

# NAVEGAÇÃO



Investimentos na Metade Sul do Estado criam uma nova economia, voltada para atender às necessidades da indústria petrolífera brasileira

## Encomendas consolidaram o polo naval de Rio Grande

Depois do Consórcio Quip (formado pelas empresas Queiroz Galvão, UTC Engenharia, Camargo Corrêa, IESA e PJMR) ter construído a plataforma de petróleo P-53 em Rio Grande, a companhia trabalha na implantação da P-63 e da P-55 no município. Além disso, um dos sócios do grupo, a Queiroz Galvão, espera para o segundo semestre a chegada a Rio Grande do casco que servirá de base para a P-58 - a plataforma será uma unidade FPSO que operará no Campo de Baleia Azul, no Espírito Santo, a cerca de 78 quilômetros da costa, em águas com profundidade de 1,4 mil metros. A estrutura terá capacidade de produção de 180 mil barris diários, 6 milhões de m<sup>3</sup>/dia de gás e acomodações para 110 pessoas. Serão 17 poços produtores de petróleo e gás e dez injetores. A FPSO também terá capacidade para armazenar 1,6 milhão de barris de petróleo.

O prefeito de Rio Grande, Fábio Branco, argumenta que a construção das plataformas aproxima a afirmação do polo naval do Rio Grande do Sul. "Essas demandas criam oportunidades para que empresas fornecedoras venham para cá e contribuam para a economia regional", comemora. Além das plataformas, outros empreendimentos fortalecerão o desenvolvimento econômico da Metade Sul gaúcha. O presidente da Ecovix - Engevix Construções Oceânicas, Gerson de Mello Almada, relata que as encomendas existentes para a empresa (que administra o



Almada diz que construção de oito cascos para a Petrobras e a fábrica de painéis impulsionam a Ecovix

ECOVIX/ENGENHARIA

dique seco de Rio Grande) são os contratos dos oito cascos para FPSOs da Petrobras que operarão na Bacia de Santos.

O executivo revela que a empresa está iniciando a construção de uma fábrica de painéis com capacidade de 8,5 mil toneladas mensais, com estimativa de R\$ 300 milhões de investi-

mento. "Estamos investindo sempre na melhoria técnica e de produtividade do Estaleiro Rio Grande (nome do complexo da Ecovix no Estado)", diz Almada. Para ele, a perspectiva é de crescimento do setor naval nos próximos anos. "Temos um programa muito forte que deverá ser acompanhado pelos fornecedores nacionais." Almada ressalta que os investimentos anunciados pela Petrobras devem contribuir para que essa projeção torne-se um fato. Para o gerente da implementação de empreendimentos de plataformas para o Pré-Sal da Petrobras, Márcio Ferreira Alencar, o polo naval está consolidado. Ele adianta que, com o projeto dos oito cascos, a estimativa é gerar 5,8 mil empregos diretos e 17,4 mil indiretos, totalizando 23,2 mil no pico das obras.

Alencar e Almada concordam que os adventos do Pré-Sal e do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef) reativaram a capacitação brasileira no setor naval com a incorporação de novas tecnologias. "Os negócios estão alvissareiros em Rio Grande", comemora o secretário de Infraestrutura e Logística, Beto Albuquerque. Ele adverte que é preciso melhorar a infraestrutura no entorno do polo naval e cita como vital que o governo federal discuta uma ligação "a seco" entre São José do Norte e Rio Grande. Beto ressalta que a implantação de um túnel subaquático não é mais uma obra de engenharia impossível.

## Indústria naval ressurgue no País

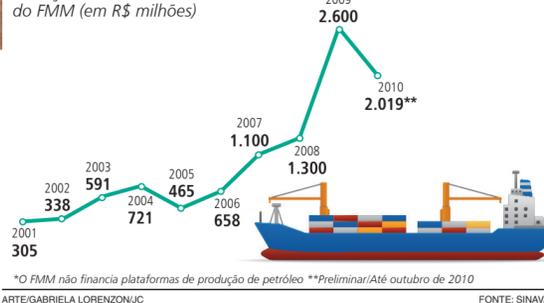
Atualmente estão sendo construídos nos estaleiros brasileiros embarcações que somam um total de 6,2 milhões de TPB e um quarto desse volume está sendo trabalhado no Rio Grande do Sul

Jefferson Klein

O Brasil, que chegou a ter um dos principais parques navais do mundo na década de 1970 viu esse setor ficar enfraquecido com o passar do tempo. Agora, motivado por uma série de programas e encomendas, realizados principalmente pela Petrobras, o segmento espera uma retomada e um grande crescimento para os próximos anos. De acordo com dados do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval

### Desembolsos do Fundo da Marinha Mercante (FMM)\*

Evolução dos desembolsos do FMM (em R\$ milhões)



\*O FMM não financia plataformas de produção de petróleo \*\*Preliminar/Até outubro de 2010

ARTE/GABRIELA LORENZONUC

FONTE: SINAVAL

## Sinaval alerta para importância do setor para o comércio do Brasil



Para Rocha, domínio global do transporte marítimo por poucas operadoras exige uma resposta política do Brasil

SINAVAL/ENGENHARIA

O Brasil está desenvolvendo o maior programa mundial de investimentos na exploração e produção de petróleo e gás em alto-mar, afirma o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha. Esse fenômeno torna o segmento offshore (alto-mar) um dos principais mercados para a indústria de construção naval brasileira. Mas, comenta Rocha, existem encomendas de outros setores além do offshore como o de apoio portuário - rebocadores e navios para suprimento de bunker e navios-petroleiros - que serão adquiridos principalmente pela Transpetro e Petrobras, navios granaleiros e porta-contêineres para navegação de cabotagem, comboios para navegação fluvial e navios patrulha para a Marinha brasileira.

Outro fato mencionado pelo presidente do Sinaval é que o Plano Nacional de Logística (PNL) prevê o aumento da participação do transporte aquaviário na matriz de transportes. Esse crescimento vai ocorrer com as expansões

da navegação de cabotagem e do transporte fluvial. Esses são dois segmentos em que são esperados os maiores volumes de encomendas. Quanto ao transporte fluvial, outra vantagem é que o Brasil tem uma extensão total de 63 mil quilômetros em lagoas e rios. No entanto, são aproveitados atualmente apenas 13 mil quilômetros de vias fluviais e lacustres e em torno de 29 mil quilômetros já estão disponíveis para utilização.

O Sinaval também chama a atenção para a navegação marítima. Entre as considerações feitas pelo sindicato está a de que cerca de 95% do comércio exterior praticado pelo Brasil é realizado pelos oceanos, ou seja, a navegação é um segmento essencial para a economia nacional. Para Rocha, a existência de navegação própria inibe a prática abusiva de preços no transporte marítimo. A criação de uma frota gera emprego e renda, impulsionando a indústria da construção naval e ou-

tros segmentos da economia interna.

Rocha sustenta que o domínio mundial do transporte marítimo por poucas operadoras exige uma postura política em defesa da navegação de cabotagem no Brasil. A frota mundial, de aproximadamente 67 mil navios, está concentrada em 37 países que transportam 92% da carga global de 1,107 bilhão de TPB. O transporte marítimo global sofreu, nos últimos 20 anos, um forte processo de fusões e aquisições e poucas operadoras passaram a dominar o mercado. As maiores empresas de transporte marítimo movimentam em torno de 60% dos contêineres do mundo todo e todas têm operações nos portos do Brasil. Conforme informações do Sinaval, o afretamento de navios de bandeira estrangeira no País, para transportes em longo curso, somou, no período de 2003 a 2008, US\$ 7,962 bilhões, o que corresponde ao valor de um programa de construção naval de mais de 50 embarcações.



Costa afirma que a estatal brasileira vai precisar de mais estaleiros porque os projetos vão continuar

## Diretor da Petrobras elogia a postura do Estaleiro Atlântico Sul

O fortalecimento do setor naval brasileiro passa pelas atividades dos estaleiros. "Vamos precisar de mais complexos, pois os projetos não vão parar", prevê o diretor de Abastecimento da Petrobras, Paulo Roberto Costa. Ele indica que a empresa que "acordou" para as oportunidades do segmento o Estaleiro Atlântico Sul. Considerado um dos maiores players do setor de construção, reparação naval e offshore do Hemisfério Sul, o Atlântico Sul ocupa um terreno de 1,62 milhão de m<sup>2</sup>, com área industrial coberta de 130 mil m<sup>2</sup>. O complexo possui um dique seco de 400 metros de extensão, 73 metros de largura e 12 metros de profundidade. O dique tem dois superguindastes do tipo Goliath de 1,5 mil toneladas de capacidade, dois guindastes de 50 toneladas e dois de 35 toneladas. Os Goliaths do estaleiro representam um investimento de US\$ 68 milhões. Eles estão entre os maiores do mundo e têm a mesma capacidade dos que estão instalados nos estaleiros mais modernos da Ásia.

### Programa EBN prevê o afretamento de 39 navios brasileiros até 2017

Por isso, seu crescimento contribui com o desenvolvimento desse setor. Nesse sentido, a Petrobras tem a expectativa de nos próximos dez anos dobrar a produção de petróleo. "Então precisamos criar soluções para se ter um ambiente em que se desenvolva esse negócio", defende Figueiró.

O diretor de Abastecimento da Petrobras, Paulo Roberto Costa, acrescenta que o afretamento de embarcações é uma forma de aferir resultados. Com a iniciativa, é possível comparar o desempenho da frota da Transpetro (braço logístico da Petrobras), em relação às atividades das empresas privadas.

O fortalecimento do setor naval brasileiro passa pelas atividades dos estaleiros. "Vamos precisar de mais complexos, pois os projetos não vão parar", prevê o diretor de Abastecimento da Petrobras, Paulo Roberto Costa. Ele indica que a empresa que "acordou" para as oportunidades do segmento o Estaleiro Atlântico Sul. Considerado um dos maiores players do setor de construção, reparação naval e offshore do Hemisfério Sul, o Atlântico Sul ocupa um terreno de 1,62 milhão de m<sup>2</sup>, com área industrial coberta de 130 mil m<sup>2</sup>. O complexo possui um dique seco de 400 metros de extensão, 73 metros de largura e 12 metros de profundidade. O dique tem dois superguindastes do tipo Goliath de 1,5 mil toneladas de capacidade, dois guindastes de 50 toneladas e dois de 35 toneladas. Os Goliaths do estaleiro representam um investimento de US\$ 68 milhões. Eles estão entre os maiores do mundo e têm a mesma capacidade dos que estão instalados nos estaleiros mais modernos da Ásia.

Até 2017, 39 navios brasileiros serão utilizados para o transporte de petróleo e seus derivados. O gerente-geral de Transporte Marítimo do Abastecimento da Petrobras, Rogério Figueiró, argumenta que o emprego de navios nacionais diminui a exposição da companhia à volatilidade do mercado internacional de frete.

Ele ressalta que a estatal tem uma relação intensa e estratégica com o transporte marítimo, pelo perfil da companhia.