

# SINAVAL

## Cenário 2009 – 2º trimestre

### Agosto de 2009



## Perspectivas da Indústria Naval no Brasil

Índice	Página
Sumário executivo	2
Economia mundial	3
Economia brasileira	5
Marinha Mercante	8
Frota mercante brasileira	10
Construção Naval brasileira	14
Geração de empregos	20
Navipeças e conteúdo local	21
Relações trabalhistas	22
Anexo I – Capacidade produtiva dos estaleiros	24
Anexo II – Cenário das encomendas previstas	25
Anexo III - Promef	26
Anexo IV – Plataformas <i>offshore</i> em construção	27

## Sumário executivo

Sinais de recuperação na economia mundial e local demonstram a necessidade de manter o foco na capacidade de transporte marítimo do País. O encontro sobre a navegação de cabotagem, promovido pelo Syndarma e pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), mostrou que a frota mercante brasileira é de 3,5 milhões de TPB e que o afretamento de navios por empresas brasileiras de navegação foi de US\$ 3 bilhões, em 2008, a maior parte no longo curso – valores que somam nos últimos seis anos mais de US\$ 7 bilhões, suficientes para um programa de construção de 50 navios.

A Construção Naval brasileira trabalha com uma carteira de encomendas de três milhões de TPB, indicando que a frota brasileira de navios está duplicando, substituindo, principalmente, navios petroleiros afretados e de idade elevada. É o momento da construção no Brasil de navios de grande porte (petroleiros de 157 mil TPB), levando o setor a um novo patamar industrial e tecnológico

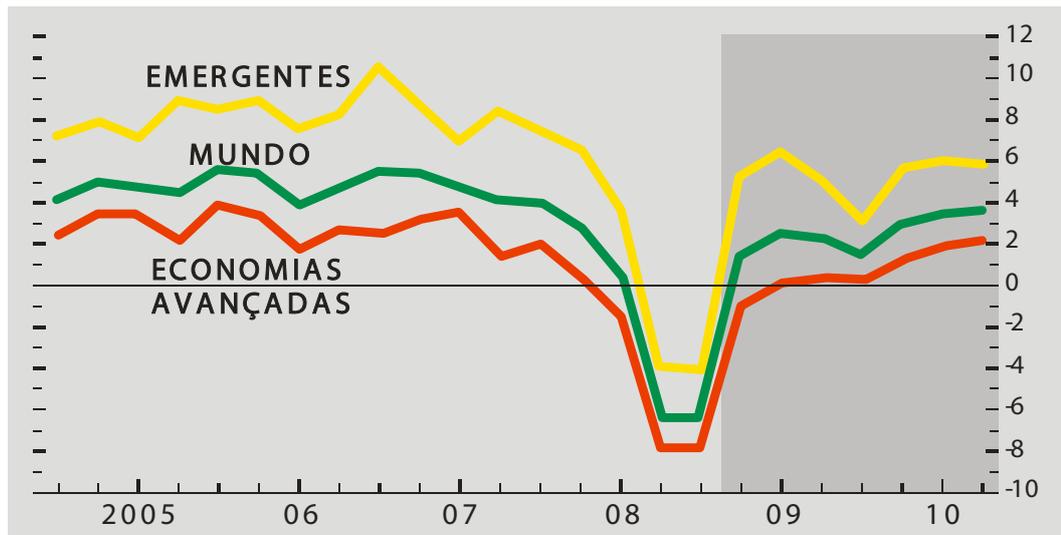
O cenário de encomendas tem boas notícias. A Transpetro analisa as propostas de construção dos 23 navios da segunda fase do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef II). A Petrobras anunciou a contratação de serviços de 13 navios de apoio marítimo que serão construídos em estaleiros brasileiros. Como estavam previstos 24 navios nesta fase, faltaram 11 navios, sendo oito de manuseio de âncoras e reboque de plataformas (AHTS). A Petrobras analisa propostas para construção de oito navios de produção de petróleo em alto-mar, de um total 45 previstos até 2020, e a proposta para construção da plataforma de produção de petróleo P-61.

A estatística do SINAVAL registra mais de 45 mil pessoas empregadas nos estaleiros, na indústria náutica e de barcos de pesca e de outros segmentos. O Rio de Janeiro mantém a liderança, com 48% do total do emprego gerado. Pernambuco e Santa Catarina ficam em segundo lugar. Iniciativas do SINAVAL contribuem para melhoria das relações trabalhistas e para o aumento do conteúdo local de navieças dos navios em construção.

## Economia mundial

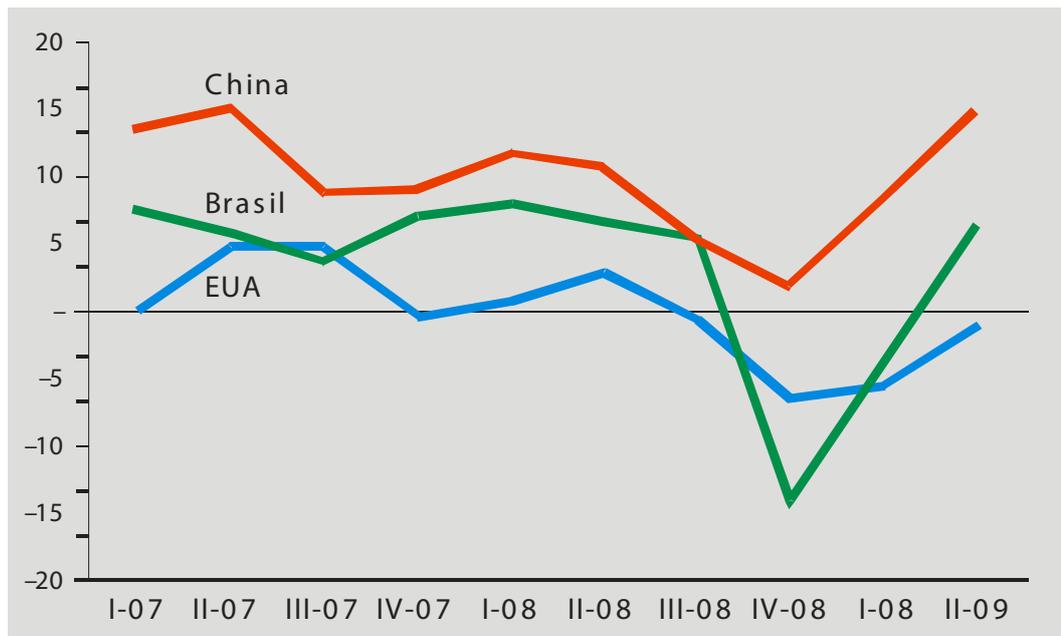
A avaliação da economia mundial realizada pelo FMI, em julho de 2009, registra uma recuperação visível, principalmente nas economias emergentes, entre as quais o Brasil. A recuperação é atribuída à ação organizada dos governos e à queda das taxas de juros, que permitiram a retomada dos financiamentos.

Varição do PIB trimestral



Fonte: FMI

A recuperação das economias do Brasil e da China é mais acentuada que a dos EUA.



Fontes: Ministério da Fazenda e JP Morgan

Em termos globais, a economia mundial deverá terminar 2009 com uma contração de -1,4%, mas apontando para uma expansão de 2,5% em 2010.

O comércio mundial registrou redução de 20% no primeiro trimestre de 2009 e apresenta sinais de expansão, embora no segmento de transporte marítimo os grãos e a carga geral em contêineres, principalmente, apresentem queda nos volumes transportados com reduções nos preços dos fretes.

### **O Impacto na navegação**

Analistas internacionais apontam os recursos que os armadores podem utilizar para esperar a recuperação do mercado:

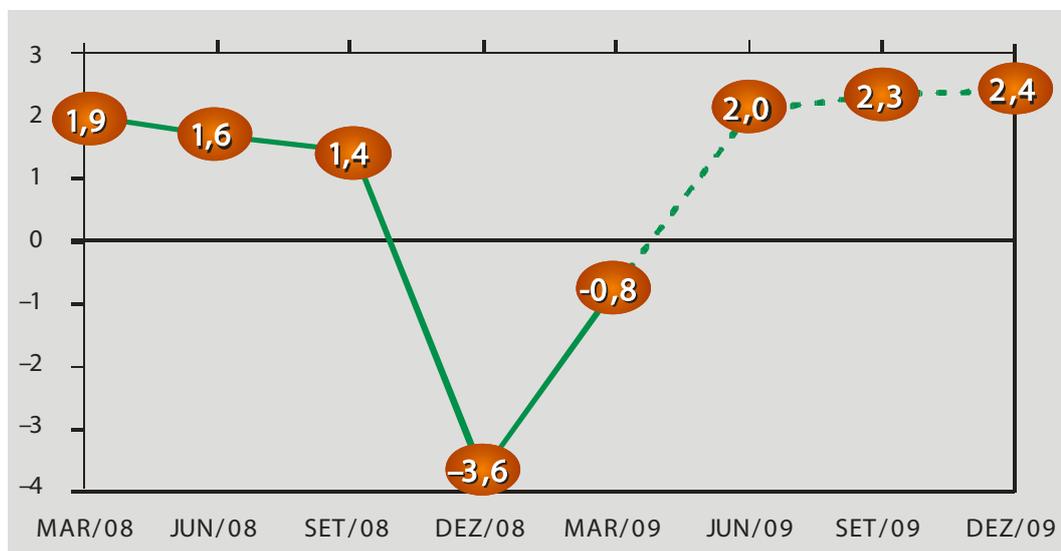
- parar o navio (*lay up*);
- vender para sucata navios mais velhos;
- vender navios para agências do Governo (Coreia do Sul).

A crise promoveu também a queda de juros, reduzindo para os armadores internacionais em até 65% o custo de capital no pagamento nos financiamentos à construção de navios.

## Economia brasileira

O IPEA, na publicação “Conjuntura em Foco”, aponta dados das Contas Nacionais do IBGE, do primeiro trimestre de 2009, que registram o desempenho negativo da economia, e informam a revisão para menos da trajetória estimada do PIB, que deverá ficar dentro do intervalo 0,2% a 1,2%, em 2009. Redução da demanda, redução do investimento, fraco desempenho da indústria adiaram para o segundo semestre uma esperada recuperação da economia.

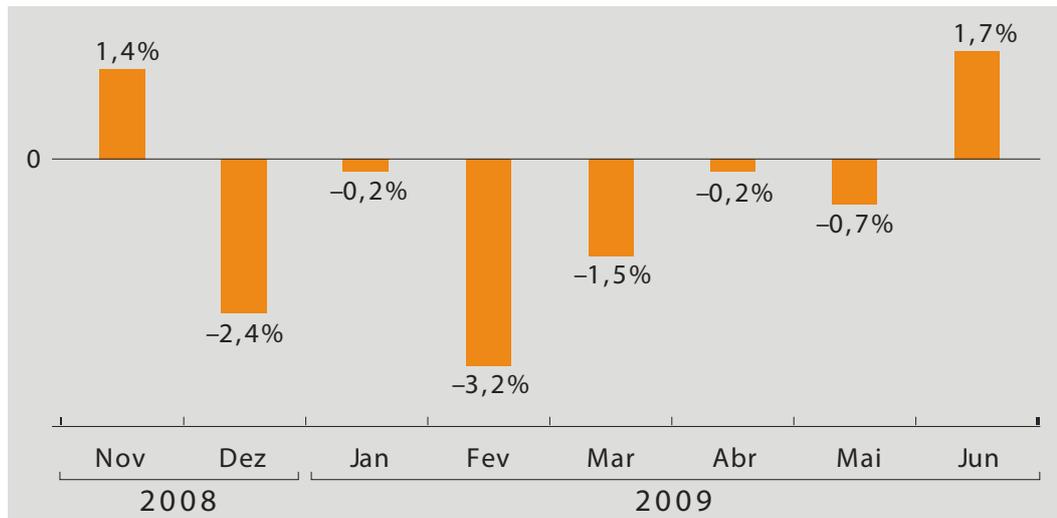
**PIB – Taxa de crescimento por semestre**



Fonte: IBGE

A perspectiva de recuperação da economia no segundo semestre de 2009 tem como indicadores positivos o bom desempenho do comércio varejista e a queda no desemprego, registrado em junho de 2009. O nível de emprego no Brasil voltou a apresentar uma evolução positiva, sinalizando melhor resultado da economia no segundo semestre

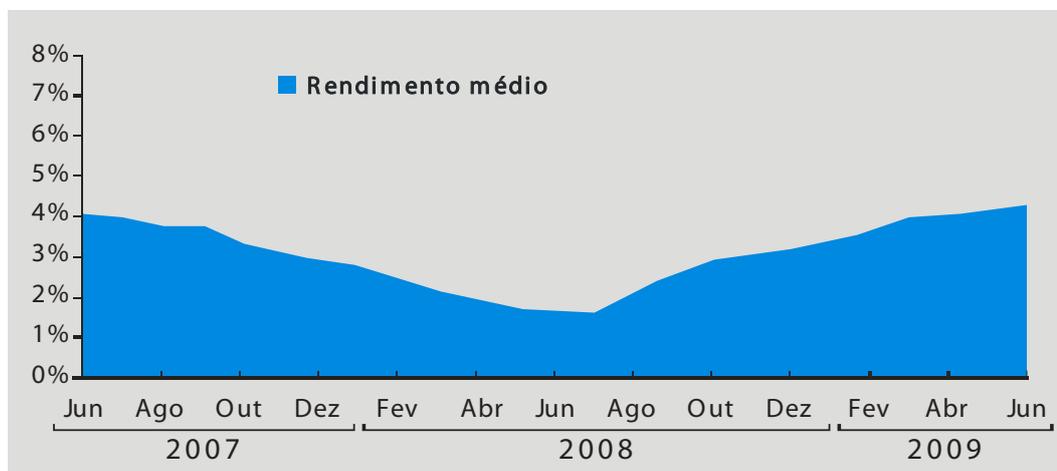
**Evolução do pessoal ocupado na indústria**  
(Variação em relação ao mês anterior)



Fonte: Ministério da Fazenda

A renda interna voltou a crescer, evitando queda acentuada no consumo interno.

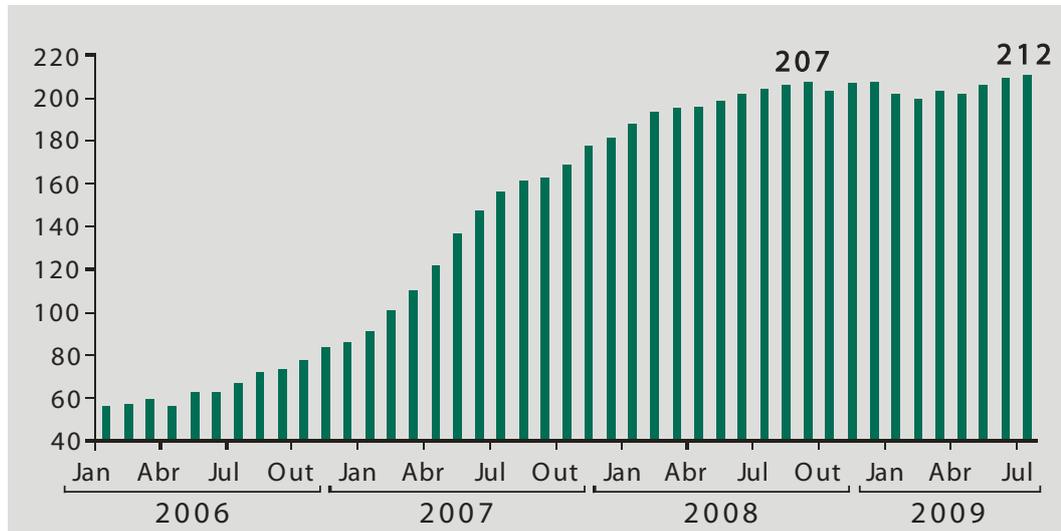
**Emprego, renda e massa salarial**  
(variação em 12 meses)



Fonte: Ministério da Fazenda / Banco Central

O Ministério da Fazenda mostra a recuperação na formação de reservas internacionais brasileiras, que atingiram em julho de 2009 US\$ 212 bilhões, registrando crescimento em relação a outubro de 2008.

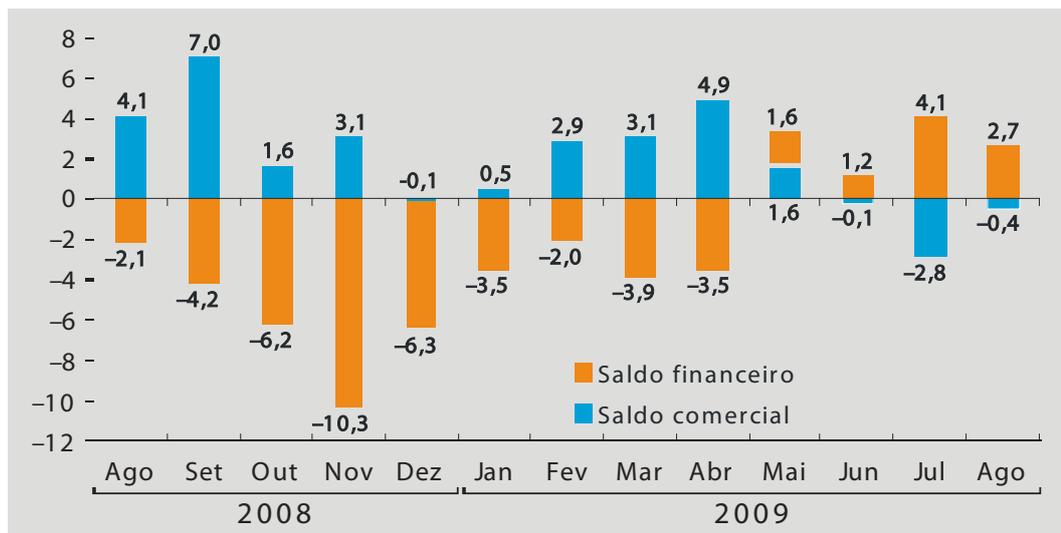
**Reservas Internacionais brasileiras em (US\$ bilhões)**



Fonte: Ministério da Fazenda / Banco Central

O País volta a atrair investimentos externos, compensando os *déficits* na balança comercial.

**Movimento de câmbio (US\$ bilhões)**



Fonte: Ministério da Fazenda / Banco Central

## Marinha Mercante

Informações da UNCTAD (*United Nations Conference on Trade and Development*), publicadas na *Transport News Letter*, referente ao primeiro trimestre de 2009, aponta o Brasil como o país da América do Sul mais bem servido por empresas de navegação no transporte de contêineres. Um total 31 empresas atendem ao Brasil e destinam aos seus portos 274 navios. A nota preocupante é a ausência de navios de bandeira brasileira no transporte marítimo de longo curso.

País	Número de navios	TEU	Companhias	Serviços	Tamanho máximo dos navios*	Média do tamanho dos navios
Argentina	174	515'524	24	93	5'926	2'963
<b>Brasil</b>	<b>274</b>	<b>742'899</b>	<b>31</b>	<b>140</b>	<b>5'926</b>	<b>2'711</b>
Chile	121	278'543	21	51	4'294	2'302
Colômbia	193	359'753	27	86	4'294	1'864
Equador	71	125'685	17	36	4'294	1'770
Panamá	242	798'140	24	98	6'978	3'298
Peru	125	262'146	24	55	4'255	2'097
Uruguai	79	229'777	16	49	5'905	2'909
Venezuela	122	210'493	27	62	4'050	1'725

Fonte: UNCTAD

\* Numero de contêineres transportados

O Brasil é também o país da América do Sul que tem maior conexão comercial com outros países do mundo, conforme pode ser observado na tabela a seguir, com linhas regulares de transporte de contêineres para 48 países, proporcionando uma vantagem em tempos de turbulência econômica internacional.

### Conexões comerciais dos países da América do Sul com o mundo

País	África	Ásia	Europa	América do Norte	Oceania	Caribe	América Central	América do Sul	Total
Argentina	9	7	8	1		2	1	6	34
<b>Brasil</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>1</b>		<b>4</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>48</b>
Chile	2	5	8	2		4	5	8	34
Colômbia		5	9	2	2	9	6	6	39
Equador	2	5	9	2		4	3	6	31
Panamá		6	7	2	4	8	4	7	38
Peru	3	6	8	2		4	5	8	36
Uruguai	6	6	7	1		2		6	28
Venezuela	6	3	10	2		13	4	8	46

Fonte: UNCTAD, baseado em dados da *Containerization International*

O Brasil possui diversificada pauta de exportações e importações, possibilitando ampliar a rede de negócios no mercado mundial, embora a participação brasileira no comércio internacional seja modesta (cerca de 1% do total).

## Frota mercante brasileira

O “1º Seminário sobre o Desenvolvimento da Navegação de Cabotagem Brasileira”, ocorrido em Brasília, nos dias 12 e 13 de agosto de 2009, realizado por iniciativa da Antaq e do Syndarma, levou à opinião pública a visão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, através de seu Diretor Murillo Barbosa, sobre a participação do Governo no desenvolvimento da Marinha Mercante brasileira.

Os dados da Antaq mostram o afretamento de navios de bandeira estrangeira, com pagamentos anuais superiores a US\$ 3 bilhões, em 2008 (US\$ 2,1 bilhões no longo curso, US\$ 765 milhões no apoio marítimo e US\$ 135 milhões na cabotagem). Os pagamentos de afretamentos no longo curso somam, nos últimos seis anos, mais de US\$ 7,7 bilhões, o que corresponde ao valor de um programa de construção naval de mais de 50 navios.

### Afretamentos de navios por segmento (em US\$ milhões)

Tipo de Navegação	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Cabotagem	40,6	77,8	262,0	79,3	98,2	135,8
Longo curso	452,6	800,1	1237,2	1787,1	1565,3	2120,1
Apoio marítimo	129,6	238,7	306,2	399,6	543,0	765,2
Apoio portuário	0,8	2,0	9,1	37,0	74,7	18,6
Dragagem	XX	XX	XX	33,7	XX	XX
TOTAL	623,6	1118,6	1814,5	2336,7	2281,2	3039,7

Fonte: Antaq / Murillo Barbosa

### Elementos estratégicos

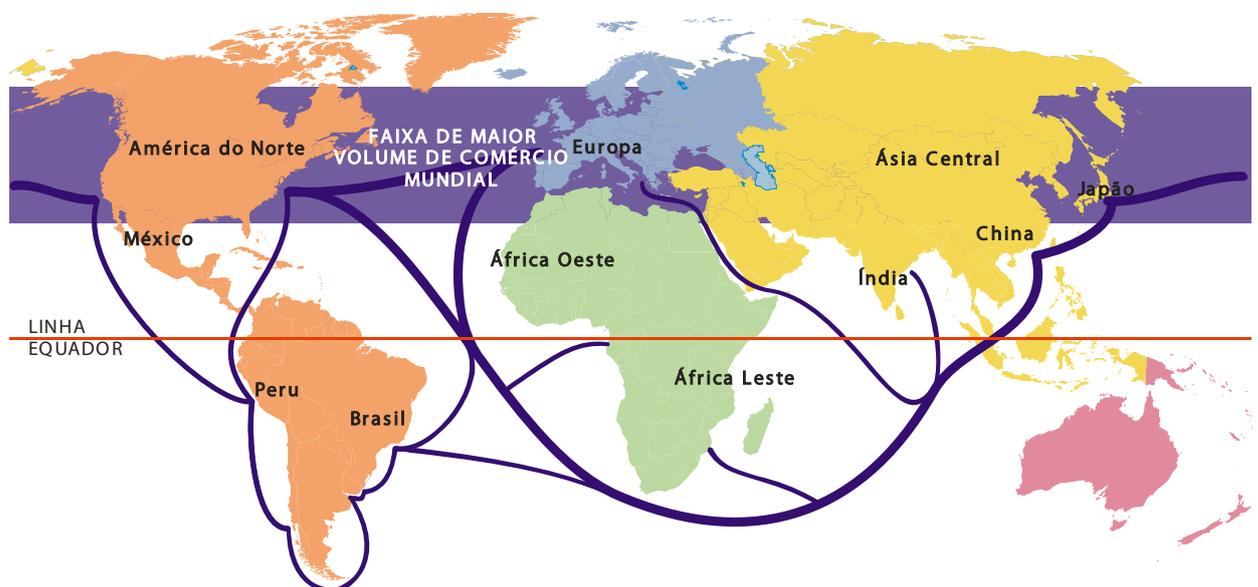
A apresentação da Antaq reforça elementos estratégicos sempre citados pelo SINAVAL:

- 1 – o comércio exterior brasileiro é realizado 95% por via marítima – a navegação é um segmento essencial para a economia brasileira;

- 2 – a existência de navegação própria inibe a prática abusiva de preços no transporte marítimo;
- 3 – a criação de uma frota própria cria emprego e renda no País, impulsionando a indústria de Construção Naval e outros segmentos da economia interna;
- 4 – a existência de frota própria assegura a soberania nacional no caso de crises externas e reduz o pagamento de fretes e afretamentos ao Exterior.

A América do Sul está fora dos grandes fluxos de transporte marítimo, que ocorrem através dos meridianos no Hemisfério Norte. A Antaq registra que as cargas brasileiras de exportação representam 480 mil toneladas / ano enquanto as cargas de importação somam 113 mil toneladas / ano. O desequilíbrio no volume transportado gera um adicional de preço para que navios vazios venham ao País para receber cargas e partir. Há impacto no custo do frete de grãos, entre outros.

#### Principais rotas marítimas mundiais



A competitividade do agronegócio se ressentida da falta de uma oferta de transporte marítimo estratégico para o granel seco de grãos, o que poderia ser um projeto público-privado para criar uma operadora marítima brasileira para assegurar pelo menos 20% das cargas neste segmento – um projeto para garantir a continuidade da Construção Naval brasileira a partir de 2020.

## A frota mercante brasileira

A estatística da Antaq informa que a frota de navios brasileiros de Marinha Mercante é de 3,5 milhões de TPB (Toneladas de Porte Bruto), distribuídos nos principais segmentos:

Segmentos de transporte marítimo	TPB
Contêineres	329.185
Outras cargas	362.719
Petroleiros (petróleo e derivados)	1.458.573
Químicos e gaseiros	196.110
Granéis sólidos	765.294
Apoio marítimo e portuário	473.147
Total	3.585.028

Fonte: Antaq – agosto 2009

Este cenário será mudado com a construção dos navios petroleiros da Transpetro, que representam mais 2,7 milhões de TPB, até 2014. A idade média dos petroleiros, superior a 20 anos, e os valores pagos com afretamentos são a razão lógica do Programa de Modernização da Frota, segundo o Presidente da Transpetro.

## Cabotagem: conclusões e recomendações

As principais conclusões do “1º Seminário sobre o Desenvolvimento da Navegação de Cabotagem Brasileira” são as seguintes:

### Conclusões

- 1 – o País precisa de uma cabotagem cativa;
- 2 – o mecanismo do REB (Registro Especial Brasileiro), que permite à embarcação estrangeira atuar por período certo como bandeira brasileira, não produz o efeito desejado;
- 3 – deve-se acelerar o processo de recuperação da Marinha Mercante brasileira;
- 4 – deve-se tornar os portos brasileiros mais eficientes e competitivos.

## Recomendações

- 1 – estabilidade do marco regulatório;
- 2 – aplicação dos dispositivos do REB para tornar a Marinha Mercante mais competitiva;
- 3 – redução dos encargos trabalhistas dos armadores;
- 4 – garantia da pontualidade do pagamento, aos armadores, do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM);
- 5 – desenvolvimento de um programa de ensino profissional marítimo;
- 6 – avaliação da instituição de um tributo único aos armadores, como já é no mundo;
- 7 – criação de um comitê tripartite (autoridade marítima, empresários e trabalhadores);
- 8 – desoneração da importação de navipeças;
- 9 – destinação de estaleiros exclusivos para reparação naval;
- 10 – providências para a eficiência da movimentação de cargas da cabotagem nos portos.

## Construção Naval brasileira

O ano de 2009 marca o momento em que a Indústria Naval brasileira inicia a construção de navios de grande porte, com o batimento de quilha, no dique seco do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), do primeiro bloco do petroleiro tipo *Suezmax*, um navio de 157 mil TPB contratado pela Transpetro.

Os estaleiros brasileiros, em 2007 e 2008, entregaram aos armadores o total de 53 navios de todos os tipos, somando mais de 150 mil TPB, e assinaram contratos para construção de 119 empreendimentos, num total de três milhões de TPB (2,3 milhões de TPB nos petroleiros da Transpetro).

Os números do SINAVAL indicam a evolução do setor, o aumento da contratação de navios e a expansão do emprego. Os dados mostram que, de 2000 a 2008, os estaleiros receberam encomendas totais de 3,2 milhões de TPB, correspondendo a 170 navios e embarcações diversas. Neste mesmo período foram entregues aos armadores 341 mil TPB, equivalentes a 99 navios e embarcações diversas.

Ano	TPB Contratos	TPB Entregas	Empregos
2000	29.361	11.248	1.910
2001	77.216	2.999	3.976
2002	27.445	21.850	6.493
2003	90.900	24.119	7.465
2004	5.800	17.287	12.651
2005	19.300	45.342	14.442
2006	2.550	67.294	19.600
2007	2.466.800	50.157	39.000
2008	531.716	101.419	40.277
2009	ND	ND	45.470
Total	3.251.088	341.715	

Fonte: SINAVAL

ND – estatísticas de 2009 ainda não disponíveis

Emprego – até junho de 2009

O quadro de contratos e entregas de navios apresenta a face real da Construção Naval brasileira e demonstra a importância dos novos contratos de navios de grande porte em andamento. A mudança de escala amplia a geração de empregos, percebida no quadro anterior, e aumenta o consumo de aço e de navepeças, pelo tamanho e pela quantidade dos navios petroleiros contratados (23 petroleiros no Promef I).

A nova escala da Construção Naval apresenta à sociedade brasileira as dimensões positivas de geração de renda que o segmento representa. O Brasil já havia conquistado uma posição de destaque internacional com a construção dos sofisticados navios de apoio marítimo à produção de petróleo em alto-mar, mostrando sua capacidade na construção naval de porte médio. Agora, com a construção de petroleiros de 157 mil TPB, marca posição como construtor naval de grande porte, incorporando as tecnologias atuais para este tipo de indústria.

## **Novos contratos**

### **Promef II**

Estão em análise as propostas para a construção de 23 novos navios para a Transpetro (Promef II), sendo oito navios gaseiros, oito navios petroleiros para o transporte de produtos escuros (petróleo e óleo combustível) e claros (gasolina e diesel), quatro navios *Suezmax* (157 mil TPB cada um) e três navios *Aframax* (108 mil TPB cada).

### **Navios de apoio marítimo**

A Petrobras divulgou a contratação de serviços para 13 navios de apoio marítimo à produção de petróleo em alto-mar. A expectativa era de que 24 navios seriam contratados, de um total de 146 anunciados. As empresas construirão os 13 navios em estaleiros brasileiros. Foi notada a ausência de contratos dos navios de manuseio de âncoras e reboque de plataformas (AHTS), considerados essenciais para o momento atual em que um amplo programa de construção de plataformas de produção foi anunciado.

As empresas contratadas são:

**CBO – Cia. Brasileira de Offshore**

4 navios (2 PSV 2.000 e 02 PSV 4500)

Construção: Estaleiro Aliança, em Niterói (RJ)

**Edson Chouest (Bram Offshore)**

2 navios PSV 4.500

Construção: Estaleiro Navship, Itajaí (SC)

**Wilson, Sons**

2 navios PSV 4500

Estaleiro: Wilson, Sons, Guarujá (SP)

**Siem-Consul**

2 navios RSV (suporte a operações submarinas)

Construção: selecionando estaleiro

**Navegação São Miguel**

2 navios RSV (suporte a operações submarinas)

Construção: Estaleiro São Miguel (RJ)

**Astromarítima**

1 navio RSV (suporte a operações submarinas)

Construção: selecionando estaleiro

**Plataformas de produção de petróleo**

A Petrobras analisa as propostas de construção de oito navios de produção tipo FPSO (*Floating, Production, Storage and Overflow*).

Estaleiros e seus parceiros participantes da licitação:

EAS e LMG

STX

UTC e Doris

Engevix e GVA

Andrade Gutierrez e Hyundai

Odebrecht /OAS e Daewoo

Keppel Fels e SBM.

Durante a realização da OTC 2009 (*Oil and Gas Technology Conference*), realizada em maio, em Houston, Texas (EUA), a Petrobras apresentou sua demanda de recursos críticos, entre eles 45 plataformas de produção de petróleo, necessárias nas seguintes datas:

- 15 plataformas para construção a partir de 2009 e entrega em 2013;
- 8 plataformas para construção a partir de 2013 e entrega em 2015;
- 22 plataformas para construção a partir de 2016 e entrega em 2020.

A demanda coloca certa pressão sobre os estaleiros disponíveis para a construção dos cascos. Em condições de construir essas estruturas podem ser citados: o Estaleiro Rio Grande (RS), em processo de concluir a construção do dique seco, o Estaleiro Atlântico Sul; o Estaleiro BrasFels; e o dique seco da Cia. Brasileira de Diques (CBD – controlada pela IESA e pelo Banco Fator), no Rio de Janeiro (RJ), parte da área do antigo Estaleiro Ishibras, que precisa de modernização do equipamento industrial. Os novos estaleiros em implantação, Estaleiro da Bahia S/A e Estaleiro Paraguaçu, ambos na Baía de Todos os Santos, na Bahia, serão capazes de participar desse mercado.

### **Navios-sondas (drill ships)**

A Petrobras tem necessidade de contratar os serviços de 40 navios-sondas no programa de perfuração de águas profundas. Foram contratados no mercado internacional 12 navios-sondas e 28 serão construídos no Brasil. Os doze contratados no Exterior estão sendo construídos em estaleiros internacionais por: Transocean, Noble, Pride, SBM, Interoil (capital internacional) e Petroserv, Queiroz Galvão, Schahin e Delba (capital brasileiro).

O relatório da consultora Douglas Westwood, de abril de 2009, aponta um aumento de 7% das atividades de perfuração de poços de petróleo no mar entre 2009 e 2013. Informações da Petrodata mostram a perfuração em águas ultra-profundas como o segmento dominante nos próximos anos, tornando o navio-sonda o equipamento com maior demanda, atualmente.

## Visão do mercado de navios-sondas

As três maiores empresas de perfuração de poços de petróleo *offshore*, Transocean, Noble e Pride, confirmam, nos seus relatórios anuais aos acionistas, aumento no faturamento e encomendas de navios-sondas aos estaleiros internacionais.

Faturamento em 2008:

- Transocean US\$ 12,7 bilhões
- Noble US\$ 3,3 bilhões
- Pride US\$ 2,3 bilhões.

A Transocean está construindo nove navios-sondas. Um deles, o “Petrobras 10.000”, em construção no estaleiro Samsung (Coreia do Sul), tem contrato de serviço por dez anos com a Petrobras, com diárias no valor de US\$ 410 mil, sendo os impostos cobrados adicionalmente.

A Noble tem três navios-sondas e duas plataformas de perfuração que iniciarão contratos por cinco a seis anos com a Petrobras (as diárias recebidas em 2008 foram no valor de US\$ 300 mil). Os três navios-sondas serão modernizados em estaleiros brasileiros com investimentos de US\$ 175 milhões por navio e receberão diárias de US\$ 90 mil durante o período de reconstrução. A Noble está construindo um navio-sonda orçado em US\$ 585 milhões, uma plataforma fixa e duas plataformas de perfuração semissubmersíveis.

O navio-sonda será construído em duas fases; primeiro, a construção do casco e do sistema de propulsão no estaleiro STX (Coreia do Sul) na sua unidade em Dalian, na China: em seguida, o navio-sonda segue navegando com propulsão própria até a Holanda, onde serão instalados os equipamentos de perfuração, projetados e construídos pela Huisman Equipment BV. O relatório anual de 2008 da Noble informa que as diárias para navios de perfuração recém-construídos são no valor de US\$ 515 milhões.



**Navio-sonda em construção por STX Dalian e Huisman BV:**

O desafio para perfuração em lâmina d'água superior a 3 mil metros e até 12 mil metros no subsolo marinho. Dotado de posicionamento dinâmico tipo 3 (DP3).

A Pride está construindo cinco navios-sondas no estaleiro Samsung, sendo um deles já com contrato com a Petrobras e dois com contrato com a BP, com diárias de US\$ 502 mil. A Pride tem sete plataformas de perfuração semissubmersíveis sob contrato no Brasil.

**Navios para a cabotagem brasileira**

Há perspectivas de renovação e ampliação da frota brasileira de cabotagem, iniciadas pela contratação, pela Log-In Logística Intermodal, de 3 navios porta-contêineres de 2.800 TEU para carga geral (com opção de mais 2 unidades) e de 2 navios bauxiteiros de 80.199 TPB (granel sólido).

Esses navios foram contratados ao Estaleiro EISA, do Rio de Janeiro.

Para o transporte de granéis líquidos na cabotagem, a Petrobras deverá contratar, pela modalidade de afretamento a armadores brasileiros, 19 navios petroleiros a serem construídos em estaleiros nacionais.

## Geração de empregos

A geração de empregos nos estaleiros prossegue em crescimento. O Rio de Janeiro representa 48% do pessoal mobilizado, seguido por Pernambuco e Santa Catarina.

### Estaleiros – pessoal empregado – maio de 2009

Região Sudeste - RJ	
Niterói	10.367
São Gonçalo	526
Rio de Janeiro	4.049
Angra dos Reis	6.798
Subtotal	21.740
Região Sudeste - SP	
Guarujá	1.395
Total Região Sudeste	23.135
Região Sul	
Itajaí (SC)	2.661
Rio Grande (RS)	820
Total Região Sul	3.481
Região Nordeste	
Ceará	1.200
Pernambuco	8.572
Total Região Nordeste	9.772
Região Norte	
Pará	394
Amazonas	2.518
Total Região Norte	2.912
Sub-Total	39.300
Inds. Náutica e pesca	6.000
<b>Total Geral</b>	<b>45.300</b>

Fonte: SINAVAL

As novas encomendas representarão aumento do emprego, ainda este ano, nos estaleiros que irão construir os novos navios de apoio marítimo. A maior demanda por recursos humanos deve acontecer a partir do segundo semestre de 2010, caso as encomendas previstas de petroleiros, navios de produção e navios-sondas ocorram em 2009.

## Navipeças e conteúdo local

O SINAVAL (Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore), através do Comitê de Navipeças, realizou, em julho de 2009, a primeira reunião com os órgãos de classe ABIMAQ (Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos), ABINEE (Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica) e a ABITAM (Associação Brasileira da Indústria de Tubos e Acessórios de Metal), dando início a uma ação conjunta entre estaleiros e indústria fornecedora para aumentar o índice de conteúdo local de navios petroleiros e navios de apoio marítimo em construção no Brasil.

O primeiro passo nessa ação foi a entrega, aos representantes da indústria fornecedora, da planilha com a avaliação dos estaleiros sobre os itens que entram na construção dos navios que podem ser produzidos localmente. A planilha, produzida pelo Comitê de Navipeças do SINAVAL, é resultado de cinco meses de reuniões com os departamentos de compras e engenharia dos estaleiros e representa o ponto de partida para um amplo entendimento, com benefícios para todos.

O próximo passo é a análise da planilha pela indústria fornecedora, para avançar na formação de uma lista comum de itens que poderão ser fornecidos localmente, considerando as questões de escala de produção, especificações técnicas, tecnologia e preço. Participaram da reunião representantes da ABINEE (indústria eletro-eletrônica), ABIMAQ (indústria de máquinas) e ABITAM (indústria de tubos metálicos). Nova reunião será realizada para a elaboração da planilha comum de fornecimento à Indústria Naval.

## Relações trabalhistas

O SINAVAL está incluindo todas as regiões do País, onde existem estaleiros na iniciativa de analisar procedimentos previstos na legislação trabalhista brasileira para as empresas de construção e reparos navais. A reunião da Comissão Tripartite da Indústria Naval será realizada em diversos Estados brasileiros.

Os encontros contam com a participação de representantes da Secretaria de Inspeção do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego, da Confederação dos Trabalhadores Metalúrgicos da CUT, dos sindicatos dos estaleiros (SINAVAL – nacional, e sindicatos locais), e da Federação das Indústrias de cada Estado.

O encontro em Manaus terá a participação de cerca de 60 estaleiros da Região Norte, incluindo construtores de embarcações de aço e outras. As normas e procedimentos que serão analisados terão impacto positivo para mais de 2.500 trabalhadores da região.

A Comissão Técnica do SINAVAL é composta por técnicos responsáveis pela coordenação do conteúdo técnico dos eventos e da ligação com os representantes dos trabalhadores e do Ministério do Trabalho e Emprego.

A Comissão Tripartite (CT) da Indústria Naval foi criada através da Portaria MTE nº. 64, de 30 de janeiro de 2008, e publicada no Diário Oficial da União de 31 de janeiro de 2008, tendo como atribuições, entre outras, elaborar diretrizes para a promoção da segurança e saúde no setor, assim como para a correta contratação de trabalhadores por tempo certo, propondo ao Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) ações para a evolução das relações e condições de trabalho no setor e colaborando com a Secretaria de Inspeção do Trabalho na elaboração de roteiros de boas práticas trabalhistas.

Atualmente, 11 procedimentos regidos por normas do MTE constam da pauta, sendo que sete deles já foram discutidos e as conclusões encaminhadas à Secretaria da Inspeção do Trabalho para aperfeiçoamento das normas. Outros quatro procedimentos ainda estão em discussão, conforme a tabela a seguir:

## Cronograma de Procedimentos da CT-Naval

Procedimento	Período	Local	Situação
Trabalho a Quente	Maio Outubro 2008	Estaleiro Mauá (RJ)	Procedimento Concluído
Montagem e Desmontagem de Andaimés	Setembro Novembro 2008	Estaleiro BrasFels (RJ)	Procedimento Concluído
Pintura	Outubro Novembro 2008	Estaleiro Atlântico Sul (PE)	Procedimento Concluído
Jateamento e Hidrojateamento	Novembro Dezembro 2008	Estaleiro Enavi-Renave (RJ)	Procedimento Concluído
Movimentação de Cargas	Março 2009	Estaleiro Navship (SC)	Procedimento Concluído
Instalações Elétricas Provisórias	Maio 2009	Estaleiro STX (RJ)	Procedimento Concluído
Trabalho em Altura	Junho 2009	Estaleiro Rio Maguari (PA)	Procedimento Concluído
Espaços Confinados	Agosto 2009	Estaleiro EISA (RJ)	Discussão em andamento
Utilização de Radionuclídeos	Setembro 2009	Estaleiros em Manaus (AM)	Discussão em andamento
Equipamentos	Outubro 2009	Estaleiro Mauá (RJ)	
Treinamento e Sistematização	Novembro 2009	Estaleiro Atlântico Sul (PE)	

## Anexo I – Capacidade produtiva dos estaleiros

Estaleiro	UF	Processamento de aço mil t/ano	Área mil m <sup>2</sup>	Dique seco	Carreira	Cais de Acabamento
Aliança	RJ	10	61	–	1	2
Atlântico Sul	PE	160	1.500	1	2	2
BrasFels	RJ	50	410	1	3	2
Cassinú	RJ	6	30	2	–	1
Detroit	SC	10	90	–	1	1
EDBASA	BA	100	–	1	1	1
Eisa	RJ	52	150	–	2	3
Mauá	RJ	36	334	1	1	4
Navship	SC	15	175	–	1	2
Paraguaçu	BA	100	–	1	1	1
Promar Ceará	CE	15	400	1	1	1
Quip	RS	–	70	–	–	1
Renave- Enavi	RJ	40	200	4	–	1
Rio Maguari	PA	6	120	2	–	–
Rio Grande	RS	30	100	1	1	1
Rio Nave	RJ	48	150	–	2	4
São Miguel	RJ	5	21	–	1	2
Setal	RJ	–	–	–	–	–
SRD	RJ	15	85	1	1	2
STX Brasil	RJ	15	120	1	1	1
Superpesa	RJ	10	96	–	1	1
TWB	SC	10	78	–	1	1
UTC	RJ	–	112	–	–	2
Wilson, Sons	SP	10	22	1	1	1

Fonte: SINAVAL

## Anexo II – Cenário das encomendas previstas (Principais empreendimentos)

Petroleiros para a Transpetro			
Encomenda	Quant. / tipo	TPB	Status Ago/09
Promef I	23 navios petroleiros	2,7 milhões	Em construção
Promef II	23 navios petroleiros	1,3 milhão	Propostas em análise
<b>Total</b>	<b>46 petroleiros</b>	<b>4 milhões</b>	

Navios para arrendamento pela Petrobras			
Encomenda	Quant. / tipo	TPB	Status Ago/09
Navios de apoio marítimo	146 navios (2 mil TPB cada)	292 mil	13 navios contratados*
Navios petroleiros	19 navios	ND	A licitar
<b>Total</b>	<b>165</b>	<b>292 mil + ND</b>	

\*Previstos 24 navios: faltam 11, sendo 8 de manuseio de âncoras e reboque de plataformas (AHTS).

Log-In Intermodal			
Encomenda	Quant. / tipo	TPB	Status Ago/09
Porta-contêineres	5 navios (37.800 TPB cada)	189 mil	Em construção
Bauxiteiros	2 navios	160,2 mil	Em contratação
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>349,2 mil</b>	

Equipamentos de E&P para a Petrobras			
Encomenda	Quant. / tipo	Campo de operação	Status
Plataformas <i>offshore</i>	2 semissubmersíveis	Bacia de Campos	Em construção
	P-55	Roncador	
	P-56	Marlim Sul	
Plataforma TLP	P61	Campo Papa-Terra	Proposta em análise
Plataforma	1 plataforma fixa de produção de gás	Mexilhão	Em construção
Plataformas FPSOs	8 novas plataformas previstas	P-57 - Jubarte	Licitação em preparação
		P 63 – Papa-Terra	
		P-62 - Roncador	
Navios-sondas	28	Para lâminas d'água acima de 2 mil metros de profundidade	Propostas em análise (entregas a partir de 2013)
<b>Total</b>	<b>40</b>		

Reparações e docagens			
Encomenda	Quant. / tipo	Campo de operação	Status
Docagem	Docagem de manutenção	1 milhão	Prevista* (IMO)
<b>Total</b>		<b>1 milhão</b>	

\* Estimativa baseada na regra IMO de uma docagem a cada 36 meses

## Anexo III – Promef

### Transpetro – O Programa de Modernização e Expansão da Frota

Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal.

#### Promef I – navios já contratados

##### Estaleiro Atlântico Sul (PE):

10 navios *Suezmax* (159.000 TPB) – Preço global: US\$ 1,2 bilhão

5 navios *Aframax* (110.000 TPB) – Preço global: US\$ 693 milhões

##### Estaleiro Ilha S.A. – EISA (RJ):

4 navios *Panamax* (72.000 TPB) – Preço global: US\$ 468 milhões

Estaleiro Mauá (RJ): 4 navios de produtos (47.000 TPB) – Preço global: US\$ 277 milhões

#### Promef II – Propostas em análise

##### Grupo A

Lote 1 – 4 navios *Suezmax*

Lote 2 – 3 navios *Aframax*

Lote 3 – 3 navios para produtos claros (3 x 45.000 toneladas)

Lote 4 – 5 navios, sendo 3 para produtos claros (3 x 30.000 toneladas) e  
2 para produtos escuros (2 x 30.000 toneladas)

Lote 5 – 2 gaseiros semipressurizados 12.000 m<sup>3</sup>

Lote 6 – 3 gaseiros pressurizados 4.000 m<sup>3</sup>

##### Grupo B

Lote único – 3 navios para *bunker* (abastecimento de navios)

## Anexo IV – Plataformas em construção

### Plataformas *offshore* contratadas

#### **P-56**

Tipo: plataforma semissubmersível.

Destaque: idêntica à P-51.

Características: vai operar no campo de Marlim Sul (Bacia de Campos – RJ).

Construção: consórcio FSTP (Brasfels/Keppel Fels e Technip).

Investimento: US\$ 1,2 bilhão (engenharia, suprimento, construção e montagem da plataforma – casco e planta de processo).

Geração de empregos: deve manter cerca de 4 mil empregos diretos no Estaleiro BrasFels.

#### **P-55**

Tipo: plataforma semissubmersível.

Características: entrega e início de operação prevista para 2011; vai operar no campo gigante de Roncador, na Bacia de Campos (RJ).

Construção: casco construído no Estaleiro Atlântico Sul (PE); integração dos módulos realizada no Estaleiro Rio Grande (RS) pelo consórcio Top-55 (Queiroz Galvão, UTC Engenharia S.A. e IESA Óleo e Gás S.A.).

Investimento: o valor da construção será de aproximadamente US\$ 1,65 bilhão.

Geração de empregos: deve gerar no total cerca de 4 mil empregos diretos em Pernambuco e no Rio Grande do Sul.

### **Plataforma de Mexilhão**

Tipo: plataforma fixa com 230 metros de altura.

Destaque: a plataforma será instalada na Bacia de Santos para produzir 15 milhões de metros cúbicos / dia de gás natural. É a maior estrutura deste tipo já construída no Brasil, fundamental ao programa de produção de gás em Santos (SP).

Construção: Estaleiro Mauá.

#### **P-61**

Proposta em análise no comitê de licitação da Petrobras.