

Estaleiros de prontidão

por Beatriz Cardoso

foto: Banco de Imagens Keystone

A indústria naval prepara-se para atender às encomendas da Petrobras, assegura o Sinaval.

O Brasil entrou definitivamente para as estatísticas internacionais sobre demanda de equipamentos para perfuração de poços de petróleo. Os anúncios da Petrobras provocaram impacto no mercado internacional ao ser conhecida a demanda da estatal brasileira por 40 navios-sonda (de perfuração), 146 navios de apoio marítimo a plataformas de petróleo, 14 novas plataformas (semi-submersíveis e FPSOs), 26 navios petroleiros já encomendados pela Transpetro, 23 novos petroleiros cuja demanda foi anunciada e 21 petroleiros que serão afretados, incluindo dois VLCC (petroleiros

de grande porte) que serão construídos no estaleiro Atlântico Sul (EAS) para a Noroil servir à Petrobras.

Um documento da Morgan Stanley Research (ligada à administradora de fundos que gerencia investimentos no valor de US\$ 749 bilhões de dólares), distribuído ao mercado no final de maio de 2008, cita as encomendas da Petrobras como um dos fatores que recomendam a aquisição de ações das empresas Sembcorp Marine (controladora da Jurong) e Keppel (controlador do estaleiro Brasfels, no Brasil), ambas de Cingapura.

Outros fatores que inserem o Brasil neste panorama internacional são as descobertas anun-

ciadas pela Petrobras de petróleo no campo de Tupi, na chamada camada pré-sal, o elevado preço do petróleo no mercado, ultrapassando a barreira dos US\$ 140 dólares o barril, numa escalada considerada sem volta.

Estaleiros atraem investimentos

A indústria de construção naval brasileira apresentou em recente evento no Rio de Janeiro sua visão de como poderá atender à demanda anunciada pela Petrobras. O presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) considerou para os próximos oito anos um movimento de construção naval de

Quadro 1 – Capacidade produtiva dos estaleiros

Estaleiros	UF	Processamento de aço (mil t/ano)	Área (mil m ²)	Diques	Carreiras	Cais
Aker Promar	RJ	15	120	1	1	1
Aliança	RJ	10	61	-	1	2
Atlântico Sul	PE	160	1.500	1	2	2
Brasfels	RJ	50	1.000	1	3	2
Cassinu	RJ	6	30	2	-	1
Detroit	SC	10	90	-	1	1
Eisa	RJ	52	150	-	2	3
Inace	CE	15	180	1	-	2
Itajaí	SC	12	177	1	1	1
Mac Laren	RJ	6	30	-	-	1
Mauá	RJ	36	334	1	1	4
Navship	SC	15	175	-	1	2
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 Naval	RJ	60	400	2	-	4
Rio Nave	RJ	48	150	-	2	4
São Miguel	RJ	5	21	-	1	2
Setal	RJ	-	-	-	-	-
SRD	RJ	15	85	1	1	2
Superpesa	RJ	10	96	-	1	1
Transnave	RJ	6	15	-	1	1
TWB	SC	10	78	-	1	1
UTC	RJ	-	112	-	-	2
Wilson, Sons	SP	10	22	1	1	1

Fonte: Sinaval

338 navios e plataformas, considerando embarcações acima de mil toneladas de porte bruto (TPB).

Para fazer frente a essa demanda, o presidente do Sinaval, **Arioaldo Rocha**, apresenta a capacidade produtiva de 26 estaleiros de porte médio e grande, em diversos estados brasileiros, com capacidade de processar 570 mil toneladas de aço/ano, em 4,7 milhões de m² de área ocupada, com cerca de 40 mil trabalhadores qualificados (**Quadro 1**).

A realidade é que os estaleiros brasileiros atraem investidores. Nos últimos anos grandes grupos locais e internacionais viram a oportunidade de negócios que os estaleiros representavam e investiram neste segmento. A

imprensa registra o interesse pela instalação de novos estaleiros, estimulados pelos governos esta-



duais, nos estados da Bahia, Espírito Santo e Maranhão.

O panorama, que até pouco tempo refletia a dificuldade para atender encomendas, já se reverteu e existe até a preocupação com a implantação de uma capacidade de construção naval superior a uma demanda sustentável. A recomendação da gestora de fundos Morgan Stanley favorável à compra das ações dos grupos Sembcorp Marine e Keppel, fala de investidores pioneiros no mer-

cado de construção naval brasileiro.

O grupo Keppel é arrendatário das instalações antigo estaleiro Verolme, em Angra dos Reis (RJ), atualmente batizado de Brasfels, dedicado à construção de plataformas de produção de petróleo. O grupo Sembcorp Marine é associado ao grupo Sinergy no estaleiro Mauá. A associação foi desfeita, este ano, e o Jurong busca outras oportunidades, tendo sido mencionados na imprensa contatos com a Mac Laren Oil, em Niterói (RJ) e com o estaleiro Rio Grande, empreendimento da W Torre (RS).

O investimento mais emblemático da dinâmica da construção naval no Brasil é o estaleiro



Atlântico Sul, em instalação na área industrial do Porto de Suape (PE), cujo principal investidor é a construtora Camargo Corrêa e que, em junho, passou a ter como sócio a Samsung, grupo coreano que controla o estaleiro com mesmo nome. O estaleiro Atlântico Sul já ampliou três vezes seu projeto e será o maior do hemisfério Sul, com dois guindastes portais com capacidade de içamento de 1.500 toneladas cada um. A carteira de encomendas inclui dez navios petroleiros para a Transpetro, dois VLCC para a Noroil e a plataforma semi-submersível P-55.

O grupo Sinergy (cujo principal acionista é a German Efremovich) controla o estaleiro da Ilha S/A (Eisa), no Rio de Janeiro, e o estaleiro Mauá, em Niterói (RJ). Este grupo tem a maior carteira de encomendas por número de navios de plataformas. O Eisa tem dez navios petroleiros em construção para a PDVSA, cinco portas-contêineres para a Log-In (Vale), dois navios graneleiros para a Gipsium e um navio de apoio para a Ultrapetrol. O estaleiro Mauá tem em construção

uma plataforma fixa e a plataforma P- 62 para a Petrobras e quatro navios petroleiros para a Transpetro.

O estaleiro Rio Grande inaugurou uma nova fase na indústria brasileira de construção naval. Este projeto é fruto de uma licitação da Petrobras, vencida pelo grupo paulista W. Torre, especializado na construção de unidades fabris para arrendamento. A W. Torre constrói o estaleiro dedicado à construção de cascos de plataformas semi-submersíveis e de FPSOs, que será arrendado pela Petrobras para seu programa de construção de plataformas, nos próximos dez anos. A experiência da Petrobras em *Project Finance* possibilitou a formatação desse empreendimento.

Neste quadro já dá para notar que existe a tendência da construção de novos pólos de construção naval, fora do Rio de Janeiro, onde até agora se concentram mais de 70% das construções para a Petrobras. Pernambuco e Rio Grande do Sul, com a instalação do estaleiro Atlântico Sul e estaleiro Rio Grande, respectivamente, são exemplos desta tendência.

Os investidores observam o aumento do volume de desembolsos do BNDES, com recursos do Fundo de Marinha Mercante, que passou de US\$ 300 milhões ao ano, em 2006, para cerca de US\$ 1 bilhão, em 2007. O Plano Estratégico da Petrobras, até 2015, indicava investimentos no valor de US\$ 65 bilhões em exploração e produção, valores que podem vir a aumentar com a necessidade de exploração dos campos produtores da camada pré-sal.

O mercado dimensionado

O presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha, destaca o efeito positivo do anúncio da Petrobras sobre sua demanda por navios e plataformas, fato que possibilita um planejamento de médio prazo aos estaleiros, permite dimensionar investimentos e atrai investidores.

Do ponto de vista do Sinaval, os 338 empreendimentos de construção naval que podem ser visualizados se dividem em três categorias: 70 empreendimentos com demanda firme, isto é, já estão em processo de construção nos estaleiros; 224 empreendimentos com demanda anunciada, referente à informação divulgada ao mercado pela Petrobras; e 44 empreendimentos previstos, são projetos que ainda não têm data de encomendas, mas foram levantados em estudos conjuntos realizados pelo Fundo de Marinha Mercante e o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma).

A visão política

O contexto político da indústria naval, segundo Rocha, está vinculado à transformação que ocorreu no Brasil, nos últimos dez anos. O período é marcado pela ocorrência de elementos estrutu-



Foto: Banco de Imagens Petrobras

rais para o desenvolvimento socioeconômico brasileiro, entre eles a consolidação do país como grande produtor de petróleo em águas profundas e líder na produção de biocombustíveis.

No governo Luiz Inácio Lula da Silva e na administração de Sérgio Gabrielli, na Petrobras, e de **Sérgio Machado**, na Transpetro, essas empresas estatais receberam nova missão: utilizar seu poder de compra para construir no país a capacidade de construção de navios, atividade paralisada há mais de 15 anos.



A Petrobras, que desde a década de 1950 trouxe ao país a padronização e certificação técnica na produção industrial, o desenvolvimento de tecnologia local, com a implantação do Cenpes, e na década de 1990 o planejamento estratégico, percebeu a relevância de retomar a capacidade de construção naval no Brasil.

Essas decisões foram ampliadas a partir de 2005, com a constatação de que o mercado mundial de construção naval entrava numa fase de ocupação completa dos estaleiros, elevan-

do os preços e prazos de entrega de navios e plataformas de petróleo, diante da demanda provocada pela produção de petróleo *offshore* e a expansão da economia mundial, após quase duas décadas de fraco desempenho.

Essa política atinge seu ápice com o lançamento do Programa de Modernização e Expansão da Frota e Embarcações de Apoio da Petrobras, anunciado em 26 de maio desse ano, em Niterói (RJ) pelo presidente Lula.

A construção naval é reconhecida mundialmente por ser montadora que promove intensa geração de renda, empregos e inovação na rede de suprimentos. No Brasil, as encomendas de navios irão ampliar as oportunidades de trabalho, promover a instalação no país de novas empresas fornecedoras e já provocou um relevante volume de investimentos na implantação de novos estaleiros.

Demanda firme – 70 empreendimentos	
Transpetro – Promef 1	26 Navios petroleiros
PDVSA (Venezuela)	10 Navios petroleiros
Log-In (Cia. Vale)	5 Navios porta-contêineres
Laurin e Gypsum	3 Navios graneleiros
Grupo Wilson, Sons	8 Navios de apoio marítimo
CBO	8 Navios de apoio marítimo
Ultrapetrol	1 Navio de apoio marítimo
Norskan	1 Navio de Apoio Marítimo
Petrobras	6 Plataformas de produção
Petrobras (afretamento)	2 VLCC
Total	70

Demanda anunciada – 224 empreendimentos	
Transpetro – Promef 2	23 Navios petroleiros
Petrobras (afretamento)	19 Navios petroleiros
Petrobras	146 Navios de apoio marítimo (24 em licitação)
Petrobras	8 Plataformas de produção
Petrobras	28 Navios-sondas (perfuração)
Total	224

Demanda prevista – 44 empreendimentos (Syndarma / FMM)	
19	Navios porta-contêineres
16	Navios graneleiros
6	Navios para produtos químicos
3	Navios petroleiros
44	Total

O Sinaval, em seu papel como órgão de classe da indústria de construção e reparação naval e *offshore*, participa junto à Casa Civil da Presidência da República das reuniões do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) no esforço de dimensionar a expansão da indústria da cons-

Estaleiros estão isentos de IPI

A Frente Parlamentar em Defesa da Indústria Marítima Brasileira na Câmara dos Deputados obteve uma vitória: aprovou no dia 2 de julho a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para os estaleiros nacionais, durante votação da Medida Provisória 428/08, que concede incentivos fiscais estimados em R\$ 17 bilhões, até 2011, para diversos setores da economia, no âmbito da nova política industrial do governo, denominada Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP).

A emenda do deputado Edmilson Valentim (PCdoB-RJ), que coordena a frente parlamentar, foi acolhida pelo relator da matéria, deputa-

do **José Otávio Germano** (PP-RS). A emenda isenta de IPI os fornecedores nacionais que integram a cadeia produtiva da indústria naval na aquisição de matérias-primas, oferecendo-lhes condições de competir com fornecedores internacionais.

“Com a aprovação desta MP, o setor naval brasileiro passa a ter tratamento fiscal adequado para competir com estaleiros e embarcações estrangeiras que operam na cabotagem e no longo curso através dos portos do Brasil”, destacou o parlamentar.



trução para atender o mercado de navios de diversos tipos e portes.

A entidade também está envolvida em outras frentes para o planejamento e atendimento desta encomenda. No Ministério do Trabalho, participa da comissão tripartite deste Ministério, composta por representantes dos estaleiros, dos trabalhadores e da Secretaria de Fiscalização do Trabalho, para estabelecer em consenso a releitura de várias normas que necessitavam de melhor definição, algumas delas foram formuladas para o setor da construção civil; no Prominp (Programa de Mobilização da Indústria Nacional do Petróleo), do Ministério das Minas e Energia, participa no dimensionamento da necessidade de recursos humanos; participa de reuniões de planejamento na Petrobras e Transpetro.

O momento atual da indústria naval brasileira

A construção naval mundial sofreu uma retração muito grande a partir da segunda metade

dos anos 1980. Essa retração atingiu o mercado brasileiro e durante mais de 15 anos não houve construção de novos navios de grande porte. A atividade ficou restrita ao reparo de navios e a construções de pequeno porte.

Os preços dos navios, no mercado mundial sofreram retração por conta da pequena demanda, o que, na época, tornou vantajoso o afretamento de navios já existentes. Essa retração deu vazão a fusões e aquisições entre empresas internacionais de transporte marítimo. As principais operadoras brasileiras foram adquiridas pelas estrangeiras. Surgiram operadoras gigantes no transporte marítimo mundial.

No momento atual o Brasil assiste uma demanda real e sustentável por navios, representada pelas encomendas do setor de petróleo e da Marinha Mercante de cabotagem para atender ao notável crescimento econômico.

A indústria de construção naval brasileira foi gradativamente reativada, até que em 2007 ini-

ciou sua fase de consolidação com as encomendas dos primeiros 26 navios de grande porte da Transpetro. O governo federal vem criando políticas para fortalecimento do sistema de financiamento, por meio do Fundo de Marinha Mercante (FMM), e do desenvolvimento de ações no planejamento do PAC, para gerar empregos, renda e desenvolver a indústria local de construção naval e de navieças. A avaliação do Sinaval sobre essas ações do governo federal é a melhor possível.

Elementos estratégicos

O Sinaval considera elementos estratégicos baseados em sete temas principais para atender à infra-estrutura logística de transportes e produção de petróleo:

1. Matriz de transportes – Deverá ser alterada a participação do transporte aquaviário na matriz de transportes de 13% para 29%, até 2025, com a construção de navios para o transporte de cabotagem, hidroviário e de longo curso, conforme indicado no Plano Nacional de Logística dos Transportes (PNLT) do Ministério dos Transportes.

2. Metas do PAC – Atendimento das metas do PAC com o máximo desenvolvimento socioeconômico local no atendimento das encomendas para a produção de petróleo.

3. Capital humano – O planejamento estratégico da Petrobras estima, para os próximos quatro anos, a geração de 228 mil empregos diretos, considerando os investimentos previstos para as áreas de refino e produção, no valor de US\$ 65 bilhões. O Sinaval estima a ampliação dos empregos diretos em 20 mil novos postos de trabalho, sobre uma base já existente estimada em 40

mil pessoas. Essa realidade exerce pressão sobre a formação de capital humano. Existem programas de formação de pessoal em praticamente todos os estaleiros, no Senai (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial) e no Prominp. Por isso mesmo, a entidade está promovendo uma articulação com as universidades para definição de um programa de formação de pessoal de nível superior, iniciando pelos engenheiros.

4. Aço – O Instituto Brasileiro de Siderurgia (IBS) prevê que o aumento da demanda de aço impulse a produção brasileira para 37,6 milhões de toneladas/ano. Os estaleiros representam uma capacidade de processamento de 570 mil toneladas/ano. A indústria naval é um consumidor de aço de porte médio, mas a questão da programação das encomendas é relevante na formação do preço. O Sinaval está debatendo essa questão com o IBS.

5. Navieças – Os estaleiros estão há nove anos em processo de recuperação. Atualmente, a fase é de consolidação. A indústria de navieças deve levar também algum tempo para se adaptar ao formato de negócios do setor, em que os estaleiros compram sistemas integrados. Entre os fabricantes de máquinas representados pela Abimaq, o segmento da produção voltado para a indústria naval é pequeno. O Sinaval defende a substituição competitiva das importações. Nenhum estaleiro baseia sua decisão de compras apenas pela questão do preço, e sim pelo conjunto de preço e desempenho.

6. Carga tributária – Para o segmento da indústria naval, existe um regime tributário especial de *drawback* que disciplina as aquisições de matérias-primas e pro-

Panorama das encomendas atuais

Rio de Janeiro

Eisa – dez navios petroleiros para a PDVSA, cinco navios porta-contêineres para a Log-In e dois navios para a Laurin

Aker Promar – dois navios de apoio marítimo a construções submarinas

Estaleiro Aliança – oito navios tipo PSV e de engenharia submarina para a CBO e Devon

Estaleiro Mauá – quatro petroleiros para a Transpetro; jaqueta PMXL; P-62 (em negociação)

Rio Naval – nove petroleiros para a Tanspetro

Keppel-Brasfels – plataformas – P-51; P-56; P-57

Rio Grande do Sul

Quip – módulos para a P-53

Estaleiro Rio Grande – plataformas de produção de petróleo

Santa Catarina

Estaleiro Itajaí – em definição contratos para três petroleiros de produtos para a Transpetro

Detroit – navios de pesca do Profrota



TWB – navios de pesca do Profrota, rebocadores e *ferry-boat*

São Paulo

Estaleiro Wilson, Sons – navios de apoio e rebocadores

Ceará

Inace – navio-patrolha, iate e navios de pesca

Pernambuco

Estaleiro Atlântico Sul – dez petroleiros da Transpetro; plataforma P-55

Pará e Amazonas

Estaleiros construindo barcaças e empurradores.

duto intermediários, no mercado interno, condição em que as vendas aos estaleiros são equiparadas à exportação. O regime especial de *drawback* prevê a suspensão do pagamento de tributos, como o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), a Contribuição para o PIS/Pasep e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social/Cofins. A Secretaria da Receita Federal do Brasil editou, em 12 de maio a Instrução Normativa 845, publicada na página 45 do Diário Oficial da União (de 13 de maio de 2008).

7. Relações trabalhistas – O Sinaval participa do Grupo Tripartite da Indústria Naval, no Ministério do Trabalho e Emprego, com representantes da Confederação Nacional dos Metalúrgicos (CNM), do Sindicato dos Metalúrgicos dos Municípios do Rio de Janeiro, de Niterói e de Angra dos Reis, e por Inspectores e Auditores do Ministério do Trabalho e Emprego. Foram elaborados ou estão em elaboração e análise, para posterior aprovação, os procedimentos referentes a 13 Normas Regulamentares (NR), que necessitam de atualização. ■