

INDÚSTRIA não quer ficar



Depois da onda de encomendas do setor offshore, que alavancou sua retomada e a posicionou entre as maiores no ranking mundial, a indústria naval brasileira enfrenta a crise das 'águas paradas', sem perspectiva de novas demandas para assegurar uma escala de produção sustentável.

por Beatriz Cardoso e Felipe Salgado

NAVAL à deriva

A tempestade que se abateu sobre o setor de petróleo, em função dos baixos preços do óleo no mercado global e da crise da Petrobras no âmbito local, acabou por deixar a indústria naval com o sentimento de que pode ficar à deriva.

Os efeitos da operação Lava-Jato, que apura atos de corrupção que vêm 'sangrando' a Petrobras, e a revisão do plano de negócios da estatal, que reduz o volume de investimentos em US\$ 90 bilhões em relação ao ano anterior, já se refletem no índice de emprego no setor.

Pela primeira vez em 15 anos, a construção naval registra queda no emprego: de dezembro de 2014 a junho de 2015 já são menos 14 mil empregos. No final de junho, os estaleiros brasileiros apresentavam 68 mil pessoas diretamente empregadas.

Não estão incluídos os cerca de dois mil funcionários do Estaleiro Eisa Petro Um, antigo Mauá, símbolo da tradição do setor que há pouco mais de 40 anos (na década de 1970) viveu um apogeu similar ao dos últimos anos.

"As dificuldades existem para serem superadas", afirmou o presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), Ariovaldo Rocha, citando a frase do Barão de Mauá, que implantou o primeiro estaleiro brasileiro em Ponta d'Areia, em Niterói (RJ), em 1851 – e que leva seu nome até hoje.

"Na crise, a empresa se reorienta, como dizem os administradores. O que podemos afirmar é que existe um mercado, incluindo o segmento de construção de navios para trans-

NA CRISE, A EMPRESA SE REORIENTA, COMO DIZEM OS ADMINISTRADORES. O QUE PODEMOS AFIRMAR É QUE EXISTE UM MERCADO, INCLUINDO O SEGMENTO DE CONSTRUÇÃO DE NAVIOS PARA TRANSPORTE NA COSTA BRASILEIRA, ONDE A PARTICIPAÇÃO DE EMBARCAÇÕES LOCAIS É MÍNIMA.



Ariovaldo Rocha, presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval)

porte na costa brasileira, onde a participação de embarcações locais é mínima", pontua Rocha, frisando: "Este foi um dos períodos mais vibrantes e dinâmicos da indústria."

Mar revoltoso

Ainda que essa indústria tenha ciclos, como pontuou o dirigente do Sinaval, não pode ser tratado como cíclico o conjunto de fatores que impactou o setor naval brasileiro, no auge da onda de contratações de plataformas offshore, petroleiros e embarcações de apoio.

O que 'escureceu' o horizonte dessa indústria e que ameaça levar a pique alguns estaleiros é uma violenta tempestade em alto-mar, formada a partir de algumas intempéries econômicas e políticas, externas e internas. A crise financeira de 2008, que se alastrou pelo mundo ocidental a partir dos Estados Unidos, pareceu apenas uma nuvem ao Brasil do pré-sal e da retomada do setor naval.

Os primeiros sinais visíveis da tempestade que se aproximava surgiram há menos de dois anos, com a queda do preço do petróleo, devido ao aumento da produção da Or-

ganização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) – que vem lançando anualmente no mercado internacional mais de um milhão de barris acima do seu próprio 'pisso'.

A operação Lava-Jato foi o trovão que ribombou e alertou que não dava mais para escapar da tormenta. Foi quando todos pareceram se dar conta das nuvens carregadas no ar, alimentadas pela recessão nos principais mercados e o desaquecimento global da economia, assim como pelos percalços fiscais, financeiros e políticos do país.

A onda provocada pelo boom da indústria de óleo e gás, na qual 'surfaram' políticos e empresários, e que agora se quebra com violência, ameaça arrastar os projetos e empreendimentos conduzidos por quem não tinha tradição nem experiência nessa indústria de ciclos, como é a naval.

Neste cenário turbulento, a divulgação do plano de negócios e gestão da Petrobras, o PNG 2015-2019, acabou por ter dois efeitos antagônicos. A revisão dos investimentos projetados pela estatal para os próximos cinco anos, incluindo o atual, de US\$ 130,3 (US\$ 90 bi



Foto: Arte TN Petróleo sobre foto de Roberto Rosa

Contratação de mão de obra no setor

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
Total	14.442	19.600	29.125	33.277	40.500	56.112	59.167	62.036	78.136	82.472	68.000

* Fonte: Sinaval, junho 2015

abaixo do último plano, de US\$ 220,6 bi, dos quais US\$ 37 bi foram aplicados durante o ano de 2014) é vista pelos analistas como necessária para reduzir o nível de endividamento e assegurar a continuidade de projetos estratégicos para atingir as metas de produção. Deverá servir como 'bússola' para orientar os players do setor e dos diversos segmentos da cadeia produtiva de óleo e gás, incluindo os fornecedores de embarcações marítimas e offshore.

O presidente do Sinaval considerou positiva a decisão de concentrar a prioridade de investimentos no segmento de produção de petróleo e gás em áreas de maior capacidade de oferecer retorno. "Os investimentos anunciados para o novo plano

de negócios deverão manter as encomendas de plataformas de produção de petróleo, navios petroleiros, embarcações de apoio marítimo e sondas de perfuração que garantem a operação nos estaleiros brasileiros, embora com redução da demanda geral", pontua Rocha.

No entanto, ele salienta que a questão não se restringe aos investimentos da petroleira, pois há outros fatores que dependem de uma ação política mais efetiva. "É preciso destravar (agilizar) a concessão dos financiamentos com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Os agentes financeiros, responsáveis pelo risco das operações, aumentaram o rigor das garantias a armadores e estaleiros", afirma o dirigente.

Rocha ainda defende que se avalie melhor "os critérios para a concessão dos aditivos legítimos nos contratos de construção naval em função dos aumentos de preços, variação da inflação e da correção cambial", lembrando que os estaleiros geram grande volume de empregos nos diversos estados e apresentam "uma integração com grandes empresas internacionais, participando de cadeias mundiais de produção". "Esse é um patrimônio de grande relevância para o desenvolvimento brasileiro, portanto, deve ser preservado", adverte Rocha.

Impacto nas encomendas

Ainda que possa servir de bússola em meio a essa tempestade, o plano de negócios,

Unidades offshore contratadas

Cascos FPSO	Estaleiro	Quantidade	Comentários	Observações
Construção (replicantes)	Estaleiro Rio Grande (RS)	5	P-66 (entregue); P-67, P-69, P-70, P-71.	P-68, P-72 e P-73 serão construídas no exterior
Conversão (cessão onerosa)	Inhaúma – (Rio Grande/RS)	2	P-74 ; P-76	P-75 e P-77 serão construídas no exterior
Total		7		

Módulos	Estaleiro	Quantidade	Comentários	Observações
Construção e integração	Brasa (Niterói/RJ)	2	FPSO Cidade de Saquarema.	Construção e integração de módulos.
Integração	BrasFELS (Rio de Janeiro/RJ)	3	FPSO Cidade de Itaguaí. FPSO P-66. FPSO de Tartaruga Verde e Mestiça.	
	EBR (Rio de Janeiro/RJ)	1	P-74	
	Integra – Consórcio Mendes Junior-OSX (Rio de Janeiro/RJ)	1	P-67 e P-70	Há informações de que o contrato foi cedido ao especialista China Offshore Oil Engineering Corporation (COOEC).
	Techint-Tech-nip Angra dos Reis (RJ)	1	P-76 Integração de módulos no Paraná.	
	QGI – Queiroz Galvão e Iesa (Rio Grande/RS).	2	P-75 P-77	Petrobras confirmou, no final de junho de 2015, a construção das duas plataformas P-75 e P-77 com o Consórcio QGI, formado por no município de O contrato estava pendente desde fevereiro.
Total		10		

somado aos outros aspectos econômicos e políticos, produz impactos diretos no setor naval, já identificado por diversas fontes dessa indústria. Principalmente no que diz respeito à perspectiva das encomendas, ainda que a maior parte dos investimentos seja em produção e, consequentemente, na implantação de sistemas definitivos, com plataformas offshore.

Na apresentação à imprensa, a Petrobras informa que até 2020 estão previstas 21 plataformas de produção, como apontado antes, incluindo Iracema Norte, que deve extrair seu primeiro óleo nos próximos meses. No entanto, houve uma redução no volume de unidades ainda a serem contratadas: das mais de 20 previstas no plano anterior, a petroleira indica apenas cinco novas contratações.

Nas contas do setor, os oito cascos de FPSOs replicantes (unidades offshore que produzem, estocam e fazem escoamento por meio de navios aliviadores) foram reduzidos a seis e dos quatro que seriam convertidos para a cessão onerosa, pelo menos um deles será feito na Ásia, onde se dará a integração de módulos em cascos lá construídos. Também já estão contratadas junto a estaleiros asiáticos as plataformas de Tartaruga Verde e de Libra.

A redução do número de plataformas vai causar impacto direto na demanda por navios de apoio marítimo. Existe a esperança de que a definição da Petrobras em relação à contratação de sondas poderá melhorar essa perspectiva. Fontes desse setor acreditam que a Petrobras não deve mexer na tarifa diária paga por navio em operação (em torno de US\$ 460 mil). O que é

Vocação offshore

O ECONOMISTA **Carlos Campos Neto**, pesquisador de infraestrutura econômica do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada



(Ipea), afirma que embora o setor naval brasileiro tenha vocação offshore, é possível buscar oportunidades em outros segmentos.

“O ressurgimento dessa indústria no Brasil, que se encontrava absolutamente deprimida entre os meados dos anos 1980 e o início dos anos 2000, deve-se, sem dúvida, aos programas e às encomendas oriundas do setor de petróleo e gás”, pontua o pesqui-

sador. Mas, como ele mesmo lembra, no estudo feito pelo Ipea, os pesquisadores já chamavam a atenção para a pouca diversificação do mercado naval brasileiro.

“A vocação offshore é uma característica, talvez, irreversível. Pode-se ter algum desenvolvimento de embarcações para cabotagem, apoio portuário e transporte fluvial, mas o grande mercado será o de petróleo e gás”, avalia. Ainda assim, ele acredita que há espaço para diversificar.

“A grande demanda, presente e futura, tem origem na indústria do petróleo. Portanto, nossa vocação é offshore. É nesse segmento que estamos nos tornando competitivos, como na produção de barcos de apoio, plataformas e módulos. Temos todo o pré-sal a ser explorado, além de

novas descobertas em águas profundas na região Nordeste”, observa.

“Porém, não podemos deixar de explorar segmentos secundários, como o da construção de navios para cabotagem, que é um mercado que vem crescendo fortemente, assim como o de embarcações para transporte fluvial, que apresentam demanda ascendente e com boas perspectivas”, pontua. Ele avalia, contudo, que, com exceção do setor offshore, nenhum outro tem demanda suficiente para sustentar este setor industrial.

Programas estratégicos – Campos Neto está ciente de que os problemas políticos e de caixa envolvendo a Petrobras, incluindo as denúncias de corrupção, estão atingindo frontalmente a operacionalização dos principais programas que alavancaram a indústria naval até aqui, e que terão graves repercussões sobre a própria sobrevivência do setor.

Dentre as iniciativas elencadas, ele destaca o Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo (Prorefam), criado em 1999, e que a partir de 2003 ganhou novo impulso, com a encomenda de mais de duas centenas de barcos de apoio offshore. “Muitos desses barcos exigem o desenvolvimento de tecnologia embarcada nos vários equipamentos de bordo”, salienta. O outro pilar da retomada é o Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef), responsável pela encomenda de 49 navios petroleiros, dos quais 11 já foram entregues.

“Os outros dois programas são os de construção de sondas de perfuração e de plataformas de produção, em sua grande maioria FPSOs”, explica, e lembra que os investimentos inicialmente previstos pelo Ipea para os quatro programas envolviam recursos da ordem de R\$ 130 bilhões. “Espero que esses programas sejam redimensionados, mas mantidos operacionais. Até porque o país continua precisando do petróleo que está no fundo do mar e que precisa ser explorado”, assegura Campos Neto, e conclui: “Quero crer que as autoridades públicas não permitirão que bilhões de reais que foram investidos no ressurgimento da indústria naval brasileira, de novo, se transformem em cinzas.” ■

Barcos de apoio marítimo contratados

Tipo	Estaleiro	Quantidade	Cliente
PSV (Platform Supply Vessel)	Aliança (Niterói/RJ)	2	Grupo CBO
	São Miguel (São Gonçalo/RJ)		Bravante
	Detroit (Itajaí/SC)	4	Starnav
	Keppel Singmarine (Navegantes/SC)	2	Cliente não revelado
	Eisa (estaleiro em recuperação) (Rio de Janeiro/RJ)	2	Brasil Supply
AHTS (Anchor Handling Tug Supply Vessels) operações de manuseio de âncoras, reboque e suprimento	Oceana (Navegantes/SC)	4	Grupo CBO
MPSV (Multi-Purpose Support Vessel) embarcação multitarefa	Navship (Navegantes/SC)	8	Bram Offshore
OSV (Offshore Support Vessel)	Wilson Sons (Santos/SP)	4	Dois para terceiros e dois para a empresa
PLSV (Pipe Lay Support Vessel) – de lançamento de dutos	Vard Niterói (Niterói/RJ)	2	DOF – Technip Entregas: 2016 e 2017
Total		32	

visto como uma notícia boa, pois poderá garantir a construção de 19 navios-sondas no país.

Em relação aos navios petroleiros, as garantias exigidas pelos agentes financeiros do FMM, apontadas por Rocha, criam dificuldades para o prosseguimento das contratações de navios petroleiros para a Transpetro no Estaleiro Atlântico Sul (EAS-PE) e Eisa Petro Um (RJ), que fechou as portas por tempo indeterminado.

"Temos trabalhado diretamente com o governo federal, mas não conseguimos avançar no sentido de solucionar o problema de financiamentos junto aos respectivos agentes. A exceção é o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)", apontou Rocha. Segundo o dirigente, há uma demora de mais de 90



Estaleiro Vard

dias na resposta dos bancos em relação aos pedidos de financiamento. "E boa parte das respostas é negativa. Em 40 dias, o BNDES consegue informar se tocará ou não o projeto. É melhor fazer isso do que ficar sentado em cima do projeto, enrolando", acrescentou.

Em evento realizado recentemente, a chefe do Departamento de Gás, Petróleo e Cadeia

Produtiva do BNDES, Priscila Branquinho das Dores, afirmou que já foram desembolsados R\$ 16,7 bilhões para o setor naval – dos quais R\$ 1,5 bilhão este ano. Do total, 54% foram destinados a embarcações de apoio, 23% para navios petroleiros e 23% para estaleiros e plataformas.



SOLUÇÕES DE PROCESSAMENTO DE GÁS NATURAL

Controle de processo completo para todos os aspectos de sua operação de gás natural.



Disponível em cinco diferentes tamanhos de corpo a PGR-1 tem a maior capacidade do mercado, permitindo que você use um corpo de tamanho menor do que nas marcas concorrentes.



O modelo 2296 é uma válvula de controle linear compacta e versátil. Ideal para aplicações incluindo a criogenia e aplicações com alta queda da pressão de gás.



A Ranger QCT dispõe de Mudança Rápida de Guarnição que permite a utilização de vários retentores de vedação e acessórios para variar o tamanho do orifício e ajuda a controlar a cavitação.



O modelo "HP-1+6+S" para carga pesada, é uma reguladora de redução de alta pressão diferencial. A pressão de entrada pode ser de até 3000 psig (207 Barg). A pressão de saída pode atingir até 1500 psig (103 Barg).

Para o acesso imediato aos nossos arquivos de recursos de produto, visite www.cashco.com/gas

www.cashco.com
Innovative Solutions

Cashco, Inc. P.O. Box 6, Ellsworth, KS 67439-0006 Fone. (785) 472-4461, Fax: (785) 472-3539



ESTALEIROS EM CRISE, mesmo de carteira 'cheia'

Segundo o Sinaval, mais além do impacto das demandas reduzidas, os estaleiros precisam concluir o que já foi contratado. E, para isso, precisam da liberação de recursos dos bancos estatais que atuam como agentes financeiros do Fundo da Marinha Mercante (FMM), administrado por um departamento na estrutura do Ministério dos Transportes. Os principais agentes financeiros do fundo são o Banco Nacional Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o Banco do Brasil (BB) e a Caixa Econômica Federal (CEF).

No entanto, por força da operação Lava-Jato, os agentes estão mais e mais cuidadosos ao dar o sinal verde para a liberação dos recursos. De acordo com o Sinaval, os agentes financeiros aumentaram o rigor em relação às garantias exigidas aos armadores e estaleiros. As instituições financeiras negam que haja qualquer mudança de comportamento.

O Banco do Brasil alega que todas as operações de crédito de pessoa jurídica – de quaisquer portes e segmentos de mercado – são analisadas caso a caso e as decisões são tomadas em colegiado. “As análises de crédito de cada projeto seguem em normalidade, assim como a liberação de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Enquanto no primeiro trimestre de 2014 foram liberados R\$ 223 milhões, no primeiro trimestre de 2015 este número aumentou 29,5%, para R\$ 289 milhões”, informa o BB.

A dificuldade em receber empréstimos para dar continuidade à construção de oito navios petroleiros da Transpetro, subsidiária de logística da Petrobras, foi a alegação dada pelo Estaleiro Eisa Petro-Um (o antigo Mauá) para fechar as portas. Quem fez a encomenda afirma estar “rigorosamente” em dia com todas as obrigações contratuais com o es-



Foto: TN Petróleo

Estaleiro Mauá



Foto: Divulgação

Estaleiro Rio Grande

taleiro, uma sociedade de propósito específico controlada pelo Synergy Shipyard. O empréstimo destinava-se a cobrir o compromisso de compra de materiais e equipamentos feitos junto a fornecedores.

No comunicado aos funcionários, a empresa afirma estar atravessando uma crise financeira cada vez mais profunda. “Ela (a crise) está motivada tanto no desequilíbrio econômico dos contratos atuais, como

na indefinição na liberação dos contratos para construção de mais oito navios", lê-se no comunicado.

Sete Brasil

O que provocou maior impacto no setor, no entanto, foi a crise deflagrada pelo envolvimento da Sete Brasil em um dos maiores escândalos de corrupção do setor petrolífero e naval. A empresa, que tem a Petrobras entre seus acionistas, foi criada em 2010 para ser a operadora de sondas, responsabilizando-se pelas encomendas e posterior afretamento à estatal.

A empresa viu sua reputação naufragar no mar de denúncias, passando a ser vista com reservas pelos agentes financeiros, como o BNDES, que no final do ano passado decidiu não liberar a primeira parcela de US\$ 5 bilhões de empréstimo já aprovado, no valor total de US\$ 21 bilhões. Depois de recorrer a empréstimos de curto prazo, para atenuar a crise financeira, a empresa acabou por suspender o pagamento aos fornecedores – os estaleiros aos quais havia encomendado um total de 29 sondas, das quais 28 para a Petrobras e uma para oferecer no mercado externo.

Em março deste ano, o Standard Chartered Bank, que fez um dos empréstimos de curto prazo, entrou com pedido de execução de garantias por falta de pagamento. Em abril, o presidente da Petrobras, Aldemir Bendine, antecipou uma possível redução na contratação de sondas junto à Sete Brasil, alegando que talvez não houvesse necessidade de 28 unidades no médio prazo.

O executivo da estatal afirmou ter sido feito, inclusive, um memorando de entendimentos para se 'redesenhar' esse planejamento de sondas e ainda a reorganização das SPEs (empresas proprietárias das sondas, que têm a participação da Sete Brasil, da Petrobras e de

Carteira de encomendas dos estaleiros em operação no Brasil

Setor de atuação	Tipo	Quantidade	Aplicação
ÓLEO E GÁS	Navios de apoio marítimo	32	Suprimentos a plataformas de petróleo e serviços de instalação submarina.
	Sondas de perfuração**	19	Perfuração do leito marinho em águas profundas.
	Petroleiros	29	Transporte de petróleo e derivados.
	Plataformas de produção	17	Processamento e armazenamento do petróleo produzido nos campos offshore.
	Gaseiros	8	Transporte de gás natural.
PORTUÁRIO	Rebocadores portuários*	13	Posicionamento de navios nos berços de atracação.
CABOTAGEM	Barcaças e empurradores*	148	Comboios de transporte fluvial.
	Navios porta-contêineres	3	Transporte na costa brasileira.
CABOTAGEM E LONGO PERCURSO	Graneleiros	1	Transporte de minério de bauxita.
Total		279	

* Estimativa

**Considera a redução anunciada no número de sondas a serem construídas

Promef – Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro

Estaleiro	Tipo de navio	Local	Quantidade
Eisa Petro Um	Navios de produtos Petroleiros Aframax	Niterói (RJ)	7
Estaleiro Atlântico Sul	Petroleiros Suezmax e Aframax	Suape (PE)	14
Vard Promar	Gaseiros	Suape (PE)	8
Total			29

empresas privadas). A ideia era dar preferência às unidades em construção mais avançada.

Menos sondas

Na revisão do Plano de Negócios para 2015-2019, a Petrobras não explicita quantas sondas pretende contratar até 2020. Estima-se que dez a 13 delas tenham sido 'abortadas'. O que agravaria ainda mais a situação da Sete Brasil, uma vez

que ela já teria pago parcelas das 29 sondas encomendadas, inclusive daquelas que podem ter 'soçobrado' nas águas turbulentas da crise da Petrobras.

De acordo com os dados reunidos pela Ivens Consult Informação Estratégica, a continuidade operacional da Sete Brasil depende de obtenção de financiamentos com recursos do FMM, em negociação com o BB, CEF e BNDES.



Foto: Divulgação

Estaleiro Atlântico Sul



Foto: Divulgação

Estaleiro Inhaúma

Pelos cálculos da consultoria, a partir de dados obtidos junto à Sete Brasil, e outras fontes – incluindo a imprensa –, os contratos com estaleiros para a construção de sondas somam pagamentos no valor de US\$ 6,9 bilhões, 31% do total contratado de US\$ 22,2 bilhões. Neste total estão incluídos pagamentos para empresas de projetos e a aquisição dos principais equipamentos.

Segundo o presidente da estatal, seria dada preferência a unidades com obras mais adiantadas. Duas sondas têm entrega prevista para 2015: a primeira, da Jurong, o NS *Arpoador*, para julho, e outra da Brasfels, batizada de *Urca*, para o fim do ano. Mas o fato é que não se tem, até agora, informação oficial de quantas sondas seriam descartadas nos planos futuros da Petrobras.

Internacionalização à vista

O impasse em torno das encomendas e do que pode vir a acontecer com a Sete Brasil escureceu de vez o horizonte dos estaleiros, muitos deles com uma carteira abrangendo navios petroleiros para a Transpetro e plataformas para a Petrobras. É o caso do primeiro empreendimento naval de porte implantado em Pernambuco, o Estaleiro Atlântico Sul (EAS), que tem como acionistas as brasileiras Camargo Corrêa e Queiroz Galvão e as japonesas Ishikawajima (IHI) e Japan Marine United (JMU), que juntas têm um terço do controle.

Com dívidas crescentes com fornecedores, o estaleiro está 'à deriva', uma vez que os sócios locais 'afundam' na Operação Lava-Jato. E os parceiros japoneses não se sentem

tranquilos para investir ainda mais dinheiro em um empreendimento que tem tantos percalços e cujo retorno não parece tão certo agora.

A Sete Brasil, por outro lado, uma das principais empresas arroladas na investigação de corrupção, tampouco tem linha de crédito para honrar as dívidas com o estaleiro – além de contestar os valores devidos informados pela EAS.

Se escapar de uma possível recuperação judicial, o Atlântico Sul terá de fazer uma série de ajustes financeiros, até mesmo porque as sondas, que começam a escapar de suas mãos, representavam 60% das receitas futuras. O volume restante refere-se aos 14 navios petroleiros (Suezmax e Aframax) que têm em carteira, encomendados pela Transpetro como parte do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef).

Não muito longe, ainda no Nordeste, outro estaleiro enfrenta problemas similares, como é o caso do Enseada, na Bahia, com seis sondas na carteira, mas que foi obrigado a demitir quase sete mil pessoas nos últimos oito meses.

O estaleiro, que também tem três sócios sendo investigados no âmbito da Lava-Jato – Odebrecht (35%), OAS e UTC (cada uma com 17,5%) –, vem sendo suportado pelo sócio japonês, a Kawasaki Heavy Industries (com 30%). Fora do contrato da Sete Brasil, quatro sondas em construção terão como operadora a OOG (Odebrecht Oil & Gas), com contrato direto de serviços com a Petrobras. As outras duas teriam como operadoras a Etesco-OAS, sendo que esta última está vendendo seus ativos.

A empresa espera receber a linha de financiamento de R\$ 600 milhões, já aprovada pelo FMM, mas que ainda não foi liberada pelas instituições repassadoras – BB e CEF. A empresa também tem em carteira contratos com a Petrobras no valor de US\$ 1,7

bilhão, para conversão em FPSOs, no Rio de Janeiro, de quatro cascos de navios VLCCs.

União de esforços

O Governo tenta evitar que os estaleiros fechem as portas deixando não apenas credores e fornecedores furiosos como também uma massa de desempregados. Em maio, o Ministério de Minas e Energia (MME) coordenou uma verdadeira força-tarefa para tentar equacionar essa questão, mobilizando o Fazenda, BNDES, BB, CEF e Petrobras.

As soluções apontam justamente para a internacionalização, uma vez que buscam formas de manter ativos os estaleiros que contam com participação acionária de empresas japonesas, como o KHI, o EAS e o Estaleiro Rio Grande (ERG), na cidade gaúcha de Rio Grande, que tem como acionistas o grupo Engevix (envolvido na Lava-Jato), com 70%, e o consórcio japonês JB Minovix (30%), que reúne a Mitsubishi Heavy Industries e estaleiros japoneses.

Representantes dos três grupos nipônicos foram recebidos pelo ministro Eduardo Braga e este reiterou os compromissos do governo brasileiro com a política de conteúdo local, afirmando que essa posição vai assegurar a manutenção das demandas de sondas e outras embarcações junto aos estaleiros. Teria integrado o grupo um representante do Japan Bank for International Cooperation (Jbic), banco de desenvolvimento japonês.

O ERG tem uma carteira de peso abrangendo três navios sondas (NS). Um deles, o NS *Cassino*, com o casco em construção na China (Cosco), com mais de 50% concluído. O segundo, o NS *Curumim*, está no corte de chapas, com menos de 15% concluído. O estaleiro pode perder uma sonda, ainda não iniciada, com a redução das encomendas destes equipamentos pela petroleira brasileira.

Também está sob a responsabilidade do ERG a construção dos cascos de cinco plataformas replicantes, do tipo FPSO (Floating, Production, Storage and Offloading), dois dos quais já entregues e sendo integrados em outros estaleiros. A P-66, no Brasfels, no Rio de Janeiro, de onde deverá sair para o campo de Lula Sul, em 2017.

E a P-67, para o campo de Lula Norte (previsto para 2018), saiu do estaleiro gaúcho em maio rumo à Unidade de Construção Naval (UCN) do Porto do Açu, no norte fluminense, onde será realizada a integração dos módulos pelo Integra (Mendes Junior-OSX/Rio de Janeiro/RJ). Com os mesmos problemas, esse consórcio já teria repassado o contrato para a chinesa China Offshore Oil Engineering Corporation (Cooec).

Os outros três cascos estão previstos para serem entregues nos próximos anos: a P-69, para o campo de Lula Oeste, que deverá produzir somente em 2020; a P-70, para Iara Horst; e P71, para Iara Nordeste. A construção e integração dos módulos das três unidades estava a cargo da Iesa Óleo e Gás, que teve o contrato rescindido pela Petrobras em novembro de 2014, abrangendo outras três unidades. Ainda não há informações oficiais sobre os resultados da nova licitação, feita em janeiro deste ano.

Asiáticos made in Brazil

Mas estão no PN outros três replicantes que deverão ter seus cascos construídos no exterior: o da P-68, que será utilizada na produção dos campos de Lula Extremo Sul, e da área de cessão onerosa Sul de Tupi, a partir de 2017; e os dois cascos das áreas de cessão onerosa Nordeste de Tupi (P-72) denominada Sépia, prevista para 2019, e Entorno de Iara (P-73).

Esta última área, na declaração de comercialidade, foi dividida

em cinco campos: Norte e Sul de Sururu; Norte e Sul de Berbigão; e Oeste de Atapu. Os cinco estão interligados aos ativos sob regime de concessão, batizados de Sururu, Berbigão e Atapu. No novo PN da Petrobras não fica claro também qual unidade fará a produção de um ou mais campos, indicando apenas que quatro replicantes devem entrar em operação nos anos de 2018 e 19, para produzir óleo nessas áreas.

O 'jovem' estaleiro gaúcho, como os dois do Nordeste, também se encontra em situação complicada pelo envolvimento do sócio majoritário, Engevix, nas denúncias de corrupção. O consórcio japonês liderado pela Mitsubishi não parece disposto a soltar mais recursos no empreendimento sem ter um parceiro com condições mais sólidas.

Quem surge no cenário, mais uma vez, é outro epecista asiático, a já mencionada chinesa Cooec, que também estaria avaliando a possibilidade de investir nesse projeto, mesmo tendo em mãos contratos de outro consórcio em crise (Integra), também já mencionado antes. Os japoneses têm preferência no caso de a Engevix vender parte ou a totalidade de suas operações. Mas podem não estar propensos à participação de um grupo com interesses maiores no país, pois a Cooec é uma subsidiária da China National Offshore Oil Corporation (CNOOC), que detém 10% do rico campo de Libra, único ainda em exploração sob regime de partilha e com projeto piloto previsto para 2020 ainda sem licitação. Outras plataformas serão necessárias para explorar o vasto reservatório desse ativo.

Os três estaleiros nordestinos podem vir a se tornar ativos asiáticos na costa brasileira, produzindo embarcações com capital japonês ou chinês, mas *made in Brazil*, na rota da internacionalização que está sendo aberta pela crise no setor naval.

Obras seguem adiante em estaleiros tradicionais

Nem todos estão enfrentando os mesmos problemas, principalmente aqueles estaleiros que têm no comando acionistas com forte experiência nesse setor da indústria, com uma dinâmica não comparável a nenhuma outra área da economia. É o caso do Brasfels, em Angra dos Reis (RJ) e do Jurong Aracruz (EJA), em Aracruz (ES).

O estaleiro controlado pelo grupo Keppel Fels, de Cingapura, tem em carteira um total de seis sondas e contrato para integração de módulos de três plataformas de produção: além do FPSO P-66, já mencionado, é responsável por esta etapa da construção do *Cidade de Itaguaí*, que deve começar a operar em Iracema Norte até o final do ano, e ainda pelo FPSO, que vai produzir óleo dos campos de Tartaruga Verde e Tartaruga Mestiça, na porção sul da Bacia de Campos.

Esta será a primeira produção compartilhada, uma vez que o reservatório de Tartaruga Mestiça se estende de um setor sob o contrato de concessão BM-C-36 (100% da Petrobras) até uma área não contratada no polígono do pré-sal, embora esteja na camada do pós-sal. O início da produção foi mantido para 2017 pelo PNG 2015-2019.

Das seis sondas semissubmersíveis, com projeto detalhado da própria controladora, os principais equipamentos já foram adquiridos ou contratados, entre os quais o pacote de perfuração da National Oilwell Varco (NOV), de posicionamento dinâmico (Kongsberg), de geração de energia e thrusters (Caterpillar/Flow Service), controle do sistema elétrico e integração (GE), todas elas com plantas de



Estaleiro Brasfels



Estaleiro Jurong Aracruz

fabricação no Brasil. O aço foi adquirido da brasileira Usiminas e da chinesa Tianjin.

Entrega no prazo

A construção prossegue, apesar dos atrasos da Sete Brasil e há informações de que a Keppel Fels vai bancar até o final as duas sondas

em estágio avançado e com casco construído na sede, em Cingapura.

De acordo com levantamentos da Ivens Consult, até maio a sonda *Urca*, com casco construído em Cingapura, já tinha concluído quase 90% da integração no estaleiro fluminense, com mais de 18 mil toneladas de chapas de aço já cortadas. A previsão

de entrega é 2016. Uma segunda unidade, *Frade*, também teria cerca de 60% da construção concluídos e deve começar a operar em 2017. As duas, dentro do cronograma.

Para 2017 também está prevista uma segunda sonda, a *Bracuhy*, com casco em construção na China, com mais de um terço já executado. É preciso esperar a chegada do casco para estimar se o cronograma vai ou não ser mantido. O mesmo vale para as outras três sondas contratadas, ainda em início da construção. Do total contratado, a Brasfels recebeu pouco menos que um terço, em dólares.

Sem paralisações

Quem tem o maior número de sondas encomendadas junto a um único estaleiro é o Jurong Aracruz (EJA), no Espírito Santo, controlado pela SembCorp Marine, que se estruturou para atuar como uma companhia integrada de soluções para o setor naval e offshore.

Em crescimento contínuo nos últimos cinco anos, o grupo de Cingapura também deu prosseguimento aos trabalhos dos navios-sonda contratados e com projeto detalhado pela própria Jurong.

O pacote de perfuração de outra norueguesa, a Aker Solutions (que também tem fábrica no Brasil), posicionamento dinâmico e controle do sistema elétrico da Kongsberg, e geração de energia e thrusters, da suíça ABB e da filandesa Wärtsilä.

Usiminas e Bulk Trade fornecem o aço dessas embarcações que estavam em diferentes níveis de construção até



maio passado. Com cascos construídos em Cingapura, dois navios-sonda devem ser entregues já no próximo ano: o *NS Arpoador*, com mais de 82% construídos (em torno de 23 mil toneladas de chapas aço fabricadas), com superestrutura e torre de perfuração em construção no EJA; e o *NS Guarapari*, com cerca de 62% das obras concluídas, devendo chegar ainda este ano ao estaleiro capixaba.

Das outras quatro embarcações, duas já foram iniciadas: o megabloco de vante do *NS Cambury* já está concluído em estaleiro na Indonésia, o que configura mais de 36% da obra. Já o *NS Itaoca* tem apenas cerca de 17% em construção. Pelo levantamento feito pela Ivens Consult, até maio o EJA havia recebido cerca de 35% do total contratado, em dólares.

statusoffshore.com • Tel: (21) 2239-1879 • status@statusoffshore.com

Economize até 50% em custos de inspeção no exterior
Seu parceiro de inspeções pelo mundo.



Diligenciamento & FAT

Status Offshore
YOUR INSPECTION PARTNER WORLDWIDE



Equipe com 15 anos de experiência adquirida em estaleiros



Relatórios em tempo real



Especializados em pacotes de equipamentos



Ideal para construtores de Sondas, FPSO, AHTS, Pipelayers e PSV

HÁ CONDIÇÕES DE 'NAVEGABILIDADE' para a indústria avançar

“O mercado existe, gera negócios e desencontros. A indústria da construção naval, com honrosas exceções, sofre com a questão da baixa produtividade”, reconhece o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha. “Como as condições de demanda são reais, atrai atenção dos investidores. Existe ampla liquidez nos mercados financeiros internacionais”, acrescenta o dirigente.

De acordo com o cenário do primeiro semestre de 2015, divulgado pelo Sinaval no dia 14 de julho, os dez maiores fundos de investimento soberanos dos países somam US\$ 5,3 trilhões em ativos, sendo US\$ 1,8 trilhão da China. Além de quatro fundos chineses, há também de países como Noruega, Cingapura e membros da Opep.

“A maior parte dos recursos tem origem na exploração de óleo e gás, indicando compreensão da oportunidade que o Brasil representa. Muitos desses países já estão investindo aqui com empresas parceiras e fornecedoras da Petrobras. As fusões e aquisições já começaram”, informa o documento.

“Portanto, não deve surpreender a chegada dos investidores internacionais, quando Governo e empresários apresentam limitações de caixa. A grande maioria já está investindo aqui, por meio de empresas que operam no mercado como parceiras e fornecedoras da Petrobras”, reitera Rocha. Ele observa que as reservas de petróleo a explorar exigem serviços e equipamentos muito especializados e que na construção naval brasileira se encontram ativos de grande valor que estão no radar dos investidores.

De acordo com a Ivens Consult, a expansão do imobilizado na área de exploração e produção mostra a dimensão do mercado para fornecedores da indústria da construção

Encomendas: navegação fluvial e apoio portuário

Estaleiro	Local	Tipo	Quant.	Comentários
Estaleiro Rio Maguari	PA - Belém	Barcaças	20	Diversos clientes
Estaleiro Bibi	SP - Santos	Balsas simples e autopropulsoras	5	Diversos clientes
Estaleiro Rio Tietê	SP - Araçatuba	Empurradores Barcaças	20 80	Cliente: Transpetro 20 comboios para transporte de etanos na hidrovía Tietê-Paraná. Entregas prejudicadas pela estiagem que provocou a perda de navegabilidade no Tietê.
Easa	AM - Manaus	Empurradores Barcaças	3 20	Diversos clientes
Total			148	

Estaleiro	Local	Tipo de navio	Quant.	Cliente
Wilson Sons	SP - Santos	Rebocadores portuários	11	–
Detroit	SC - Itajaí	Rebocadores portuários	2	Starnav
Total			13	

Evolução do imobilizado na área de negócios de E&P

	2014*	2013*	Crescimento
Imobilizado	360.368	296.846	63.522
Em operação	263.794	212.914	50.880
Em construção	96.574	83.932	12.642

Fonte: Balanço 2014 da Petrobras

*Em R\$ milhões

Carteira mundial de encomendas

Navios (principais tipos)	Unidade
Navios petroleiros – petróleo bruto	939
Navios produtos derivados	383
Navios químicos	255
Graneleiros	1.726
Gaseiros	380
Porta-contêineres	414
Subtotal	4.097
Navios de apoio marítimo	–
PSV	397
AHTS	248
PLSV	18
MPSV	75
RSV e apoio a mergulhadores	25
Subtotal	763
Navios sonda	36
FPSO	21
Total geral	4.917

Fonte: Clarksons (tipos selecionados) Julho 2015

naval (plataformas de produção e navios petroleiros aliviadores) e da indústria subsea (cabeças de poço, dutos submarinos, manifolds) e dos prestadores de serviços. Para a consultoria, a expectativa diante dos campos de petróleo em desenvolvimento é de prosseguimento desses investimentos, pois eles representam



Ativos de fundos internacionais

País	USD bilhão	Origem
Noruega	880	Gov. Pension Fund
UAE – Abu Dhabi	773	Abu Dhabi Invest. Authority
Arábia Saudita	757	SAMA – Foreign Holdings
China	653	China Invest Corporation
Kuwait	548	Kuwait Invest. Authority
China	547	Safe Invest. Company
China – Hong Kong	400	Hon Kong Monetary Authority
Cingapura	320	Gov. Singapore Invest. Authority
Qatar	256	Quatar Invest. Authority
China	236	National Social Security Fund
Total	5,370	

o efetivo esforço no aumento da produção de petróleo.

Outros setores para ‘navegar’

Mais além do setor offshore, há oportunidades que não devem ser menosprezadas por essa indústria nos segmentos de navegação fluvial e apoio portuário. Impulsionados pelas demandas do transporte fluvial (grãos e minérios) e de expan-

são dos portos, os segmentos de rebocadores portuários e comboios fluviais estão aquecidos, com boa perspectiva de mercado.

O Sinaval destaca a demanda do agronegócio, refletida nos números dos investimentos de grandes corporações. É o caso da norte-americana Cargill, que obteve de financiamento no valor de R\$ 78 milhões com recursos do Fundo Constitucional do



Tradição, simplicidade e eficiência em Comércio Exterior

A Costa Porto é um Centro de Gestão de Negócios Internacionais pioneiro na América Latina com expressiva atuação em consultoria de comércio exterior, logística integrada e gestão aduaneira com experiência há mais de 90 anos de mercado.

Rio de Janeiro (21) 3211-8450 • Belém (91) 3241-5462
comercial@costaporto.com.br • www.costaporto.com.br



Foto: TN Petróleo



Norte, através do Banco da Amazônia. Os recursos são destinados à construção de 20 balsas ao estaleiro Rio Maguari, para escoamento de grãos pelo Norte do país – este migrará parcialmente da BR-163 para o rio Tapajós, no Pará, e dali para o terminal portuário da Cargill, em Santarém.

Bunge e Amaggi também anunciaram no ano passado a formação da joint venture Navegações Unidas Tapajós (Unitapajós), com investimento de R\$ 300 milhões em 90 barcas e cinco empurradores.

Fora da costa, o Easa (Estaleiros Amazônia) informa uma carteira de encomendas que o manterá ocupado nos próximos cinco anos com a construção de comboios (balsas e empur-

radores) para transporte de grãos nas hidrovias Tapajós e Madeira.

“O aumento das operações de navios nos portos brasileiros com expansão de terminais privativos e especializados promove uma demanda estável de rebocadores portuários, movimentando a rede de fornecedores de motores, sistemas elétricos e sistemas de comando e direção”, informa o documento publicado pelo Sinaval, apresentando a carteira de encomendas de navios de apoio marítimo para este fim.

Um estudo da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (Unctad, sigla em inglês), apresenta a frota de navios brasileiros com um total de 346 unidades de médio e grande

porte. Essa frota verde-amarela oferece uma capacidade de transporte de 20 mil toneladas, cerca de 1% de participação no total da oferta mundial de transporte marítimo. “Muito modesto para um país com 8.000 km de costa”, assinala Ariovaldo Rocha. A análise dessa frota mostra que 2,7 mil toneladas é a oferta em navios de bandeira brasileira; 16,7 mil toneladas é a oferta nos navios de bandeira estrangeira, afretados principalmente pela Transpetro.

Ainda que em crise no Brasil, a indústria continua em expansão no mundo. A carteira mundial total de encomendas conta com 8.174 empreendimentos. Entre os principais construtores estão a China (2.397), Japão (918), Coreia do Sul (840) e Brasil (279). Os estaleiros coreanos continuam liderando a construção de navios-sonda, plataformas tipo FPSO e unidades flutuantes de gás natural liquefeito (GNL).

De acordo com o levantamento do Sinaval, “os estaleiros da Europa se organizam para aumentar a participação no mercado de navios especiais, de cruzeiros, para o segmento offshore”.

Financiamento existe

OS RECURSOS DO Fundo da Marinha Mercante (FMM) vêm sendo aprovados. A dificuldade está na liberação dos recursos pelos agentes financeiros, pois estes exigem mais garantias depois do maremoto da Operação Lava-Jato. No final de abril, o conselho diretor do fundo aprovou R\$ 1,81 bilhão para um total de 247 projetos da indústria naval.

Desse total, R\$ 1,26 bilhão irá para novos projetos, incluindo a construção de oito embarcações de apoio offshore, que somam R\$ 1,054 bilhão. Também estão incluídos recursos para 47 novas embarcações e modernização de 87



balsas graneleiras, todos para navegação interior.

O conselho também aprovou prioridades de apoio financeiro (no valor de R\$ 550,7 milhões) para projetos reapresentados em função de alterações, suplementação ou novo prazo para contratação em até 120 dias, envolvendo 104 embarcações e um estaleiro.

Em maio, foi aprovada suplementação de recursos de financiamento de construção naval para a Log-In

em um total de R\$ 188,4 milhões, incluindo as quatro embarcações em construção no Estaleiro Ilha S/A (Eisa). “Os recursos aprovados precisam da contratação junto aos agentes financeiros autorizados. Após a aprovação pelo agente financeiro os valores serão liberados conforme evolução do cronograma físico-financeiro das obras contratadas”, afirma **Vital Jorge Lopes**, diretor-presidente e de Relações com Investidores da Log-In.

As empresas devem tratar da contratação dos financiamentos junto aos agentes financeiros do fundo: BNDES, BB, CEF, Banco do Nordeste ou Banco da Amazônia (Basa), instituições que estão mais cuidadosas na liberação de tais recursos.

Setor de máquinas ainda está ocioso

Alberto Machado, diretor da Associação Brasileira de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), em breve entrevista, fala sobre o cenário naval e o impacto que esse setor vem tendo em relação ao segmento, afirmando que “ainda há boa margem de ociosidade a ser utilizada, pois essa indústria vem operando, em média, com menos de 70% de sua capacidade instalada, em um único turno”.

TN Petróleo – O setor de óleo e gás soma 15% do faturamento de R\$ 72 bilhões anuais da indústria de máquinas e equipamentos. Entretanto, cerca de seis mil empregos de fornecedoras para o setor de óleo e gás foram cortados desde o início do ano passado, de acordo com dados revelados pela Abimaq. Em sua opinião, quais seriam os caminhos a serem tomados diante desse cenário?

Alberto Machado – O que mais nos preocupa é que, até o momento, não se percebe nenhum sinal de recuperação e nem ao menos algum movimento nesse sentido. Pelo contrário, o cenário tem piorado com novas informações que estão surgindo, como, por exemplo, o pedido de recuperação judicial de diversas contratantes de grande porte, fato que tende a ocasionar um “efeito dominó” nos elos seguintes da cadeia de valor. Acreditamos que seja necessário restabelecer a credibilidade em todo o processo – do planejamento à execução e respectivos pagamentos –, divulgando novos planos, estabelecendo novas modalidades de contratação e definindo diretrizes claras de aplicação para uma política industrial que permita utilizar todo o potencial de fornecimento local. É de fundamental importância que a indústria consiga sobreviver até que o ritmo de investimentos, tão necessário ao desenvolvimento de nosso país, seja retomado. Torna-se necessário também buscar soluções para a inadimplência de empreiteiras que atualmente vêm prejudicando



diversos fabricantes de máquinas e equipamentos.

O presidente da Abimaq, Carlos Pastoriza, disse que “a indústria de máquinas e equipamentos fechou 2014 com a maior crise da sua história”. No fechamento do ano, foi apontado um faturamento bruto real de R\$ 71,19 bilhões, uma queda de 13,7% ante 2013. De acordo com a entidade, essa é a terceira queda consecutiva de faturamento anual no setor. Para Pastoriza, a solução para sair do ciclo vicioso em que se encontra a indústria de máquinas é necessário um choque de competitividade sistêmica. Você concorda? Como se daria esse choque?

Sem dúvida. Como já tem sido comentado nos mais diversos fóruns, a indústria de máquinas e equipamentos praticamente não se apropriou da demanda crescente decorrente dos investimentos da Petrobras nos últimos dez anos. A

causa principal é justamente a falta de competitividade sistêmica da indústria brasileira, cujas principais deficiências todos conhecemos e estão completamente fora do poder de decisão dos empresários. Os dados estatísticos levantados pela Abimaq demonstram com clareza que a indústria tem ainda boa margem de ociosidade a ser utilizada, pois, em média, opera com menos de 70% de sua capacidade instalada, em um único turno. Contudo, como as carteiras de contrato estão minguando dia a dia, tememos que muitas empresas não tenham fôlego para aguardar a crise amainar e, certamente, quebrarão antes.

Da metade do ano passado para cá, com os projetos entre Petrobras e empreiteiras suspensos, algumas máquinas que já estavam encomendadas foram abandonadas, enquanto novas encomendas praticamente zeraram – produtos feitos sob encomenda para a Petrobras, especiais para cada projeto, prontos, embalados e parados, não servem para mais ninguém. Para quem vender? O que fazer com esses bens de capital?

Existem dois conjuntos de máquinas e equipamentos prontos, totalizando, em um primeiro levantamento que fizemos, cerca de R\$ 300 milhões dos quais R\$ 200 milhões correspondem a produtos entregues e não pagos e R\$ 100 milhões relativos a materiais prontos, porém não entregues. Como já foi comentado aqui, esses produtos foram fabricados sob projeto e não são passíveis de utilização em outras aplicações.

O melhor modo de recuperar parte do prejuízo dos fabricantes seria aproveitar todos os equipamentos que já haviam sido contratados antes, quaisquer que sejam os detentores dos novos contratos de EPC a serem firmados, sejam eles nacionais ou estrangeiros.

Segundo nota divulgada pelo Sinaval (Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore), não há crise na construção naval. De acordo com o comunicado, “as demissões relacionadas à paralisação de obras no Comperj, incluindo montagem e construção de equipamentos, atingem empresas que contratam trabalhadores metalúrgicos, o que explica informações divulgadas pelo Sindicato dos Trabalhadores, no estado do Rio de Janeiro”. Tal declaração corresponde à realidade dos fatos? Você poderia descrever o cenário atual?

Os dados oficiais de que disponho são aqueles relativos ao setor de máquinas e equipamentos mecânicos conforme já citado aqui. Não temos acesso a outros dados senão àqueles divulgados pelo Sinaval. Entretanto, não acreditamos que o setor de construção naval consiga passar incólume à crise do setor de petróleo e gás, haja vista que os estaleiros de grande porte têm, na quase totalidade de suas carteiras, contratos vultosos com os mesmos atores que, no momento, estão no epicentro da crise que hoje se abate sobre a indústria nacional. Cabe ressaltar que alguns estaleiros estão operando normalmente e até mesmo admitindo pessoal, mas não é essa a regra geral.

A indústria de materiais e equipamentos seria afetada por um possível retrocesso do setor naval? Você declarou em matéria veiculada no jornal *O Globo* (23) que a crise

deixou de ser conjuntural para ser estrutural. Por quê?

Se for confirmado o retrocesso do setor naval, a indústria de materiais e equipamentos decerto será afetada, apesar de, até o momento, o conteúdo local em máquinas e equipamentos ainda estar muito aquém de nossa capacidade de atendimento. A crise passou a ser estrutural porque não vemos solução dentro dos paradigmas atuais. Não dá mais para continuarmos a fazer mais do mesmo. Uma recuperação do setor passa por modificações significativas nas práticas e procedimentos em vigor, necessitando, em alguns casos, até de alterações no arcabouço legal do setor. Maximização das compras diretas pela Petrobras, desmembramento de grandes empreendimentos em pacotes menores que sejam acessíveis para empresas de menor porte, foco em projetos de engenharia básica nacionais, entre outros, seriam alguns dos caminhos a serem tentados.

Conteúdo local deve ser revisto

O INSTITUTO BRASILEIRO de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP), que reúne as principais empresas do setor, lançou em maio um estudo em que propõe ao Governo a mudança da atual política, com foco na questão das multas para empresas que não cumprem exigências mínimas, incentivos tributários e melhores condições de financiamento às empresas fomentadoras da cadeia local de equipamentos e serviços.

Segundo o IBP, com estimativa de movimentar até 2020 mais de US\$ 412 bilhões, a indústria de bens e serviços de óleo e gás ainda tropeça na falta de competitividade no preço e no prazo. Nos últimos três anos, o descumprimento das regras gerou multas de R\$ 315 milhões, pelos dados da ANP. Somente no último ano foram R\$ 278 milhões em multas aplicadas pela agência reguladora. A maior parte é questionada judicialmente, sobretudo

do pela Petrobras, responsável por 42% do total de multas aplicadas. E por isso o IBP considera que este é o momento ideal para “aprimorar” a política de conteúdo local com foco no “incremento da capacidade e competitividade internacionais”.

“A regra do conteúdo local é parte do contrato de concessões para exploração e produção de petróleo nos limites de terra e mar brasileiro. Os resultados obtidos na atração de investimentos internacionais são inegáveis. Hoje, temos parte da demanda atendida em empresas locais. Portanto, a regra deve prosseguir como formulada: fazer no Brasil tudo o que pode ser fornecido de forma competitiva”, salienta Ariovaldo Rocha, do Sinaval. Mas ele reconhece que é necessário fazer alguns acertos.

O economista Carlos Campos Neto, pesquisador de infraestrutura econômica do Instituto de Pesquisa

Econômica Aplicada (Ipea), também acredita na necessidade de se aprimorar regras. “A adoção dessa política exige ajustes constantes ao longo de sua implementação, mas não sua extinção. Como política pública, sou francamente favorável à adoção de exigência de conteúdo local de forma a dinamizar a indústria nacional produtora de peças e equipamentos de apoio à indústria naval”, diz ele.

Campos Neto afirma que o país não pode perder a oportunidade de desenvolver a indústria local nesse cenário de expansão da exploração de óleo e gás. “Especificamente com relação à indústria naval, deve-se destacar que nos países onde ela se desenvolveu houve políticas de apoio e proteção ao seu surgimento e fortalecimento. A grande discussão é saber em qual momento o poder público deve passar a reduzir suas políticas de apoio (subsídio) na medida em que a indústria se torne competitiva”, conclui o economista. ■