



Construção naval: trajetória e realidade



Março 2012

Indicador SINAVAL



O indicador SINAVAL mostra negócios em expansão, com o anúncio da conquista, pelo Estaleiro Enseada do Paraguaçu, da conversão de quatro cascos de petroleiros nas plataformas do tipo FPSO (P-74, P-75, P-76 e P-77). A obra será realizada no Estaleiro Inhaúma, localizado no bairro do Caju, no Rio de Janeiro (RJ). Expansão também nas encomendas de módulos de processos para plataformas.



Módulo de força da Wartsila

O presidente do SINAVAL, Ariovaldo Rocha, divulga o documento “Construção naval: trajetória e realidade”, com o objetivo de informar que a construção naval brasileira não está em crise. Nunca deixou de entregar navios e os

problemas ocorridos no passado, de 1979 a 1999, foram resultado da recessão econômica e da crise cambial e fiscal que o Brasil sofreu. Uma página superada pela realidade atual.

Páginas 3, 4 e 5

1956 a 1961

O governo lança o Plano de Metas. O FMM é criado em 1958.

1966

A primeira plataforma fixa (P-1) é construída no Estaleiro Mauá.

1971 a 1980

O governo lança os Planos de Construção Naval. O Brasil conquista o 2º lugar mundial em volume de encomendas de construção naval.

1981

O Brasil enfrenta a primeira recessão econômica desde 1945.

1983

O BNDES assume a gestão dos financiamentos do FMM.

1985

O Brasil enfrenta crise cambial e fiscal. A dívida externa é solucionada pelo Plano Brady.

1990

A desregulamentação do transporte marítimo de longo curso inviabiliza a operação de armadores brasileiros.

1997

A Petrobras reconhece a necessidade de o Brasil ter construção naval própria para atender à demanda offshore.

2000

Os estaleiros passam a ter encomendas de navios de apoio marítimo (Offshore Support Vessels – OSV).

2003

O SINAVAL apresenta ao governo Lula o plano de recuperação da construção naval. O governo brasileiro torna o setor uma prioridade. A Transpetro lança o Promef para construção de petroleiros e modernização da frota.

2005

As plataformas offshore passam a ser construídas no Brasil.

Enseada do Paraguaçu assume estaleiro Inhaúma

Página 2

Construção de plataformas avança

Página 6



Março 2012

Carta Naval

A realidade da construção naval brasileira fala por si própria. Nesta edição, publicamos o texto “Construção naval: trajetória e realidade” para apresentar à opinião pública uma posição oficial do SINAVAL diante de críticas fora de contexto. O momento permanece sendo de desafios e realizações. A primeira obra, de uma série de quatro, de conversão de cascos para construção de plataformas do tipo FPSO no Estaleiro Inhaúma, no Rio de Janeiro, representa a entrada em produção de um dos mais importantes ativos da construção naval brasileira, que é o dique seco do antigo Estaleiro Ishibras. Na área da desoneração fiscal, os

estaleiros foram beneficiados com a desoneração da folha de pagamento, juntamente com outros setores que são importantes empregadores, fato que demonstra a ação coordenada do governo federal para a expansão e manutenção do emprego industrial. A avaliação, quanto ao andamento das obras, da construção de plataformas de produção de petróleo demonstra regularidade e avanços. Um quadro positivo que merece ser destacado.

Ariovaldo Rocha
Presidente do SINAVAL



Enseada do Paraguaçu vence licitação para conversão de quatro cascos em FPSOs

O Estaleiro Enseada do Paraguaçu (Odebrecht, UTC e OAS) venceu a licitação da Petrobras para realizar a conversão dos cascos para as quatro plataformas do tipo FPSO P-74, P-75, P-76 e P-77. O Enseada do Paraguaçu assu-

mirá o arrendamento do Estaleiro Inhaúma, localizado na Baía de Guanabara (RJ), no bairro carioca do Caju (antigo Ishibras). O primeiro casco, que será a P-74, já se encontra no Estaleiro Inhaúma para início da conversão.



Estaleiro Inhaúma – Rio de Janeiro (RJ)

EXPEDIENTE

DIRETORIA SINAVAL

Ariovaldo Santana da Rocha

PRESIDENTE

Paulo Cesar Chafic Haddad

VICE-PRESIDENTE

Augusto Ribeiro de Mendonça Neto

VICE-PRESIDENTE

Sergio Hermes Martello Bacci

VICE-PRESIDENTE

Arnaldo Calbucci Filho

VICE-PRESIDENTE

Carlos Reynaldo Camerato

VICE-PRESIDENTE

Alceu Mariano de Melo Souza

VICE-PRESIDENTE

Angelo Alberto Bellelis

PRESIDENTE DA REPRESENTAÇÃO

REGIONAL NORTE-NORDESTE

Franco Papini

VICE-PRESIDENTE EXECUTIVO

Sergio Luiz Camacho Leal

SECRETÁRIO-EXECUTIVO

ADMINISTRAÇÃO

Jorge Antonio de Faria

ASSESSOR DA SECRETARIA EXECUTIVA

Matheus Casado Martins

ASSESSOR PARA ASSUNTOS ESTRATÉGICOS

Marcelo de Carvalho

DIRETOR DE ADMINISTRAÇÃO

Laerson de França Santos

DIRETOR FINANCEIRO

Karinne Alcina Campello Campi

GERENTE DO DEPARTAMENTO JURÍDICO

Ewelín Tavares

ASSESSORA DA VICE-PRESIDÊNCIA EXECUTIVA

Ivan Leão

ASSESSOR DE IMPRENSA

O **SIM – SINAVAL Informa Mensal**

é um informativo digital editado sob a responsabilidade da Diretoria do SINAVAL.

Ivan Leão www.ivals.inf.br

ASSESSOR DE IMPRENSA

Trama Criações www.tramacriacoes.com.br

DESIGN GRÁFICO

SINAVAL – Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore

Avenida Churchill, 94

2º andar – Conjuntos 210 a 215

Centro – Rio de Janeiro – RJ

CEP 20020-050

Tel.: (21) 2533-4568 – Fax: (21) 2533-5310

sinaval@sinaval.org.br

www.sinaval.org.br



Março 2012

Construção naval: trajetória e realidade

Ariovaldo Rocha, presidente do SINAVAL

A realidade é que a indústria da construção naval brasileira não está em crise, nunca deixou de entregar navios encomendados no passado e vem cumprindo suas metas de desenvolvimento com forte geração de empregos, de renda e distribuição regional da produção.

É um setor produtivo que ficou paralisado de 1979 até 1999. Durante 20 anos, esteve fora do noticiário. Há 12 anos o setor voltou a construir navios e plataformas de petróleo offshore. Vem entregando navios, de grande sofisticação tecnológica, para o apoio marítimo offshore, suporte à construção submarina de campos produtores e assentamento de dutos flexíveis.

Desempenho do EAS no centro das atenções

Atualmente, as atenções estão voltadas para a situação do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), que funciona na área industrial do Porto de Suape, em Pernambuco, e que está em atraso na entrega das encomendas de navios petroleiros para a Transpetro. O EAS entregou, em dezembro de 2011, o casco da plataforma de produção semissubmersível P-55, que se encontra em Rio Grande (RS)

para a integração de seus módulos de operação; essa operação será realizada no Estaleiro Rio Grande (ERG), em conjunto com a QUIP.

Cabe ao SINAVAL a defesa dos interesses dos estaleiros brasileiros. As informações sobre a evolução do EAS são apresentadas pela sua Diretoria e a situação informada é a seguinte: a construção dos petroleiros prossegue; o petroleiro João Candido, que foi o cabeça da série, apresentou problemas, que foram solucionados, e sua construção é certificada pelo American Bureau of Shipping (ABS); a Samsung deixou de ser sócia do estaleiro; o EAS busca um novo parceiro estratégico para a construção dos navios-sonda para a SETE Brasil.

Críticas reais são bem-vindas

O SINAVAL reconhece a importância da função crítica da imprensa, mas não pode deixar de informar que o fechamento dos estaleiros na segunda metade dos anos 1970 foi resultado da crise cambial e fiscal que o Brasil viveu. No período, ocorreram dois choques econômicos, decorrentes do aumento do preço do barril de petróleo, que mudaram as característi-

cas do comércio mundial. Os estaleiros brasileiros encerraram suas atividades porque na crise fiscal e cambial brasileira o governo não teve condições de manter o financiamento à construção de navios. Nenhum navio deixou, porém, de ser entregue. A indústria cumpriu todas as suas obrigações. A dívida dos empréstimos tomados pelos estaleiros em dólares aos bancos internacionais, amparados em cartas de garantia do governo, foi reconhecida pelo governo brasileiro e integrou a negociação da dívida externa realizada através do Plano Brady, liderado pelos EUA; que salvou, não só o Brasil como diversos outros países, de uma difícil situação de crédito mundial.

Em 1980 crise cambial e fiscal

Os estaleiros não estavam quebrados quando tomaram esses empréstimos. O problema financeiro ocorreu quando o governo não conseguiu honrar seus compromissos internacionais. Uma página difícil da nossa história, totalmente superada, e na qual os estaleiros brasileiros sofreram mais do que os demais setores da economia. Essa história está



contada em diversos documentos oficiais e em livros escritos por técnicos respeitados, inclusive em textos publicados na Revista do BNDES.

A construção naval brasileira é um setor que não tem do que se envergonhar. Ao contrário. Sempre gerou empregos de qualidade e promoveu o avanço social ao formar e qualificar recursos humanos. Produz aumento de renda na rede de fornecedores. Sua função, como formador de uma nova geração de pessoal qualificado, é objeto de estudos em universidades internacionais.

A demanda é o fator da expansão

A fase atual de expansão da construção naval brasileira decorre de três fatores distintos, todos ligados à demanda real e efetiva por navios e plataformas de petróleo:

1. o reconhecimento da Petrobras de que a exploração de petróleo em águas cada vez mais profundas criava a demanda por navios de apoio e plataformas, com nova tecnologia, e que os estaleiros internacionais, na época lotados de encomendas, sentiam dificuldades em atender;
2. a idade da frota de petroleiros para transporte de petróleo e derivados na costa brasileira

e no transporte internacional, composta, na época, de navios com idade acima dos 20 anos e necessitada de renovação;

3. a decisão política do governo brasileiro de que as reservas de petróleo descobertas no mar territorial brasileiro deveriam reverter em benefício para a sociedade, com a geração de empregos e o desenvolvimento de um novo setor produtivo.

Construção naval é um projeto do Estado e da sociedade

Em todos os países onde a construção naval existe, ela é um projeto do governo e da sociedade. Na China, os estaleiros são empresas estatais. Na República da Coreia (Coreia do Sul), o governo dá forte apoio à construção naval e financia tecnologia e a formação de pessoal. É difícil, portanto, falar no preço internacional de um navio quando a Organização Mundial do Comércio (OMC) reconhece que, nesse setor, todos os países têm elaborados sistemas de subsídios.

A Europa reduziu seu apoio à construção naval quando a Ásia entrou nesse mercado com preços que tornavam a competição impossível. Mesmo assim, navios de maior valor agregado são a parcela do mercado em

que a Europa atua. A construção naval europeia migrou para a produção de ativos de produção de petróleo e construção submarina. Esse é o caso do Reino Unido, da Noruega, da Finlândia e de outros países.

País não tem frota própria para transporte internacional

Não é possível discutir esse tema sem reconhecer que, neste momento, o Brasil não tem navios próprios operando no transporte marítimo internacional e que é reduzida a participação de navios próprios na frota de transporte marítimo ao longo da costa brasileira.

A construção naval brasileira é modesta no cenário mundial. Estamos construindo cerca de 300 navios, incluindo 18 plataformas de petróleo e 30 navio-sonda. Estão em construção no Brasil cerca de 6 milhões de toneladas de porte bruto. No mundo, estão em construção mais de 140 milhões de toneladas de porte bruto, em 5.700 empreendimentos.

Mesmo assim, é relevante nossa participação no total de petroleiros, navios de apoio marítimo e plataformas de petróleo. O projeto do governo brasileiro é muito claro: utilizar a capacidade de compra,



decorrente dos investimentos na expansão da produção de petróleo e gás, para criar um novo segmento industrial capaz de gerar empregos, formar pessoal e distribuir renda na rede de fornecedores.

Para isso, implantou a regra do conteúdo local, que prevê a substituição competitiva das importações de sistemas e equipamentos, fortalecendo empresas locais e atraindo empresas internacionais para investir no Brasil e construir aqui suas unidades industriais.

Conteúdo local tem amplo debate

Antes de a regra existir, esse processo ocorria no segmento de construção submarina, onde todos os principais fabricantes internacionais de equipamentos de cabeça de poço e dutos se instalaram no Brasil. Ocorre também no segmento de construção de navios de apoio marítimo, onde a identificação de fornecedores locais já está em andamento há mais de oito anos.

Na área de plataformas, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) vem avançando nessa regra. Antes, o conteúdo local era apenas declarado. Agora, deve ser certificado por empresas especializadas. Com o Pro-

grama de Renovação e Modernização da Frota da Transpetro (Promef), a regra do conteúdo local passou a ser enfatizada, principalmente considerando o sistema de financiamento à rede de fornecedores da Petrobras, o Progredir.

É um processo em andamento, portanto, com amplo debate entre todos os envolvidos.

O setor da construção naval não está em crise. Um dos estaleiros apresenta atraso na entrega das encomendas e trabalha para superar essas dificuldades.

Todo o processo ocorre às claras, com os agentes financeiros do Fundo da Marinha Mercante – FMM (BNDES, Banco do Brasil, Caixa, BNB e BASA) acompanhando o andamento das obras e realizando desembolsos de acordo com o avanço ocorrido. Ao final de 2011, os desembolsos com recursos do FMM somaram R\$ 2,1 bilhões.

Produtividade e qualificação de pessoal são os desafios

A construção naval brasileira constrói navios graneleiros, porta-contêineres, petroleiros, navios de produtos derivados do petróleo, gaseiros, navios de apoio marítimo, comboios

fluviais e rebocadores portuários. As entregas ocorrem normalmente, no prazo e no preço contratados.

Os desafios não são pequenos: formação e qualificação de pessoal; aumento da produtividade e competitividade; e desenvolvimento de tecnologia e inovação nos estaleiros e na rede de fornecedores.

A construção naval brasileira atende à demanda de uma parcela do Plano de Negócios da Petrobras, onde a operação de perfuração, exploração e produção representa a maior parte dos recursos.

Esforço para sucesso de um projeto de alcance nacional

O SINAVAL trabalha para que esse projeto obtenha sucesso. E, para isso, participa de diversos fóruns com autoridades governamentais, nas áreas do Trabalho, Fazenda e Ciência e Tecnologia. O setor desenvolveu regras de proteção ao trabalhador, definidas em conjunto com os sindicatos dos trabalhadores e auditores fiscais do Ministério do Trabalho, num esforço considerado como exemplo de boas práticas internacionais pela Organização Internacional do Trabalho (OIT).



Março 2012

Construção de plataformas avança



P-55

O casco da plataforma semis-submersível já se encontra no Estaleiro Rio Grande (ERG-RS) para a integração com o deque de processos onde serão instalados os módulos de produção, geração de energia e habitação, pela QUIP. A P-55, com previsão de ficar pronta em dezembro de 2012, será instalada no campo produtor de Roncador, na Bacia de Campos (RJ), onde será interligada a 11 poços produtores, sete poços injetores e dois oleodutos e a um gasoduto para escoamento da produção.



P-58

O casco do petroleiro MT Welsh Venture, convertido no Estaleiro Jurong de Cingapura e que será transformado na plataforma do tipo FPSO P-58, chegou em setembro de 2011 ao Porto de Rio Grande (RS). A implantação dos módulos de produção será realizada pela QUIP, com prazo de conclusão previsto para 2013. A plataforma P-58 será instalada no campo produtor de Parque das Baleias, no Espírito Santo.



P-61

A plataforma P-61 é do tipo TLWP (Tension Leg Wellhead Platform), irá operar no campo de Papa-Terra na Bacia de Campos e será construída no Estaleiro BrasFELS, em Angra dos Reis (RJ). A expectativa de conclusão das obras é em 2013. O contrato é da FloaTEC Singapore, uma joint-venture entre a Keppel FELS e a Ray J. McDermott. O escopo do projeto consiste em design, engenharia, construção, manutenção, instalação e operação durante três anos.



P-63

A plataforma P-63, do tipo FPSO, construída a partir do casco do petroleiro BW Nisa, e que vai operar no campo da Papa Terra, na Bacia de Campos, representa conquista técnica da QUIP, que foi a primeira empresa brasileira a construir uma plataforma do projeto básico à operação nos três primeiros anos, para a joint-venture Petrobras-Chevron. A plataforma está em construção nas instalações da QUIP, em Rio Grande (RS), com prazo de entrega em 2013.



P-66

A plataforma P-66 é do tipo FPSO. O casco está sendo construído no Estaleiro Rio Grande (ERG – RS), onde também será realizada a integração de módulos de processos, com entrega prevista da plataforma em setembro de 2015.



FPSO Cidade de Paraty e Cidade de São Paulo

Ambas as plataformas terão seus módulos de processos integrados no Estaleiro BrasFELS, em Angra dos Reis (RJ), a partir de contratos com os consórcios Schahin/Moddec e SBM/Queiroz Galvão. Os cascos foram convertidos no exterior. O FPSO Cidade de Paraty (acima) vai operar no campo de Lula (Pré-sal da Bacia de Santos), a partir de 2013. O FPSO Cidade de São Paulo vai operar a partir de dezembro de 2012.

