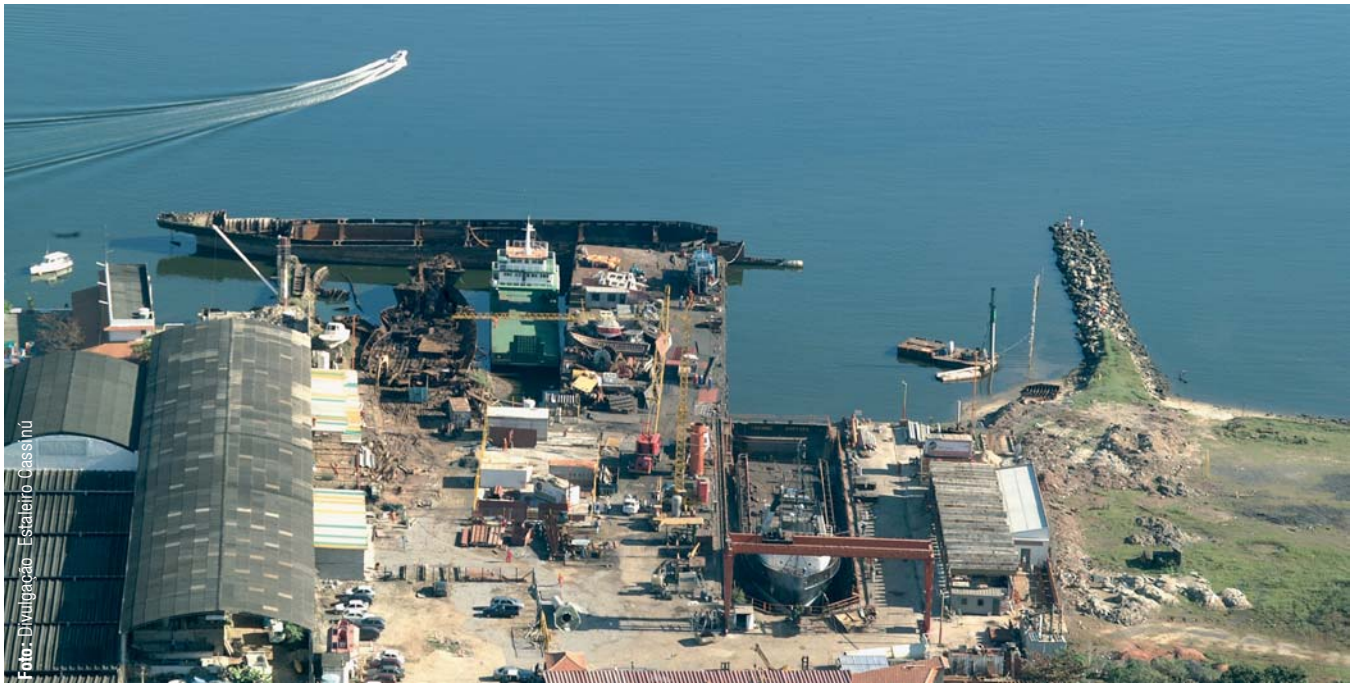


Foto: Divulgação – Estaleiro Cassinú

Fundado em 1995, o Estaleiro Cassinú tem se tornado referência em reparo naval, construção e operações onshore e offshore.
Assim, desde o primeiro momento aprende-se que, se uma empresa quer seriamente crescer, deve modernizar suas atividades e, principalmente, concentrar recursos sólidos na capacitação profissional de seu pessoal, na segurança do trabalho, na conscientização da responsabilidade social e, finalmente, no bem-estar geral. É o que a empresa tem feito desde então e os resultados são um produto final limpo, bem acabado e plenamente satisfatório, uma razoável relação custo-benefício e um ambiente livre de acidentes.

Facilidades industriais

Cais: 200 m;
Dique seco: 69m de comprimento; 12,60m de largura; calado máximo de 3,50m; servido por um pórtico para 25t;
Dique flutuante: 30m de comprimento; 14,40m de largura; 4,20m de calado;
Guindastes: um de 30t, um de 40t, um de 75t e um de 125t.

Established in 1995, Estaleiro Cassinú has become a reference in shipping repair, construction and onshore and offshore operations.
From day one, we have learned that if a company really means to grow, it should modernize its activities and, especially, concentrate solid resources in training its professionals, provide job security and responsibility awareness as well as well-being. This is what we have been doing ever since and the results are a clean, well-finished, cost-effective and suitable final product, in an accident-free environment.

Industrial facilities

Outfitting quay: 200m.
Drydock: 69m long; 12.60m wide; 3.5m loaded draft; Gantry crane for 25 tons;
Floating dock: 30m long; 14.4m wide; 4.20m draft;
Cranes: Four – 30 tons, 40 tons, 75 tons and 125 tons.

DETROIT BRASIL LTDA.

Detroit Brasil Ltda.
Sede e estaleiro (headquarters and shipyard):
Rua César Augusto Dalçoquio, 4.500 (BR-101, km 112) – Salseiros
CEP 88311-550 – Itajaí – SC
Phone: +55 47 2103-8500 • **Fax:** +55 47 3349-3144
www.detroit.cl • detroitbrasil@detroit.cl

Foto: Divulgação Detroit Brasil

Localizada no litoral de Santa Catarina, na cidade de Itajaí, a Detroit Brasil oferece o que há de melhor no mercado da indústria naval do País. Estrategicamente, a empresa foi construída às margens do Rio Itajaí-Açu, em um terreno com área de 90 mil m², a 13km do porto. A empresa é o braço de atuação da "Divisão Naval" do "Grupo Detroit" no Brasil. Com matriz situada no Chile, o Grupo escolheu expandir seus negócios de construção naval neste País em função de seu imenso litoral, onde se concentram os maiores portos da América do Sul.
A Detroit Brasil foca suas atividades no reparo e na construção de embarcações de médio porte, como rebocadores portuários e oceânicos, navios PSV (Platform Supply Vessels) e demais embarcações de trabalho.

Facilidades industriais

Área total: 90.000m²;
Área industrial: 14.000m²;
Área coberta: 5.000m²;
Laterais das docas elevatórias utilizadas como cais de acabamento;
Grua sobre trilhos com capacidade de até 4 toneladas;
2 guindastes móveis com capacidade de 200 toneladas cada um;
2 carros de transferência para embarcações de médio porte;
Galpões equipados com cinco pontes rolantes de 4 a 10 toneladas de capacidade a 15m de altura para atender às oficinas de montagens de blocos, mecânica, elétrica e acabamento.
Docas elevatórias (capacidade máxima): 110m comprimento; 23m de boca livre; 5,50m de calado livre; capacidade de içamento de 3.600t; sistema eletromecânico computadorizado, com controle por meio de células de carga, para estabilidade na operação.

Located at the coast of Santa Catarina, in the city of Itajaí, Detroit Brazil offers the top of the edge in shipbuilding industry market in the country. The enterprise was strategically built in the margins of Itajaí-Açu river, in an area of 22 acres, 8 miles from the port. The company is the working branch of the "Detroit Group" Naval Division in Brazil. With the main branch located in Chile, the group chose to expand its shipbuilding construction business in this country due to its immense coastline, where the main ports in South America are located.
Detroit Brazil focuses its activities nowadays on the repair and construction of medium tonnage vessels, such as port and offshore tug boats, PSVs (Platform Supply Vessels) and other operational vessels.

Industrial facilities

Total area: 90,000m²;
Industrial area: 14,000m²;
Covered area: 5,000m²;
Laterals of the dry docks used as finishing wharf;
Crane on tracks with capacity of up to 4 tons;
Two mobile cranes with capacity of 200 tons each;
Two weight transfer systems for medium boats;
Warehouses equipped with five overhead traveling cranes, 4 to 10 tons of load capacity, 15m height, serving the workshops: mounting of blocks, mechanics, electric and finishing;
Drydock (maximum capacity): 110m length; 23m free breadth; 5.5m free draft; load capacity of up to 3,600 tons; automatized electromechanic system, cargo cell controlled for stability in operation.

EISA - Estaleiro Ilha S.A.
Sede e estaleiro (headquarters and shipyard):
Praia da Rosa, 2 – Bancários - Ilha do Governador
CEP 21920-630 – Rio de Janeiro – RJ
Phone: +55 21 2468-8002 • **Fax:** +55 21 3396-2903
www.eisa.com.br • eisa@eisa.com.br

Foto: Divulgação EISA

Localizado na Ilha do Governador, Cidade do Rio de Janeiro, estabeleceu-se em 1995 nas instalações do antigo Estaleiro EMAQ, tradicional construtor naval brasileiro desde 1949. Mais de 490 embarcações dos mais variados tipos e tamanhos foram construídas nesta instalação para tradicionais clientes do Brasil e do Exterior, incluindo-se ainda o segmento offshore, portuário, militar e de apoio marítimo e portuário. Investindo em equipamentos, tecnologia e instalações, pioneiro em projetos de engenharia naval e participando ativamente do crescimento da indústria naval do País, o EISA possui toda a infra-estrutura para construção de navios de até 280m. Experiência, informatização, profissionais altamente qualificados, layout funcional, tradição e sucesso. Assim é o EISA. Um estaleiro que trabalha cada vez mais para, em conjunto com seus clientes, levar adiante projetos de sucesso, garantindo tecnologia, segurança e qualidade.

Facilidades industriais

Área total: 150.000 m²; **Área coberta:** 55.000 m²;
Capacidade de processamento de aço: 52.000t/ano;
Carreiras: duas carreiras laterais de lançamento para navios até 280m x 46m) e 133m x 22m; **Guindastes:** quatro, sobre trilhos, de: 1 x 60t, 1 x 50t e 2 x 20t de capacidade; **Pórticos:** dois, de 48m de largura, com capacidade de 2 x 50t + 1 x 20t; **Cais de acabamento:** três, para navios de até 280m / 250m / 200m de comprimento; **Galpões na área de acabamento:** três de 125m x 25m, com 8 pontes rolantes de 5 a 10t; **Galpões na área de estrutura:** quatro de (2 x 230m x 35m), (170m x 35m), (150m x 25m), com quinze pontes rolantes de 10 a 50t; area de pré-edificação de navios com piso para suportar 50.000t, medindo 270m x 48m, com dois pórticos de 50t + 20t; linhas de painelização com 9 e 11 estações, com produção de 2 x 4 blocos a cada 4 horas; facilidades de acabamento para construir navios de até 280m de comprimento; facilidades administrativas para operar com até 5.000 empregados.

Located at Ilha do Governador, in the city of Rio de Janeiro, this shipyard was settled in 1995 at the facilities of the former EMAQ shipyard, a traditional Brazilian shipbuilder since 1949.More than 490 vessels of several sizes and types were built at these sites for traditional Brazilian and foreign clients, including offshore, port, military and supply units. Investing in equipment, technology and facilities, pioneer in shipbuilding projects and participating actively in the Brazilian shipbuilding industry, EISA has all the infrastructure needed for the construction of vessels up to 280m. Experience, computer aided systems, high qualified personnel, functional layout, tradition and success. This is EISA, a shipyard that works together with the client in order to guarantee successful projects, with technology, safety and quality.

Industrial facilities

Total area: 150,000m²;
Covered area: 55,000m²;
Capacity of steel processing: 52,000 tons/year;
Two side launching slipways for vessels of up to 280m long and 46m breadth, and 133m long and 22m breadth; four cranes on rails, capacities 60 tons, 50 tons and 20 tons (two); two Gantry cranes, width 48m and 2 x 50t + 1 x 20t capacity; three outfitting quays for vessels of up to 280m / 250m / 200m length; three shops at outfitting area, area 125m x 25m, with 8 overhead traveling cranes between 5 and 10 tons; four shops at structural area with 170m x 35m, 150m x 25m and 230m x 35m (two), with 15 overhead traveling cranes between 10 and 50 tons; pre-assembling area of vessels with 50,000 tons floor capacity, area 270m x 48m, served by two Gantry cranes with 50 + 20 t capacity; two paneling lines with 9 and 11 stations, capacity of two 2 x 4 blocks for each four hours; outfitting facilities to build vessels of up to 280m length; administrative facilities to manage of up to 5,000 employees.

F. Marine Ind. e Com. de Produtos Náuticos Ltda.
Sede e estaleiro (headquarters and shipyard):
Rua Bruno Vicente da Luz, 95
CEP 88311-620 – Itajaí – SC
Phone: +55 47 3249-9999 • **Fax:** +55 47 3249-9963
www.fibrafort.com.br • fibrafort@fibrafort.com.br

Foto: Divulgação F.Marine

Fundada em 1989, em Itajaí, Estado de Santa Catarina. O primeiro modelo de embarcação desenvolvido pela Fibrafort foi a Lagoon 17, que recebeu várias premiações de vendas. A partir de então, a combinação perfeita entre tecnologia de ponta, beleza, desempenho e inovação tornou a empresa um destaque no mercado náutico e atualmente sua linha de produtos satisfaz a consumidores de diferentes estilos de vida e necessidades em mais de 30 países, onde a empresa é reconhecida pela sua qualidade em produtos e serviços. A Fibrafort é hoje o maior estaleiro da América do Sul em unidades produzidas na categoria de embarcações de esporte, lazer e pesca esportiva, classificados entre 15 e 25 pés.

Facilidades industriais

Área total: 18.460 m²
Área construída: 3.125 m²

The company was founded in Itajaí, state of Santa Catarina, in 1989. The first boat model developed by Fibrafort was the Lagoon 17, which received many sales awards. From then forward, the perfect combination between state-of-the-art technology, beauty, performance and innovation have made the company a noteworthy player in the nautical market.
Currently, its product line attends customers of different lifestyles and needs in over 30 countries, where Fibrafort is known for the quality of its products and services.
Today, Fibrafort is the largest shipyard in South America in terms of units produced in sports, leisure and fishing boat category, between 15 and 25 feet.

Industrial facilities

Total area: 18,460m²;
Constructed area: 3,125m².

Indústria Naval do Ceará S.A. - INACE

Sede e estaleiro (headquarters and shipyard):
Av. Presidente Kennedy, 100 - Praia de Iracema
CEP 60060-610 - Fortaleza - CE
Phone: +55 85 3455-1800 • Fax: +55 85 3231-9110 / 3251-1171
www.inace.com.br • inace@inace.com.br

Escritório (office): Av. Nilo Peçanha, 26 - Grupo 904, Centro
CEP 20020-100 - Rio de Janeiro - RJ
Phone/Fax: +55 21 2524-0296 • mariojorge@mcsengenharia.com

Foto: Divulgação Inace

O estaleiro Inace, fundado em 1965, está instalado em Fortaleza, Ceará. Constrói rebocadores, *supply boats*, navios-patrulha, navios de pesca e iates oceânicos. Também trabalha em reparos navais.

Facilidades industriais

Área total: 150.000 m², aproximadamente;
Área coberta: 11.000 m²;
Plataforma elevatória de embarcações: 80m de comprimento; 15,50m de largura; capacidade para embarcações de até 4.000t de peso; interligada por um ship-carrier sobre trilhos a um grande pátio de transferência, comunicando-se por trilhos com todos os berços de construção e reparos;
Amplas oficinas e galpões localizados nas áreas cobertas.

The shipyard INACE, founded in 1965, is set in Fortaleza, in the state of Ceará. It builds towboats, supply boats, patrol ships, fishing ships and oceanic yachts, and works with ship repair.

Industrial facilities

Total area: 150,000m², approximately;
Covered area: 11,000m²;
Synchrolift: 80m long; 15.50m wide; load capacity of up to 4,000 tons; connected to a ship-carrier on rails and a large transfer yard, connected to all buildings and service sites.
Large shops and workshops are located in the covered areas.

INTERMARINE

Vellroy Estaleiros do Brasil Ltda.
Sede e Estaleiro (headquarters and shipyard):
Av. Marechal Rondon, 1368
CEP 06093-010 – Osasco – SP
Phone: +55 11 3652-5252 • **Fax:** +55 11 3652-5264
www.intermarine.com.br • atendimento@intermarine.com.br

Foto: Divulgação Vellroy

Estabelecido no Complexo Industrial de Osasco, em São Paulo, desde 1999, é o único estaleiro que obteve licença de construção da empresa italiana Azimut, que permite construir no Brasil embarcações homologadas e perfeitamente adaptadas ao clima e aos mares brasileiros.
Conta com instalações distribuídas em uma área superior a 50.000 m², onde é produzida uma linha completa de *offshore* e cabinadas, de 38 e 76 pés.

Facilidades industriais

Área total: 50.000m²;
Área coberta: 40.000 m²
Guindastes: um pórtico móvel para 26t; um pórtico móvel para 50t; seis pontes rolantes para 10t, uma ponte rolante para 50t e uma ponte rolante para 20t.

Established in the Industrial Complex of Osasco, in São Paulo, since 1999, it is the only shipyard that obtained a construction license from the Italian company "Azimut", which allows for the construction of officially approved boats in Brazil, that are perfectly adapted to local climate and seas.
Its facilities take an area of over 50,000m², where a complete line of offshore and fly bridge models, from 38 to 76 feet, are produced.

Industrial facilities

Total area: 50,000m²;
Covered area: 40,000m²;
Cranes: two mobile Gantry cranes for 26 tons and 50 tons; eight overhead traveling cranes (six for 10 tons, one for 50 tons and one for 20 tons).

Estaleiro Itajaí S/A

Estaleiro Itajaí S.A.
Sede (headquarters): Av. Almirante Barroso, 54-6º andar - Centro
CEP 20031-002 - Rio de Janeiro - RJ
Phone: +55 21 2125-9400 • **Fax:** +55 21 2125-9427

Estaleiro (shipyard): Rua Herta Thieme, 244 - 1º Distrito Industrial
CEP 88305-620 - Itajaí - SC
Phone: +55 47 348-1100 • **Fax:** +55 47 348-1937
www.www.estaleiroitajai.com.br • metalnave@metalnave.com.br

Foto: Divulgação Estaleiro Itajaí

O estaleiro Itajaí opera desde 1995, sob o controle do "Grupo Metalnave", em instalações industriais modernizadas e em fase de ampliação seguindo um plano diretor de investimentos da ordem de US$ 12 milhões.
É especializado na construção de navios tecnologicamente sofisticados, como gaseiros, químicos, porta-contêineres e de apoio *offshore*.

Facilidades industriais

Área total: 168.422 m²;
Área coberta: aproximadamente 10.000 m² – galpões de processamento e montagem de blocos e diversas oficinas, servidos por pontes rolantes e outros equipamentos;
Carreira de lançamento: 150m de comprimento (em expansão para 200m); capacidade para navios de até 10.000 TPB (em expansão para 30.000 TPB);
Elevador de embarcações tipo "Hydrolift": para embarcações pequenas, de até 570t de peso;
Sistema de transferência de pesos de até 570t através de uma malha de trilhos e vagonetas;
A planta conta com redes de distribuição de eletricidade e gases industriais interligando todas as oficinas, os galpões, a carreira e o cais de acabamento;
Cais de acabamento: 150m de comprimento; atendido por dois guindastes com capacidades de carga de 30t e 8t.

Itajaí shipyard has been in operation since 1995, under the control of the "Metalnave Group", with modernized industrial facilities that are undergoing expansion according to an investment plan of around US$ 12 million.
It is specialized in the construction of technologically sophisticated ships, such as gas carriers, chemical carriers, container ships and offshore supply vessels.

Industrial facilities

Total area: 168,422m²;
Covered area: approximately 10,000m² – processing and block assembly warehouses and various workshops, served by overhead traveling cranes and other equipment;
Launching slipway: 150m long (expanding to 200m), capacity for vessels of up to 10,000 DWT (increasing to 30,000 DWT);
Hydrolift elevator: for small vessels with a weight of up to 570tons;
Weight transfer system of up to 570 tons;
The plant has electricity and industrial gases distribution networks connecting all the shops, warehouses, the slipway and the outfitting quay.
Outfitting quay: 150m long, served by two cranes with load capacities of 30 tons and 8 tons.

Keppel FELS Brasil

Keppel Fels Brasil S.A.
Estaleiro (shipyard): Rua Barão de Jaceguai, s/nº - Ponta d'Areia
CEP 24040-000 - Niterói - RJ
Phone: +55 21 2613-8600 • **Fax:** +55 21 2613-8606
Sede (headquarters): Rua da Assembléia, 10 - Sala 2001 - Centro
CEP 20011-000 - Rio de Janeiro - RJ
Phone: +55 21 2215-0772 • **Fax:** +55 21 2224-2248
www.kfelsbrasil.com.br • kfelsbrasil@kfelsbrasil.com.br

Foto: Ailton Santos

A Keppel Fels Brasil está situada em Niterói, no Estado do Rio de Janeiro, e foi criada em março de 2000. É uma empresa do "Grupo Keppel Fels", de Cingapura, tendo como objetivo principal atender ao mercado de construção naval e offshore de petróleo e gás.
A empresa combina o que de melhor está presente nas empresas associadas. Experiência e capacitação estarão a serviço dos mercados de petróleo e gás nas plataformas continentais do Brasil e do oeste africano.
Utilizando as melhores facilidades e infra-estruturas da América do Sul, aliadas à execução de projetos suportada por avançados recursos computacionais, a Keppel Fels Brasil buscará sempre assegurar a satisfação do cliente através de preços e prazos competitivos.

Facilidades industriais

Área total: 65.000m²;
Área para estruturas: 2.880m²
Oficina de tubulação: 1.440m²;
Oficina de pintura: 500m²;
Cabine de jateamento abrasivo: 375m²;
Almoxarifado: 1.000m²;
Área administrativa: 1.000m²;
Pier nº 1: 2.000t;
Pier nº 2: 6.000t.

The company was created in March 2000 and belongs to the "Keppel Fels Group", from Singapore. Its aim is to attend the shipping construction and offshore oil and gas market.
Keppel Fels Brasil brings together the best of its partnerships. Experience and skills are at the service of the oil and gas markets in the continental platforms in Brazil and West Africa. Using the best facilities and infrastructure in South America, combined with project execution supported by advanced computer resources, the company is always looking to ensure customer satisfaction by way of competitive prices and deadlines.

Industrial facilities

Total area: 65,000m²;
Structure area: 2,880m²;
Piping workshop: 1,440m²;
Painting workshop: 500m²;
Shotblasting cabin: 375m²;
Storeroom: 1,000m²;
Office area: 1,000m²;
Pier 01: 2,000 tons;
Pier 02: 6,000 tons.

Mac Laren Oil
Sede e Estaleiro (headquarters and shipyard): Rua Miguel Lemos, s/nº, Lote 616
CEP 24040-260 – Niterói – RJ
Phone: +55 21 2621-3374 • **Fax:** +55 21 2621-3415
www.maclaren.com.br • maclaren@maclaren.com.br

Foto: Divulgação Mac Laren Oil

Com mais de 69 anos de tradição, a Mac Laren possui duas unidades industriais localizadas no município de Niterói, Estado do Rio de Janeiro: a Unidade Ponta d´Areia e a Unidade Ilha da Conceição (temporariamente ocupada).
A Mac Laren Oil é uma empresa certificada ISO 9001:2000, pela BVQI, para Gestão de Contratos de Obras Navais e Offshore.
Dentre as obras mais recentes realizadas na Unidade Ponta d´Areia, pode-se citar a construção dos módulos de geração e compressão das plataformas P-51, P-52, P-53 e PRA-1.
Recentemente, a Mac Laren iniciou um processo de expansão visando tornar-se um dos mais modernos complexos integrados do País, capaz de realizar ao mesmo tempo a construção e o reparo de unidades marítimas e offshore.

Facilidades industriais

Área total: 30.000 m², na Unidade Ponta d´Areia (com a expansão passará para 75.000m²), e 60.000m² na Unidade Ilha da Conceição;
Área coberta: a Mac Laren Oil trabalha com estruturas modulares, cujo layout dos galpões, das oficinas e das áreas cobertas varia de acordo com os modelos e a quantidade de unidades em construção ou reparação no momento, assim como seus equipamentos de movimentação de cargas e outros;
Carreira de lançamento: a Unidade da Ponta d´areia não possui carreira de lançamento. Conta, entretanto, com um cais reforçado com 360m não-lineares e tem capacidade para construção de grandes estruturas. Com a expansão, o cais dessa unidade terá uma ampliação significativa. Já na Unidade Ilha da Conceição, o cais é de 470m. Essa unidade ainda possui uma carreira de 30m de largura, que permite a construção de embarcações de até 1.500 TDW.

With over 69 years of experience, Mac Laren has two industrial units located in the municipality of Niterói, in the state of Rio de Janeiro: Ponta d'Areia unit and Ilha da Conceição unit (temporarily occupied). Mac Laren Oil holds the ISO 9001:2000 certification, granted by BVQI, for Contract Management of Offshore and Shipping Construction.
Among the recent works conducted in Ponta d'Areia unit must be mentioned the construction of the generation and compression modules of oil platforms P-51, P-52, P-53 and PRA-1.
Recently, Mac Laren has started a process of expansion aiming to have one of the most modern integrated complexes in the country, able to both construct and repair maritime and offshore units.

Industrial facilities

Total area: 30,000m², in Ponta d'Areia unit (to reach 75,000m² after the expansion), and 60,000m², in Ilha da Conceição unit.
Covered area: Mac Laren Oil works with modular structures, so the layout of warehouses, workshops and covered areas varies according to the models and the number of units involved in construction or repair work at a given moment, and with equipment for moving loads and others.
Launching slipway: Ponta d'Areia unit does not have a launching slipway. However, it has a reinforced wharf with a non-linear length of 360m and has the capacity for building large-scale structures. After the expansion, the wharf of this unit will be significantly larger. In Ilha da Conceição unit, the wharf is 470m long. This unit also has a 30m wide slipway, which allows for the construction of boats of up to 1,500 DWT.

Mauá-Jurong S.A.
Sede e estaleiro (headquarters and shipyard):
Rua Dr. Paulo Frumêncio, 28 - Lote 1A (Parte) - Ponta d'Areia
CEP 24040-290 - Niterói - RJ
Phone: +55 21 2613-9999 • **Fax:** +55 21 2722-1509
www.mauajurong.com.br • maua@mauajurong.com.br

Fotos: Divulgação Mauá-Jurong

A Mauá-Jurong opera um dos maiores estaleiros do Brasil, que iniciou suas atividades em 1845, sendo, portanto, a mais antiga e tradicional empresa da área naval ainda em operação no País. Instalado na Ponta D'Areia, em Niterói, Estado do Rio de Janeiro, o Mauá é o único estaleiro de grande porte na Baía de Guanabara e está estrategicamente localizado antes da ponte Rio-Niterói, o que facilita a atracação de embarcações que possuam restrições de altura ou manobra. A Mauá-Jurong oferece a seus clientes uma ampla linha de serviços, incluindo docagem, reparos, engenharia especializada, conversões, novas construções e diversas atividades correlatas. A companhia vem se destacando como um dos maiores centros de construção e integração de unidades flutuantes de produção de petróleo e gás em todo o mundo. A atuação integrada com o "Jurong Shipyard" (Cingapura), através de uma joint venture, possibilitou grande sinergia com otimização de recursos e soma de experiências. A Mauá-Jurong possui três unidades industriais, uma na Ponta d'Areia, uma na Ilha do Caju (antiga "CEC") e outra no Caximbau, na Ilha da Conceição, todos em Niterói. Os três sites estão plenamente reativados e prontos para maiores desafios, nas atividades de construção de navios, offshore e reparos navais. Os topsides dos FPSOs da PETROBRAS P-43, P-48, P-50 e P-54 foram construídos pela Mauá-Jurong, assim como os serviços de integração e comissionamento dos FPSOs P-43, P-50 e P-54.

A Mauá-Jurong está construindo a Plataforma de Mexilhão, que terá capacidade de produzir 15MM/m3/d de gás natural e será peça fundamental do programa da PETROBRAS para implementar aquele campo gigante da Bacia de Santos, a 165km de Caraguatatuba, São Paulo. Esse é o maior contrato do gênero já realizado no Brasil. A empresa posiciona-se como estaleiro de classe internacional, com ênfase no aprimoramento das atividades de SMS&Q (Segurança, Meio Ambiente e Saúde & Qualidade).

Mauá-Jurong S.A. operates one of the largest shipyards in Brazil, which initiated its activities in 1845, thereby making it the oldest and most traditional company in the shipbuilding field that is still in operation in the country. Installed in Ponta d'Areia, Niterói, in the state of Rio de Janeiro, the company is the only large-scale shipyard in the Guanabara Bay and is strategically located before the Rio-Niterói Bridge, which favors the berth of vessels with height or maneuverability restrictions. Mauá-Jurong provides a broad line of services, including docking, repair, specialized engineering, conversions, new constructions and a number of related activities. The company has been receiving much acclaim as one of the largest centers for construction and integration of floating units for oil and gas production around the world. By integrating its work with Jurong Shipyard (Singapore), by way of a joint venture, the company has achieved a great synergy with experience and optimization of resources. Mauá-Jurong has three industrial units, one in Ponta d'Areia, one in Ilha do Caju (formerly, "CEC") and another in Caximbau, Ilha da Conceição, all of which are located in Niterói. All three sites have been fully reactivated and are ready for major challenges in the activities of shipbuilding, offshore and repair. The topsides of PETROBRAS´ FPSOs P-43, P-48, P-50 and P-54 were constructed by Mauá-Jurong, as well as the commissioning and integration services of the FPSOs P-43, P-50 and P-54.

Mauá-Jurong is working on the construction of the Mexilhão Platform, which will have the e capacity to produce 15MM m3/d of natural gas and will be a fundamental player in PETROBRAS program to implement that giant field in the Santos Basin, located 165km oustide of Caraguatatuba, in the state of São Paulo. This is the major contract of this kind ever made in Brazil. The company stands out as a world class shipyard, focusing on enhancement activities for Safety, Environment, Health and Quality.

Unidade I (Estaleiro Mauá) – Ponta d'Areia – Niterói – RJ

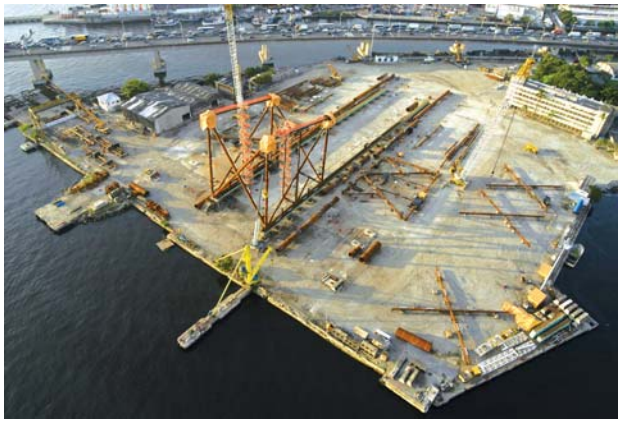
Facilidades industriais

Área total do estaleiro: 180.377m²;
Área coberta: 69.140m²;
Carreira longitudinal: uma, de 223m x 41m, atendida por dois guindastes de 100t;
Dique seco: um, de 167m x 22,50m;
Uma cábrea com capacidade de içamento de 2.050t e altura de lança de 100m;
Cais: dois (Cais I, de 350m, e Cais II, de 306m), atendidos por quatro guindastes de 15, 20 e 30t;
Maior navio construído (1996): petroleiro de 55.000 TPB, com comprimento de 218m e boca de 32,20m;
Porte máximo: 70.000 TPB;
Capacidade de processamento de aço: 36.000 t/ano.

Industrial facilities

Total area of the shipyard: 180,377m² (covered: 69,140m²);
Longitudinal slipway: measuring 223m x 41m, served by two 100 tons cranes;
Drydock: measuring 167m x 22.5m;
1 floating hoist with lift capacity of 2,050 tons and 100m heigth;
Wharfs: two (Wharf I, measuring 350m, and Wharf II, measuring 306m), served by four cranes of 15, 20 and 30 tons;
Largest ship ever built (1996): oil tanker of 55,000 DWT, with a length of 218m and a breadth of 32.20m, for a maximum capacity of 70,000 DWT;
Steel processing capacity: 36,000 tons/year.

Unidade II – Ilha do Caju – Niterói – RJ



Facilidades industriais

Área total: 76.000m²;
Carreira: horizontal, para construção de jaquetas com duas linhas, cada uma com capacidade de 300 t/m até 180m de extensão;
Cais: com capacidade de 20 t/m² (em construção).

Industrial facilities

Total area: 76,000m²;
Slipway: horizontal, for the construction of jackets for platforms in two lines, each with a capacity of 300 tons/m and an extension of up to 180m;
Wharf: with a capacity of 20 tons/m² (under construction).

Unidade III (Caximbau) – Ilha da Conceição – Niterói – RJ

Facilidades industriais

Área total: 78.000m²;
Carreira: horizontal, para construção de módulos com duas linhas, cada uma com capacidade de 280 t/m até 167m de extensão;
Cais: com capacidade de 20 t/m² (em construção).

Industrial facilities

Total area: 78,000m²;
Slipway: horizontal, for the construction of two-line modules, each with a capacity of 280 tons/m and extensions of up to 167m;
Wharf: with a capacity of 20 tons/m² (under construction).

NAVSHIP

Estaleiro Navship Ltda.

Sede e Estaleiro (headquarters and shipyard):
R. Orlando Ferreira, 305
Bairro Machados – Navegantes – SC – 88375-000
Phone: +55 47 2104-2800 • **Fax:** +55 47 2104-2801

Representação comercial (Commercial Representation Office):
Rua da Assembléia 10 Sala, 3601
Centro – Rio de Janeiro – CEP 20011-000
Phone: +55 21 3970-9166 • **Fax:** +55 21 3970-9179
cezar.frauches@choeust.com

Foto: Divulgação Navship

O Estaleiro Navship, inaugurado em 2006 e localizado numa área de 220 mil m² na margem esquerda do Rio Itajaí-Açu, em Navegantes, Estado de Santa Catarina, é o primeiro estaleiro do "Grupo Edison Chouest Offshore" no Exterior. Especializado na construção de barcos de apoio a plataformas de exploração e produção de petróleo e gás, o Navship constrói atualmente seis embarcações do tipo PSV, com 80 metros de comprimento, e já tem contratada a construção de mais seis embarcações. Para a construção dessas embarcações, o estaleiro recebeu financiamento do Fundo da Marinha Mercante.

Facilidades industriais

Área total: 175.000 m²;
Área coberta: 31.145 m²;
Carreira de lançamento: capacidade de lançamento de embarcações de até 115 metros de comprimento e acima de 7.000t de arqueação.

Navship started in 2006 and is located in a 220,000 square meters area on the left bank of the Itajaí-Açu river, in Navegantes, in the state of Santa Catarina. It is the first shipyard owned by the "Edison Chouest Offshore Group" abroad. Navship specializes in building offshore support vessels for oil and gas production rigs. Currently there are six PSV hulls under construction, 80 meters in length each, and six more hulls on order. The funding for all hulls is provided by the Brazilian Merchant Marine Fund.

Industrial facilities

Total area: 175,000m²;
Total covered area: 31,145m²
Launch capacities: up to 115m, over 7,000 tons.

Empresa Brasileira de Reparos Navais S.A. - Renave e Enavi Reparos Navais Ltda.
Sede (headquarters): Av. do Contorno, 169, Barreto
CEP 24110-200 – Niterói – RJ
Phone: +55 21 2199-8000/2628-1025
Fax: +55 21 2624-1662/2628-7855

Estaleiro (shipyard): Ilha do Viana – Niterói – RJ
www.enavi.com.br • renave@enavi.com.br

Foto: Divulgação Renave-Enavi

Fundada em 1974 e situada na Ilha do Viana, na Baía de Guanabara, a RENAVE é o maior estaleiro de reparos navais da América Latina.
A empresa executa obras gerais de reparos, jumborização, remotorização, conversão e extensão de vida útil de navios, além de reparos de embarcações flutuando, em qualquer parte do Brasil, estando física e tecnologicamente capacitada a atender navios de até 80.000 TPB.
O estaleiro estabeleceu convênios com empresas de pintura industrial, produtores de tintas, fabricantes de motores diesel e fornecedores de serviços elétricos e de refrigeração, garantindo, assim, a mais atualizada tecnologia para qualquer tipo de reparo. A especialização da mão-de-obra é, também, um dos fatores responsáveis pelo desenvolvimento de novos métodos de trabalho e pela elevação dos níveis de produtividade, com redução de custos e prazos e diversificação das linhas de serviços, utilizando recursos computacionais.
A empresa, sob o controle do "Grupo REICON", agregou as facilidades da ENAVI, transferindo para a Ilha do Viana o dique flutuante "Almirante Guilhem", bem como todos os equipamentos, o ferramental e os profissionais daquele estaleiro.
Operando em associação com a RENAVE, a ENAVI está apta a prestar todos os tipos de reparos e serviços aos armadores, como a revisão de motores principais e auxiliares, de trocadores de calor, caldeiras, sistemas de refrigeração, bombas, etc., além dos serviços rotineiros de docagem. A ENAVI executa serviços especializados de pintura interna total ou parcial de tanques de carga de navios petroleiros e de transporte de produtos químicos, obedecendo às mais rigorosas especificações dos fabricantes de tintas.

Founded in 1974 and located on Ilha do Viana, in Guanabara Bay, RENAVE is the largest shipyard for ship repair in Latin America.
The company performs general repair work, jumboizing, remotorization, conversion and extension of the vessels lifetime, as well as repair work for floating vessels anywhere in Brazil. The company has capacity to attend vessels of up to 80,000 DWT.
The shipyard has established partnerships with companies involved with industrial painting, paint production, diesel engine manufacturer and electrical and refrigeration services providers, thereby guaranteeing the most up-to-date technology for any kind of repair. The specialization of our workforce is, as well, one of the key factors for the development of new work methodologies and for the increased production levels, with a reduction in costs and turnaround time and the diversification of the types of services, using computer resources.
The company, which is controlled by the "REICON Group", incorporated the ENAVI's facilities transferring the floating dock "Almirante Guilhem" to Ilha do Viana, together with all the equipment, hardware and employees of that shipyard.

ENAVI – Working with RENAVE, the company is able to offer all types of repair and other services to shipowners, such as the check-up of the main engine and secondary ones, heat exchangers, boilers, refrigeration systems, pumps, etc., as well as routine docking services. ENAVI provides specialized services in total or partial internal painting of oil tanker cargo tanks and of tanks transporting chemical products, in compliance with the most strict paint producers specifications.

Facilidades industriais

RENAVE

Área total: cerca de 200.000 m²;
Dique flutuante "Almirante Alexandrino": 215m de comprimento total; 35m de largura interna livre; pontal de 9,50m sobre os picadeiros; capacidade de elevação de 20.000t, para navios de até 80.000 TPB; Dique seco "Henrique Lage": 184m de comprimento total; 27m de largura na entrada; calado máximo de 8,50m; capacidade para navios de até 30.000 TPB;
Dique seco "Orlando Barbosa": 136m de comprimento total; 17,43m de largura na entrada; calado máximo de 4,33m; capacidade para navios de até 8.000 TPB;
Dique flutuante "José Rebelo": 70m de comprimento total; 17m de largura interna livre; calado máximo de 4m; capacidade de elevação de 1.800t;
Oficinas: aparelhadas com máquinas para processamento de aço, fabricação e montagem de tubulações e usinagem de eixos, madres e buchas; ferramental para manutenção de motores diesel, bombas, turbinas, caldeiras e trocadores de calor, vulcanização de eixos simplex no local, fundição com centrifugação de buchas e enrolamento de motores elétricos;
Completos serviços de docagem e capacidade de execução de tratamento de superfícies e aplicação de revestimentos externos e internos à base de epóxi, borracha clorada, silicato inorgânico de zinco, SPC e outros.

ENAVI

Dique flutuante "Almirante Guilhem": 200m de comprimento total; comprimento do flutuante na linha de centro de 180m; largura interna entre as laterais de 34m; largura interna livre entre defensas de 32,80m; pontal moldado de 15,60m; altura dos picadeiros na quilha de 1,75m; calado máximo sobre os picadeiros da quilha de 7,75m; capacidade de elevação de 18.000t; tempo máximo de elevação de 2h30min; servido por dois guindastes de 10t.

Industrial facilities

RENAVE

Total area: around 200,000m².
Floating dock "Almirante Alexandrino": 215m overall length; 35m clear width between dock runway; 9.50m water depth above top of stocks; lifting capacity of 20,000 tons, for vessels of up to 80,000 DWT;
Drydock "Henrique Lage": 184m overall length; 27m maximum width; depth 8.50m; capacity for vessels of up to 30,000 DWT;
Drydock "Orlando Barbosa": 136m overall length; 17.43m maximum width; 4.33m depth; capacity for vessels of up to 8,000 DWT;
Floating dock "José Rebelo": 70m overall length; 17m maximum width; 4m depth; lifting capacity of 1,800 tons;
Workshops: equipped with machines for steel processing, piping manufacturing and assembly and machining of axes and rudder stocks; hardware for maintenance of diesel engines, pumps, turbines, boilers and heat exchangers, vulcanizing of simplex seals on site, centrifugal casting of bushing an electric motors wiring. Complete docking services and capacity to treat surfaces and apply external and internal coatings with epoxi, chlorinated rubber, inorganic zinc silicate, SPC and others.

ENAVI

Floating dock "Almirante Guilhem": 200m overall length; length of the caisson on center line 180m; inner width between side walls 34m; clear width between fenders 32,80m; depth moulded 15,60m; height keelblocks 1,75m; maximum draught over keelblocks 7,75m; lifting capacity 18,000 tons; maximum lifting time: 2h30min; cranes 2 x 10 tons.

Estaleiro Rio Maguari

Estaleiro Rio Maguari S.A.
Sede e estaleiro (headquarters and shipyard):
Estrada do Maracacuera, km 5 - Icoaraci
CEP 66815-140 - Belém - PA
Phone: +55 91 3214-7800 • **Fax:** +55 91 3214-7812
www.riomaguari.com.br • riomaguari@riomaguari.com.br

Foto: Divulgação Estaleiro Rio Maguari

Desde 1997 o estaleiro está instalado no Distrito de Icoaraci, em Belém do Pará, onde ocupa uma área de 120.000 m² às margens do Rio Maguari. Nessa área estão concentradas as facilidades construtivas, na forma de galpões, oficinas, escritórios, áreas para depósito e pré-montagem. Para montagem final, a empresa dispõe de um dique seco com dimensões de 180m x 35m e está construindo um outro dique com 100m x 21m, previsto para entrar em operação em 2007.
A empresa atua na construção e reparos de balsas, empurradores, rebocadores, barcos de pesca, barcos para transporte de passageiros, ferry-boats e terminais flutuantes, além de estruturas metálicas para construção civil, tanto em aço quanto em alumínio.
O corpo técnico do estaleiro, formado por profissionais das diversas áreas de engenharia, apoiado por um sistema de tecnologia de informação permanentemente atualizado, permite à empresa atuar com rapidez e eficiência nas áreas de projeto e construção, tanto na área naval quanto na civil.

Facilidades industriais

Área total: 120.000m²;
Área coberta: 6.000m²;
Dique seco nº 1 (em funcionamento): 180m x 35m;
Dique seco nº 2 (em construção): 100m x 21m;
Galpões para fabricação e pré montagem: 5.700m²;
Almoxarifado de campo: 3.860m²;
Almoxarifado coberto: 936m²;
Almoxarifado avançado e ferramentaria: 120m²;
Oficina mecânica: 270m²;
Oficina de carpintaria: 360m².

Since 1997 the shipyard has been in the District of Icoaraci, in Belém, state of Pará, in an area of 120,000m² by the Maguari River. The building facilities are concentrated in this area with warehouses, workshops, offices, storage spaces and pre-assembly. For the final assembly, there is a 180m x 35m drydock and another 100m x 21m is being constructed, scheduled to be operational in 2007.
The company works with construction and repair of barges, pusher tugs, towboats, fishing boats, passenger transportation boats, ferry-boats, and floating terminals, as well as metallic structures for construction work in steel and aluminum.
The technical workforce, made up of professionals from a wide range of engineering fields, supported by continuously updated information technology, allows the shipyard to work quickly and efficiently in areas such as project and construction, both in the shipping field and onland construction.

Industrial facilities

Total area: 120,000m²;
Covered area: 6,000m²;
Drydock 1 (currently in operation): 180m x 35m;
Drydock 2 (under construction): 100m x 21m;
Warehouse for manufacturing and pre-assembly: 5,700m²;
Field storeroom: 3,860m²;
Covered storeroom: 936m²;
Advance storeroom and tool shed: 120m²;
Mechanic workshop: 270m²;
Carpentry workshop: 360m².

Rio Nave Serviços Navais Ltda.
Sede e estaleiro (headquarters and shipyard):
Rua Carlos Seidl, 714 (Parte) - Caju
CEP 20931-000 - Rio de Janeiro - RJ
Phone: +55 21 3860-8448 • **Fax:** +55 21 3860-8020
www.estaleirorionave.com.br

Foto-montagem: Ronaldo Câmara

O Estaleiro Rio Nave arrendou, em 2000, as instalações do antigo estaleiro "Caneco". Dedica-se à construção de navios do tipo Panamax, porta-contêineres, "ro-ro/lo-lo" e químicos, embarcações offshore, dragas, rebocadores, chatas e embarcações de qualquer natureza até 100.000 TPB. Presta serviços, ainda, na execução de reparos navais em geral, construção de blocos estruturais, módulos de plataformas de petróleo e componentes estruturais para terceiros, conversões, jumborização e modernização de embarcações. Conta atualmente com uma força de trabalho de 650 colaboradores, com projeção de aumento em curto prazo para 2.500 profissionais.

Facilidades industriais

Área total: 94.766m²; **Área coberta:** 43.052m²;
Carreira nº 1: comprimento de 230m; largura de 36m; capacidade para navios até 100.000 TPB; servida por três guindastes de 40t e um guindaste de 20t; **Carreira nº 2:** comprimento de 159m; largura de 34m; capacidade para navios até 30.000 TPB; servida por dois guindastes de 40t e um guindaste de 20t; **Cais de acabamento nº 1:** comprimento de 182m; profundidade de 5m; servido por um guindaste de 40t e um guindaste de 20t; **Cais de acabamento nº 2:** mesmas dimensões do Cais nº 1; servido por dois guindastes de 20t; **Cais de acabamento nº 3:** comprimento de 76m; profundidade de 6m; **Cais de acabamento nº 4:** comprimento de 115m; profundidade de 7m; servido por um guindaste de 20t; **Pier nº 1:** comprimento de 35m; profundidade de 7m; servido por um guindaste de 40t e um guindaste de 20t; **Pier nº 2:** comprimento de 60m; profundidade de 7m; servido por dois guindastes de 20t.

In 2000, Rio Nave leased the installations of an old shipyard called "Caneco". It focuses on the construction of Panamax vessels, container ships, ro-ro/lo-lo and chemical vessels, offshore support vessels, dredges, tugboats, pontoons and other ships of up to 100,000 DWT. It conducts ship repair in general, construction of structure blocks, modules for oil platforms and structure components for other shipyards, conversions of vessels, jumboizing and vessels modernization. Rio Nave have now around 650 employees and aims to achieve a workforce of 2,500 employees in a short time.

Industrial facilities

Total area: 94,766m²;
Covered area: 43,052m²;
Slipway # 1: 230m long, 36m wide; load capacity: ships of up to 100,000 DWT; served by three 40 tons cranes and one 20 tons crane;
Slipway # 2: 159m long, 34m wide; load capacity: ships of up to 30,000 DWT; served by two 40 tons cranes and one 20 tons crane;
Outfitting quay # 1: length 182m; depth 5m; served by one 40 tons crane and one 20 tons crane;
Outfitting quay # 2: the same dimensions as #1; served by two 20 tons cranes;
Outfitting quay # 3: length: 76m; depth: 6m;
Outfitting quay # 4: length: 115m; depth: 7m; served by one 20 tons crane;
Pier # 1: length: 35m; depth: 7m; served by one 40 tons crane and one 20 tons crane;
Pier # 2: length: 60m; depth: 7m; served by two 20 tons cranes.

SERMETAL

Sermetal Estaleiros Ltda.
Sede e estaleiro (headquarters and shipyard):
Rua General Gurjão, 2 (Parte) - Caju
CEP 20931-040 - Rio de Janeiro - RJ
Phone: +55 21 2585-9400 • **Fax:** +55 21 2585-9429
www.sermetal.net • sermetal@sermetal.net

Foto: Divulgação Sermetal

A Sermetal, empresa de capital 100% nacional oriunda da antiga "Ishibras", atua nas áreas de construção, reparos e conversões (naval e offshore). Opera o maior dique seco da América Latina (400.000 TPB).
Em suas instalações, no Caju, Rio de Janeiro, possui capacidade de processamento de aço de 60.000 t/ano.

Facilidades industriais

Área das oficinas (coberta): 16.550m² (oficinas de caldeiraria, tubulação, estrutural e usinagem);
Dique nº 1: 160m de comprimento; 25m de largura; calado com maré zero de 4m; capacidade para navios de até 25.000 TPB;
Dique nº 2: 350m de comprimento; 65m de largura; calado máximo de 6,20m; capacidade para navios de até 400.000 TPB;
Guindastes: um de 300t, um de 200t, um de 100t, dois de 40t e um de 20t;
Pontes rolantes: várias, de 5t até 50t;
Cais de acabamento 1 e 2: comprimento de 293m; calado máximo de 6m;
Cais de acabamento nº 3: comprimento de 45m; calado máximo de 8m;
Cais de acabamento nº 4: comprimento de 286m; calado máximo de 8m.

Sermetal, a company that is 100% nationally-owned and was originated from an old shipyard called "Ishibras", works in the following areas: construction, repair and conversions (shipping and offshore). It operates the largest drydock in Latin America (400,000 DWT).
In its facilities in the district of Caju, Rio de Janeiro, the steel processing capacity is 60,000 tons/ year.

Industrial facilities

Workshop area (covered): 16,550m² (shops for boilers, piping, structures and machining).
Drydock # 1: 160m long; 25m wide; draft of 4m at zero tide; capacity for ships of up to 25,000 DWT;
Drydock # 2: 350m long; 65m wide; loaded draft of 6.20m; capacity for ships of up to 400,000 DWT;
Cranes: Six – 300 tons, 200 tons, 100 tons, 20 tons and two of 40 tons;
Overhead traveling cranes: many, ranging from 5 tons to 50 tons;
Outfitting quay # 1 and # 2: 293m in length; loaded draft of 6m;
Outfitting quay # 3: 45m in length; loaded draft of 8m;
Outfitting quay #4: 286m in length; loaded draft of 8m.

Setal Óleo e Gás S.A.
Sede (headquarters):
Rua da Assembléia, 10 - Sala 4104 - Centro
CEP 20011-000 - Rio de Janeiro - RJ
Phone/Fax: +55 21 3970-1294
www.setal.com.br • setal@setal.com.br

Foto: Divulgação Setal

A Setal é uma empresa que possui grande experiência no mercado de engenharia, suprimentos, construção e montagem industrial em diversos segmentos dinâmicos da economia nacional. Está orientada para executar empreendimentos integrados e completos que incluem engenharia básica, detalhamentos de engenharia, compras, inspeção e diligenciamento de equipamentos e materiais, gerenciamento dos projetos, construção civil, montagem eletromecânica e start-up. Especializou-se na instalação de plantas sob a forma de contratos "Lump Sum Turn Key" (empreitada global com preço fechado), de que são exemplos as atividades de exploração, produção e refino de petróleo e gás, petroquímica, pipeline, fertilizantes, química e geração de energia para plataformas de petróleo e gás.
Qualidade, Segurança, Saúde e Meio Ambiente sempre foram preocupações da Setal Óleo e Gás. O desempenho de Segurança, Saúde e Meio Ambiente foi um ponto destacado nas diversas obras, onde nossa excelente gestão resultou na conquista de diversos prêmios

Setal is a high experienced company in the engineering, supplies, construction and industrial assembly markets in a number of dynamics sectors of the country's economy. It focuses on carrying out integrated and complete ventures, which include basic engineering, engineering detailing, procurement, inspection and dilligence of equipment and materials, project management, construction work, electromechanic assembly and start-up. It has specialized in the installation of plants under the *lump sum turnkey* contract type, examples of which include the activities of exploration, production and oil and gas refinery, petrochemicals, pipeline, fertilizers, chemicals and energy generation for oil and gas platforms.
Quality, Safety, Health and the Environment have always been prime concerns of Setal. Our performance in Safety, Health and the Environment was a highlight in a number of constructions, where our excellent management has resulted in a number of prizes.

SRD OFFSHORE

SRD Offshore S.A.
Sede (headquarters):
Av. Venezuela, 3, Salas 1501/02, Saúde
CEP 20081-311 – Rio de Janeiro – RJ
Phone: +55 21 2233-3035 • **Fax:** +55 21 2233-8272
Estaleiro (shipyard):
Rua Almirante Noronha, s/nº, Jacuecanga
CEP 23905-000 – Angra dos Reis – RJ
Phone: +55 24 3361-6960
www.srdoffshore.com

Foto: Divulgação SRD

A SRD Offshore atua no mercado há 6 anos, construindo e reparando plataformas, rebocadores, embarcações de apoio offshore e de passeio. Situada em Angra dos Reis, no Estado do Rio de Janeiro, possui instalações equipadas com ferramentas de tecnologia que garantem a qualidade e segurança das atividades executadas.

O maior objetivo da empresa é promover um relacionamento duradouro com os clientes, através da satisfação das suas necessidades, gerando produtos e serviços de qualidade, num processo contínuo de aperfeiçoamento do trabalho, de forma a manter a harmonia e o respeito com os clientes, com o meio ambiente e entre os membros da empresa.

Facilidades industriais

Área total: 85.000m²;
Área coberta: 7.170m²;
Dique flutuante: 76,4m (comprimento), 29,20m (largura) e calado com 2,70m;
Cais nº 1: extensão de 80m; calado máximo de 6m; servido por um guindaste de 8t;
Cais nº 2: extensão de 80m; calado máximo de 6m;
Carreira longitudinal: para embarcações de até 120t.

SRD Offshore has been in the market for 6 years, building and repairing platforms, towboats, offshore and leisure boats. Located in Angra dos Reis, in the state of Rio de Janeiro, its facilities are equipped with technological tools that ensure the quality and safety of our activities. Its greatest goal is to develop a long-term relationship with its clients by meeting their needs, creating high quality goods and services, in a ongoing enhancement process, so as to keep the harmony and respect with clients, the environment and the employees of the company.

Industrial facilities

Total area: 85,000m²;
Covered area: 7,170m²;
Floating dock: 76.4m long; 29.2m wide; draft of 2.7m;
Wharf # 1: length 80m; loaded draft of 6m; served by a 8 tons crane;
Wharf # 2: length 80 m; loaded draft of 6 m;
Longitudinal slipway: load capacity of vessels up to 120 tons.

Superpesa Industrial Ltda.
Sede (headquarters):
Av. Brasil, nº 42.301 (Parte) – Campo Grande
CEP 23095-700 - Rio de Janeiro - RJ
Phone/Fax: +55 21 2394-9000
www.superpesa.com.br • sergiopinho@superpesa.com.br

Foto: Óskar Sjöstedt

A Superpesa é uma empresa que se dedica à construção naval de embarcações de pequeno e médio porte e à fabricação de equipamentos e estruturas metálicas em geral. Dispõe de instalações próprias dotadas de toda infra-estrutura nas áreas de caldeiraria pesada e usinagem de precisão.

Facilidades industriais

Área total: 96.300m²;
Administração: 2.600m²;
Almoxarifado: 900m²;
Usinagem: 2.600m²;
Caldeiraria: 8.000m²;
Pintura: 600m²;
Jato de granalha: 600m²;
Oficinas gerais: 12.000m²;
Pátio livre: 69.000m².

Superpesa is a company committed to the construction of small to medium-sized vessels, as well as the manufacturing of equipment and metal structures in general. It owns facilities equipped with the complete infrastructure for making heavy boilers and for precision machining.

Industrial facilities

Total area: 96,300m²;
Administration: 2,600m²;
Warehouse: 900m²;
Machining: 2,600m²;
Boiler: 8,000m²;
Painting: 600m²;
Pure jet: 600m²;
General workshops: 12,000m²;
Free yard: 69,000m².

Transnave Estaleiro de Reparos e Construção Naval S.A.
Sede e estaleiro (headquarters and shipyard):
Praia da Ribeira, 160 - Ilha do Governador
CEP 21930-040 - Rio de Janeiro - RJ
Phone/Fax: +55 21 3396-9667
www.transnave.com.br • transnave@transnave.com.br

Foto: Divulgação Transnave

O estaleiro Transnave, fundado em 1985, está localizado na Praia da Ribeira, Ilha do Governador, Rio de Janeiro. É uma empresa do "Grupo Transtur". Realiza obras de complexidade incluindo navios de apoio marítimo.

Facilidades industriais

Área total: 15.000m²;
Área coberta: 1.035 m²;
Pátio de montagem de blocos: 8.982 m²;
Carreira: capacidade para embarcações de até 500 TPB;
Cais de acabamento: para embarcações de até 60m de comprimento; calado máximo de 4m.

Transnave shipyard, founded in 1985, is located on the beach named Praia da Ribeira, in Ilha do Governador, Rio de Janeiro. It is part of the "Transtur Group".
It conducts complex constructions, including offshore support ships.

Industrial facilities

Total area: 15,000m²;
Covered area: 1,035m²;
Block assembly area: 8,982m²;
Slipway: load capacity for vessels of up to 500 DWT;
Outfitting quay: for vessels of up to 60m in length; loaded draft of 4m.

TWB S.A. Const. Naval, Serv. e Transp. Marítimos
Sede (headquarters): R. José Marques, 26/1º andar
Vila Santa Rosa – CEP 11431-020 – Guarujá – SP
Phone/Fax: +55 13 3348-4848
Escritório (office): Av.Oscar Pontes, 1051 – Água de Meninos
CEP 40460-140 – Salvador – BA
Phone: +55 71 2105-9700

Estaleiro (shipyard): R. Manoel Evaldo Muller, 3388 – Volta Grande
CEP 88375-000 – Navegantes – SC – **Phone:** +55 47 2103-4030
www.twb.com.br • comercial@twb.com.br

Foto: Divulgação TWB

Fruto da fusão do estaleiro "Premolnavi" com a "Transbunker", a TWB vem atuando em diversos setores dentro da logística naval, como construção e locação de embarcações, transportes marítimos, defesa ambiental e aqüicultura.
Destacam-se, contudo, as operações de travessias litorâneas de veículos e passageiros nos Estados de São Paulo e da Bahia e a construção naval no sul do Brasil, em Navegantes, no Estado de Santa Catarina.
Com unidades administrativas e operacionais estrategicamente localizadas em Guarujá (Estado de São Paulo), Navegantes (Estado de Santa Catarina) e Salvador (Estado da Bahia), a TWB estende sua atuação de forma a dar suporte imediato a todas as atividades desenvolvidas.
Se o ano de 2004 ficou marcado como um divisor de águas para a TWB, pode-se afirmar que em 2005 a empresa consolidou sua posição no cenário nacional, sendo reconhecida como uma referência no mercado de transportes aquaviários e construção naval.

Facilidades industriais

Área total: 77.666 m²;
Áreas cobertas não industriais: 900m²;
Áreas cobertas industriais: 7.386m²;
Carreira: 75m de comprimento por 16m de largura, com capacidade para embarcações de até 1.800 toneladas de peso leve.

A result of the "Premolnavi" and "Transbunker" shipyards merger, TWB has been working in a variety of sectors involved in shipping logistics, such as the construction and rental of vessels, sea transportation, environmental defense and aquiculture.
Its main operations are the seashore cross-over of vehicles and passengers in the states of São Paulo and Bahia, and the ship construction in the South of Brazil, in Navegantes (state of Santa Catarina).
With administrative and operational units located in Guarujá (state of São Paulo), Navegantes (state of Santa Catarina) and Salvador (state of Bahia), TWB extends its work to support all its activities.
If 2004 went down in history as a shift period for TWB, one can say that 2005 was the year the company consolidated its position in the national scenario, coming to be recognized as a benchmark in the market of water transportation and shipbuilding.

Industrial facilities

Total area: 77,666m²;
Non-industrial covered areas: 900m²;
Industrial covered areas: 7,386m²;
Slipway: 75m long, 16m wide, with a load capacity for vessels of up to 1,800 tons of light weight.

UTC Engenharia S.A.
Sede (headquarters): Rua Bela Cintra, 986, 10º andar
CEP 01415-906 - São Paulo - SP
Phone: +55 11 3124-1200 • **Fax:** +55 11 3259-2539
www.utc.com.br • utc@utc.com.br

Estaleiro (shipyard): Rua Monsenhor Raeder, 273/275 - Barreto
CEP 24110-814 – Niterói – RJ
Phone: +55 21 2624-9200 • **Fax:** +55 21 2620-4948

Foto: Divulgação UTC

Fundada em 1974, a UTC é uma das principais empresas brasileiras na área de serviços, ocupando uma relevante posição nos setores de produção, petróleo e gás, petroquímica, geração de energia, siderurgia, metalurgia, papel e celulose e outros setores. Ao longo de sua existência, a UTC vem concentrando suas atividades em contratos de gerenciamento, construção, montagem e manutenção para os vários setores industriais de um modo geral, fornecendo serviços nas mais diversas formas de contratos, especialmente EPC.
Dentre suas principais atividades destacam-se: elaboração de projetos, suprimento, construção e montagem, comissionamento, condicionamento, assistência à partida, pré-operação, operação assistida e partida, além de manutenção especializada, preventiva e corretiva.
A UTC possui duas Bases de Operações Offshore, uma em Niterói e outra em Macaé, ambas no Estado do Rio de Janeiro. Dispõe de uma infra-estrutura adequada ao desempenho eficaz e imediato de todas as atividades administrativas, técnicas e operacionais necessárias ao cumprimento dos seus contratos. Pioneira na implantação de sistemas de qualidade na área de engenharia, a UTC está certificada nas normas ISO 9001:2000, ISO 14001, OHSAS 18000 e a SA 8000, estando preparada para atuar no mercado de engenharia no Brasil e no Exterior.

Facilidades industriais

Área total: 112.000m²;
Instalação e área de montagem: 9.472m²;
Píer nº 1: comprimento de 30m; profundidade de 6m;
Pier nº 2: comprimento de 50m; profundidade de 7m.

Founded in 1974, UTC Engenharia is one of the major Brazilian companies in the services business, occupying a relevant position in sectors such as production, oil and gas, petrochemicals, energy generation, metals, paper and pulp, and others. Throughout the years, UTC Engenharia has focused on management, construction, assembly and maintenance contracts, for various industry sectors, providing of services under various contractual modalities, especially EPC (engineering, procurement, and construction). Among its main activities are design, procurement, construction and building, conditioning, commissioning, start-up assistance, pre-operation, assisted operation, and also specialized, preventive and corrective maintenance. UTC Engenharia has two offshore operation units, one in Niterói and another one in Macaé, both in the state of Rio de Janeiro. Its infrastructure is fully prepared for the effective and immediate performance of all administrative, technical and operational activities required for fulfilling its contracts. Pioneer in the implementation of quality systems in the engineering area, the company has the ISO 9001:2000, ISO 14001, OSHA 18000 and SA 8000 Standards, and it is prepared to operate in the engineering market, both in Brazil and abroad.

Industrial facilities

Total area: 112,000m²;
Installation and assembly area: 9,472m²;
Pier # 1: 30m length, 6m depth;
Pier # 2: 50m length, 7m depth.

Wilson, Sons Estaleiros

Wilson, Sons Estaleiros
Matriz (head-office): Rua Jardim Botânico, 518 - 3º andar
CEP 22461-000 - Rio de Janeiro - RJ
Phone: +55 21 2126-4120 • **Fax:** +55 21 2126-4190
www.wilsonsons.com.br • box@wilsonsons.com.br

Estaleiro (shipyard): R. Pe. Arnaldo Caiaffa, 246
CEP 11430-020 - Guarujá - SP
Phone: +55 13 3347-7200 • **Fax:** +55 13 3358-2748
ga@wilsonsons.com.br

Foto: Divulgação Wilson,Sons

O "Grupo Wilson, Sons", desde 1837, sempre manteve uma estreita relação com o transporte marítimo e sua entrada na indústria da construção naval, há mais de 80 anos, foi uma conseqüência inevitável. Foi o primeiro a obter a certificação ISO 9002, emitida pelo LRQA – Lloyd´s Register Quality Assurance. Localizado no Porto de Santos, tem como especialidade a construção de embarcações supridoras de plataformas marítimas (PSVs), rebocadores e embarcações de trabalho em geral, tendo como matéria-prima o aço ou o alumínio.
Por possuir um arranjo combinado de dique/carreira, o estaleiro está habilitado a realizar trabalhos de reparos e docagens.

Facilidades industriais

Área total: 22.000m²;
Carreira/dique: comprimento de 205m; largura de 16m; calado máximo de 5m; capacidade para embarcações de até 1.500 TPB.

The "Wilson, Sons Group" has, since 1837, always kept a close relationship with marine transportation and entering into the shipbuilding industry, over 80 years ago, was just the natural outcome. It was the first company to obtain the ISO 9002 Certification, issued by LRQA – Lloyd's Register Quality Assurance.
Located in the Santos Port, it specializes in the construction of vessels to support marine platforms (PSVs), towboats and work boats in general, made of steel or aluminum. As it has a combined arrangement of dock and slipway, the shipyard can perform repair work and docking services.

Industrial facilities

Total area: 22,000m²;
Slipway/dock: 205 m long; 16m wide; loaded draft of 5m; with a load capacity for vessels of up to 1,500 DWT.

ANOTAÇÕES/NOTES

ANOTAÇÕES/NOTES

LOCALIZAÇÃO/SITUATION

Área total do país/Total area:
8.550.000 km²

População/Population
185 milhões

População economicamente ativa/ Economicaly active population:
83.250.000

Portos/Ports
46

Rios navegáveis/Navegable rivers:
36 mil quilômetros

Costa do Brasil/Coastline of Brazil:
Estende-se sobre 39º de latitude, desde 05º N até 34º S, e sobre a distância de mais de 9.200 km de linha real.

Extends over 39 degrees latitude, from 05º North from 34º South, and over more than 9200 kilometers of real line.
(Villwock, 1994)

Fonte/Source: IBGE

SINAVAL

Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore

Rua Santa Luzia, 799, sala 703, Centro • CEP 20030-041
Phone: +55 21 2533-4568 • Fax: +55 21 2533-5310
Av. Churchill, 94, sala 210, Centro • CEP 20020-050
Phone: +55 21 2532-4878 • Fax: +55 21 2532-4705
Rio de Janeiro • RJ • Brazil • www.sinaval.org.br