

# Navegar é preciso

Sônia Araripe  
do Rio



O setor naval foi considerado, por muitos anos, uma espécie de “patinho feio” da indústria brasileira. Enquanto outros segmentos puxavam o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), uma série de problemas fez com que o setor quase naufragasse e fosse riscado do mapa de investimentos. Felizmente, este quadro não só reverteu-se como mostra perspectivas de crescimento num futuro próximo como há muito tempo nem era possível vislumbrar. A meta é tentar chegar perto do posto conquistado nos anos de 1970, quando o país era o vice-campeão mundial na produção de navios. Os armadores querem não só atender as demandas internas, como reconquistar um lugar importante na exportação de embarcações.

Se anteriormente, tudo parecia conspirar contra, como as dificuldades de financiamento, concorrência internacional acirrada e defasagem tecnológica, agora, os ventos literalmente sopram a favor. O Senado aprovou em plenário, na virada de 2006 para 2007, projeto de resolução 49/06, que autoriza a Petrobras Transportes (Transpetro) a ampliar sua capacidade de endividamento em R\$ 5,6 bilhões. Era o que faltava para deslançar a encomenda de 26 novos navios da subsidiária da estatal, a maior armadora da América Latina e principal empresa de logística e transporte do Brasil.

Esta é somente a primeira fase da superencomenda da Transpetro: ao todo, estão previstas a construção de 42 embarcações. É, sem dúvida, o *business* mais esperado dos últimos anos pelos armadores. Mas há outros tantos motivos para entrar em 2007 com otimismo. Também o segmento de plataformas vai de vento em popa: a auto-suficiência em petróleo e os ótimos preços da *commodity* no mercado internacional têm feito com que o ritmo de atividades se agilizasse ainda mais e isso movimenta todo o segmento *offshore*, como embarcações de apoio e projetos. E com a posição geográfica privilegiada do Brasil, não chega a ser sonho esperar que em breve seja possível vender embarcações para países vizinhos ou africanos.

Os estaleiros Eisa e Mauá Jurong acabam de firmar um contrato com a Petróleos da Venezuela (PDVSA) envolvendo a construção de dez navios para reforçar a frota da estatal: oito do tipo Panamax, de 70 mil toneladas cada um, e dois de 47 mil toneladas, fortalecendo os planos da indústria naval venezuelana, definidos pelo governo de Hugo Chávez. Outros poderão ser encomendados também na indústria nacional.

## Dividendos

Com tanta bonança, os empregos diretos e indiretos voltaram a se multiplicar e o que é melhor, com níveis salariais dignos. Gente nova está conquistando o primeiro emprego em estaleiros e antigos metalúrgicos puderam voltar a trabalhar na atividade (confira a história de Luiz Paulo e Wanderley de Angra dos Reis na página 29). A Fundação Cide fez um levantamento com trabalhadores da indústria naval no Rio e constatou que 49% têm mais de 40 anos e 17% passaram dos 50. Por isso, a renovação é tão importante. Os estaleiros já respondem por 4% dos empregos formais na indústria de transformação do Estado. Em Angra dos Reis, um quinto das vagas com carteira assinada, entre toda a população ocupada, está no setor. A Fundação Cide estima que, em 2010, o setor terá peso de 6% no emprego da indústria de transformação fluminense. Os estaleiros chegam a representar 29% do PIB de Niterói e 41% de Angra dos Reis.

Também a academia está recebendo investimentos importantes para ajudar no desenvolvimento tecnológico e o ciclo de crescimento tem contribuído para o aquecimento de empresas de projetos, navipeças. Este também é tema para outra parte desta radiografia do setor. “Se temos a Embraer, pujante, como uma das maiores empresas exportadoras brasileiras, podemos seguir o mesmo exemplo, e alçar o setor naval à posição de destaque no competitivo mercado mundial. Temos capacidade e todas as condições para isto”, diz Sérgio Machado, presidente da Transpetro.

Machado explica que a diretoria do BNDES ainda precisará aprovar os detalhes para que o financiamento possa ser implementado. Ele prevê que no primeiro semestre os estaleiros, uma vez preparados, possam começar as obras. “Este não é um projeto de interesse da Transpetro, da Petrobras, dos estaleiros, nem dos sindicatos. Este é um projeto do Brasil, que conseguirá alavancar e modernizar a nossa indústria naval, gerando empregos e atraindo investimentos.”

## Projetos high-tech

A reboque da impulsão que o setor naval vive hoje, também a área de pesquisas conseguiu pegar carona e tem recebido importantes investimentos. Se o Brasil hoje é reconhecido — até mesmo no exterior — por sua tecnologia em águas profundas, a expectativa é que também em outras áreas estejamos entre os primeiros.

Em 2006, a Transpetro, o Ministério da Ciência e Tecnologia e o Cenpes (Centro de Pesquisas da Petrobras) e a Finep (Financiadora de Estudos e Projetos) firmaram convênio com nove instituições de pesquisa para viabilizar a implementação do Programa de Capacitação Tecnológica para Apoio à Indústria Naval Brasileira. O programa envolve cerca de R\$ 32 milhões dos quais 90% virão da Transpetro e o restante pela Finep. Os recursos serão aplicados em oito projetos.

Um diagnóstico inicial identificou os principais gargalos para o desenvolvimento do setor. Para cada gargalo foi estruturado um projeto específico. Os resultados poderão ser apresentados nos próximos meses, até início de 2008. Participam do programa o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), a Coordenação de Programas de Pós-Graduação em Engenharia (Coppe/UFRJ), a Universidade de São Paulo, a Universidade de Campinas, a Universidade Federal de Pernambuco, a Universidade Federal do Pará, a Fundação Universitária de Rio Grande e a Universidade Federal Fluminense.

“O setor de pesquisa está recebendo recursos e voltando a despertar a atenção dos jovens pesquisadores”, relata Sérgio Hamilton Sphaier, professor titular da Universidade Federal do Rio de Janeiro e coordenador adjunto científico do Laboratório do Programa de Engenharia Oceânica da Coppe. Na graduação, há grande procura pelas vagas para o curso de Engenharia Naval e Oceânica e na pós-graduação a luta é para não perder os bolsistas tentados pelas insistentes ofertas do setor privado: chegam a propor salários até quatro vezes superiores às bolsas oficiais.

A tentação é grande, mas muitos estão entusiasmados com a possibilidade de trabalharem em projetos que poderão lançar o país novamente na ponta-de-lança do setor naval. “Temos muito ainda a desenvolver. Nossos desafios são enormes e nossa disposição também”, confirma o professor Sphaier. Ele lembra que em um futuro bem próximo, cada novo projeto será diferenciado do outro, exigindo ainda mais dos pesquisadores e projetistas. “Nossa obrigação é aprimorar cada vez mais. Assim, podemos prever plataformas em formato cônico, navios com cisternas quase como paralelepípedos e por aí em diante”, explica.

Em São Paulo, o professor Carlos Padovezi, diretor de Engenharia Naval e Oceânica do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), também confirma o forte ritmo de trabalho. Um destes projetos, por exemplo, envolve testes para a construção de um casco duplo competitivo para graneleiros e petroleiros, em parceria com a Projemar. O aumento do preço do petróleo e as exigências ambientais (definidas pelo Tratado de Kyoto) tornam ainda mais urgentes estas tecnologias. O IPT poderá testar ao longo dos próximos meses seis diferentes tipos de cascos que estão sendo escolhidos. Além disso, a idéia é relacionar a investigação da forma do casco com o desempenho dele.

“Todos estes investimentos no parque industrial puxam a curva para cima também da capacitação tecnológica. Não é muito fácil acompanhar tantas inovações que surgem no mundo. Mas acredito ser perfeitamente possível termos projetos *high-tech* com tecnologia genuinamente verde-e-amarela”, prevê Padovezi.

No total dos lotes de 26 navios, utilizando 290 mil toneladas de aço, o valor pago pela Transpetro, de US\$ 2.478.700 mil, é apenas 1% superior ao que seria desembolsado se os navios fossem encomendados no exterior. O presidente da subsidiária da estatal orgulha-se também de apresentar que após “intensas e transparentes negociações com os estaleiros”, houve redução nos preços de todos os navios e foi possível obter uma economia de US\$ 383 milhões, 14% a menos do que os estaleiros tinham inicialmente pedido. E informa que a geração de empregos será de 22 mil postos.

A competitividade da indústria naval brasileira, avalia Machado, é uma realidade e será possível voltar a ser um *player* global. Ele adverte, no entanto, que país nenhum do mundo tem sua soberania assegurada sem Marinha Mercante forte e independente. Este é outro tema importante para o setor. O vice-presidente executivo do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), Cláudio Décourt, relata que a cabotagem de carga geral e contêineres aumentaram muito ultimamente. Se em 1999 o transporte era de 20 mil contêineres, em 2005, chegou a 374 mil, um avanço de 1.700%. O problema é que a maioria das cargas ainda segue por rodovia quando poderiam, perfeitamente, utilizar as vias marítimas e fluviais.

“Estamos com o modal rodoviário no limite”, afirma Décourt. “Mas para que nosso segmento cresça há algumas barreiras a serem equacionadas. O custo do combustível é muito elevado por causa dos impostos — de 20% no óleo combustível e 30% no diesel —, temos os problemas dos encargos sociais sobre a tripulação e ainda falta solução para a questão do ressarcimento do adicional de fretes das rotas no Nordeste. Sobre a questão trabalhista, a FGV fez um estudo mostrando que um navio porta-contêiner paga 130% a mais de custo por conta desta diferença. Temos crescido muito por uma visão empresarial das empresas, de levar porta-a-porta as mercadorias. Mas nos falta apenas o olhar comprometido do governo.”

## Crescimento encalha nos portos

As dificuldades em aumentar a cabotagem, esbarrando na falta de maiores investimentos nos portos e a polêmica em torno das bandeiras dos navios não são assuntos apenas ligados ao mercado e à Logística. Também envolvem um antigo e intenso debate sobre a redução do chamado Custo Brasil e a soberania nacional. De acordo com dados oficiais, o país perdeu cerca de US\$ 8,6 bilhões em afretamento de navios em 2005. E o chamado Custo Brasil poderia ser reduzido, e muito, se houvesse uma cabotagem ainda mais ativa e integrada com outros modais.

“Considero realmente um crime contra a nossa Pátria não termos uma Marinha Mercante forte e completa como no passado. É bom lembrarmos que o Brasil tem uma costa de mais de 8 mil quilômetros”, disse, quase em tom de desabafo, Juan Clinton Lerena, da Comissão de Portos, que participou, no fim de 2006, de painel sobre Logística no 26º Encontro Nacional de Comércio Exterior (Enaex). Este foi um dos temas muito debatidos no evento, que tem como objetivo buscar saídas para reduzir o Custo Brasil. É bem verdade que a cabotagem cresceu bastante nos últimos tempos, segundo dados do Syndarma. Mas também é real a situação caótica enfrentada pela maioria dos armadores em portos brasileiros sem dragagem e com problemas dos mais diversos, como greves e falta de competitividade.

“Em alguns casos, dependemos da fase da lua para atracar”, brinca Wilen Manteli, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP). Assim, quando a maré enche é possível encostar os navios de maior calado, caso contrário, o jeito é esperar. Com custos altíssimos: cada navio paga de US\$ 25 mil a US\$ 40 mil por dia parado esperando para atracar no porto.

Lerena foi um dos precursores neste setor: trouxe a tecnologia do primeiro contêiner para o Brasil é um especialista em estudos sobre portos e transporte marítimo. Quando lembrou a importância que a cabotagem já teve, o consultor foi aplaudido pela platéia do Enaex de cerca de 300 pessoas. Em sua palestra, ele reforçou ainda que a Europa é abastecida principalmente por linhas alimentadoras. Manteli defendeu o apoio governamental não só para a cabotagem mas também para as obras tão urgentes e necessárias nos portos. O diretor do estaleiro Atlântico Sul, do grupo Camargo Corrêa, Fernando Tourinho, reforça essa posição: “Nossas estradas estão estouradas e não dá para transportar mais carga nas estradas de ferro. Temos muito para crescer as exportações e nossa produção interna, mas precisamos reforçar a cabotagem no país”, diz. É de olho nesta aposta que a Camargo Corrêa aceitou o desafio lançado pelo governo a alguns meses e decidiu entrar também no setor naval.

“Temos como verticalizar ainda muito mais nossa economia. E isso irá gerar muito mais divisas e empregos. No lugar de exportar apenas minério-de-ferro, poderemos vender mais chapas de aço e há outros tantos exemplos que ilustram a importância de uma Logística eficiente”, diz Tourinho.

Sobre a questão dos navios de bandeira estrangeira, o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro, Maurício Ramos, lamenta que até hoje não tenha sido possível encontrar uma solução que gere mais empregos no país e evite a saída de divisas. “Esta é uma luta antiga de várias categorias envolvidas com o setor naval. São recursos que o país deixa de arrecadar e também vagas que deixam de ser abertas aqui.”

## A força do petróleo

### PLATAFORMAS DE PRODUÇÃO EM OPERAÇÃO

Plataforma	Campo	Produção (mil barris dia)	Início da atividade
P-19	Marlim	100	Dezembro 1977
P-26	Marlim	100	Março 1998
P-27	Voador	50	Julho 1998
P-31	Albacora	200	Agosto 1998
P-33	Marlim	50	Dezembro 1998
P-35	Marlim	130	Agosto 1999
P-37	Marlim	150	Julho 2000
FPSO-ESPF	Espadarte	100	Agosto 2001
P-40	Marlim Sul	150	Dezembro 2001
FPSO-Brasil	Roncador	100	Dezembro 2002
SS-11	Coral	20	Fevereiro 2003
FPSO-Fluminense	Bijupirá/Salema	90	Agosto 2003
Seillean	Jubarte	20	Agosto 2003
FPSO-MLS	Marlim Sul	100	Junho 2004
P-43	Barracuda	150	Dezembro 2004
P-48	Caratinga	150	Fevereiro 2005
P-47 (FPSO)	Marlim	150	Novembro 2005

### PLATAFORMAS DE PRODUÇÃO A ENTRAR EM OPERAÇÃO

P-50 FPSO	Albacora Leste	180	2006
P- 34 FPSO	Jubarte	60	2006
Plataforma Fixa	Manati Camamu-Almada	6 milhões m <sup>3</sup> gás	2006
FPSO	Golfinho Piloto	23	2006
FPSO	Golfinho I	100	2006
SSP	Piranema	20	2006
FPSO	Golfinho II	100	2007
FPSO	RJS-409 (Espadarte)	100	2007
P- 52 (SS)	Roncador	180	2007
P- 54 FPSO	Roncador	180	2007
PRA-1	Roncador	820	2007
P- 51 SS	Marlim Sul	180	2008
P- 53 FPU	Marlim Leste	180	2008
Plataforma Fixa	Mexilhão	15 milhões m <sup>3</sup> gás	2008

### NOVOS PROJETOS PREVISTOS QUE EXIGIRÃO NOVAS CONTRATAÇÕES

ND	Frade (Chevron/ Texaco)	ND	2009 / 2010
P-55	Roncador Mod. 3	ND	2009 / 2010
ND	BS-500	Gás	2009 / 2010
P-57	Jubarte Phase	ND	2009 / 2010
FPSO	Golfinho 3	ND	2009 / 2010
P-56	Marlim Sul 3	ND	2010 em diante
ND	BES-100	Gás	2010 em diante
ND	ESS-138	Gás	2010 em diante
ND	Marlim Sul 4	ND	2010 em diante
ND	Roncador 4	ND	2010 em diante
ND	Cachalote	ND	2010 em diante
ND	Baleia Franca	ND	2010 em diante
ND	Baleia Anã	ND	2010 em diante
ND	Baleia Azul	ND	2010 em diante
ND	BS-500	ND	2010 em diante
ND	BC-20	ND	2010 em diante
ND	BC-60	ND	2010 em diante

Fonte: Transpetro

## Impacto

No que depender dos estaleiros, o ritmo já é de forte aceleração e promete avançar ainda mais. O presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparo Naval e *Offshore* (Sinaval), Ariovaldo Rocha, observa que a indústria naval, incluindo a construção e a navegação, tem um impacto muito grande na formação de custos da economia. E é um setor estruturante para a logística no mercado interno e para a inserção internacional. "O Brasil tem sua logística estruturada ao longo das vias de escoamento em direção aos portos, tanto para a distribuição de produtos no mercado interno, quanto para a realização de exportações com competitividade. Há muitos anos assistimos o problema crescente da malha rodoviária que não suporta o trânsito pesado de mercadorias. A baixa participação da navegação de cabotagem, entre portos brasileiros de Norte a Sul, é um dos motivos da péssima condição das estradas", afirma.

Ariovaldo Rocha lembra que os exemplos internacionais demonstram que este setor, mais do que muitos outros, "depende da articulação de vários setores, necessita de uma clara definição regulatória e de políticas públicas implementadas por todas as agências".

Se a primeira fase foi a da recuperação da indústria, com as encomendas para a produção e exploração de petróleo em alto-mar e a segunda está sendo impulsionada pela Transpetro, com as encomendas de petroleiros, a terceira, prevê o presidente do Sinaval, virá da encomenda de navios portas-contêiner para cabotagem e longo curso. É bom lembrar que como a frota brasileira já está em fase madura, será preciso substituí-la em boa parte. Sem falar na necessidade de seguir padrões rígidos de controle ambiental — referendado pelo Tratado de Kyoto — estabelecendo, por exemplo, a exigência de casco duplo para embarcações que carreguem petróleo — para navios transportadores de produtos químicos, já começa a valer neste ano de 2007. "Todo este avanço vem sendo possível com investimentos públicos e privados e com a substituição competitiva de importações."

## Investimentos

O BNDES tem desempenhado um papel muito importante neste cenário de recuperação. Como é um setor de investimentos vultosos e que precisa de financiamento de longo prazo, o Banco, com recursos do Fundo de Marinha Mercante, tem cumprido esta função. Segundo o gerente da área de infra-estrutura do BNDES, Deivison Franca Couto, apenas em 2006 foram enquadrados nove projetos para a construção de 47 embarcações com investimentos totais previstos de R\$ 5,7 bilhões. E as perspectivas são animadoras.

“Entre 2007/2011, deverão ser financiados pelo Banco 23 projetos já em andamento e em perspectiva, com investimentos totais previstos da ordem de R\$ 7,2 bilhões”, anuncia Deivison. Ele também confia na possibilidade real de repetir-se a receita de sucesso da Embraer no setor naval. E para ilustrar o crescimento do setor naval, conta que de 1996 a 2001, os desembolsos médios anuais do Banco foram da ordem de R\$ 100 milhões, saltando para R\$ 246 milhões, em 2002, R\$ 600 milhões ao ano no período de 2003/04, chegando a R\$ 400 milhões em 2005 e atingindo R\$ 550 milhões, 2006.

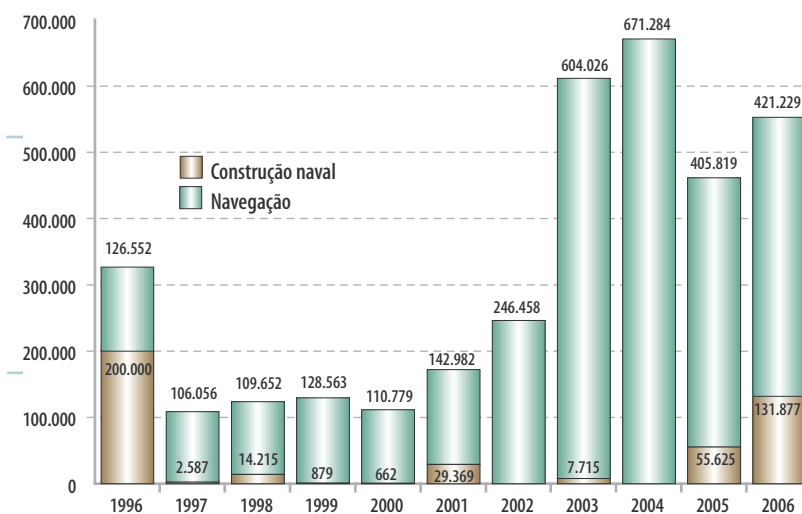
Boa parte destes investimentos está concentrada em estaleiros localizados no Estado do Rio de Janeiro, tradicional pólo de construção naval, mas também há financiamentos para barcos que atendem a região Norte e novos estaleiros que estão se instalando em Pernambuco e no Sul do país. Se o objetivo era este, também tem sido possível promover a descentralização.

O Grupo Camargo Corrêa, por exemplo, aceitou o desafio e participa do consórcio que criou o estaleiro virtual Atlântico Sul, que hoje emprega 60 pessoas em Pernambuco, no Porto de Suape, mas deverá chegar a gerar até cinco mil postos diretos e até 20 mil indiretos quando as obras estiverem a pleno vapor. O consórcio reúne, além do Camargo Corrêa, os sócios Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão, Aker, Promar e Samsung, que ganharam o principal lote da Transpetro, envolvendo dez navios Suezmax, com preço global de US\$ 1,2 bilhão.

“O Brasil é grande demais para ter estaleiros somente no Rio. Temos uma posição estratégica no Nordeste, no caminho do Norte e da África. Poderemos vir a ser um pólo também para reparos de navios que cruzem estas rotas. Escolhemos Pernambuco porque acreditamos que o Rio não tem condições tão favoráveis para receber um novo investimento de ponta como o nosso e porque apostamos em um novo *cluster*”, diz Fernando Tourinho, diretor do Atlântico Sul.

O ex-secretário de Energia e Indústria Naval do Rio de Janeiro, Wagner Victor, defendeu o Estado como “o melhor e mais competitivo pólo naval no país e com competitividade também global”. Ele

Fundo de Marinha Mercante — desembolsos (em R\$ milhões)



Fonte: BNDES

## Novos estaleiros

### Estaleiro Rio Grande

A W Torre Engenharia foi a vencedora da licitação da Petrobras para construir e arrendar por dez anos dique seco do Estaleiro Rio Grande (RS) destinado a construção de plataforma semi-submersíveis.

### Estaleiro Atlântico Sul

A construção em Suape (PE) do consórcio formado por Camargo Corrêa, Queiroz Galvão e Aker Promar (a Samsung deve participar).

### Aker Promar Canal das Flechas

Novo estaleiro na Barra do Furado, entre Campos e Quissamã (RJ) para construir navios de apoio marítimo. Estará apto a construir unidades de médio porte.

### Ultratec Niterói (expansão)

O estaleiro Ultratec, em Niterói (RJ), investiu R\$ 17 milhões para ampliar suas instalações a 112 mil metros quadrados que vai empregar 1.600 pessoas.

### Estaleiro Navship Navegantes

Inaugurado em Santa Catarina será a primeira filial do grupo Edison Chouest Offshore fora dos Estados Unidos é um empreendimento de US\$ 42 milhões, parte financiado pelo BNDES.

acredita que o programa desenvolvido no Rio é o melhor exemplo para ilustrar como a presença firme das autoridades públicas é a solução para soerguer a indústria naval. “Fizemos um programa consistente desde 1999, dando incentivos, atraindo investidores estrangeiros, qualificando mão-de-obra em cursos de especialização e definindo a participação de percentual de conteúdo nacional para plataformas. Foi toda uma ação orquestrada que nos tirou do fundo do poço para uma posição novamente de destaque no mundo”, analisa Victor.

Ele cita alguns dados para ilustrar: criação de 20 mil novos empregos; desembarque de vários investidores estrangeiros (de Singapura vieram a Sell Fetal e a Jurong, além da coreana Samsung e da norueguesa Aker), reativando 20 estaleiros; e a retomada de toda a cadeia de desenvolvimento de navieças, projetos, etc. Victor acredita que o Rio tem todas as condições para liderar novamente o processo de retomada da indústria.

## Vocação

A Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) tem acompanhado com entusiasmo este processo. “O Rio sempre teve vocação para a indústria naval. Está apenas retomando este posto. E não queremos que seja uma bolha que depois estoure. Estamos trabalhando para que este desenvolvimento seja perene. O desafio de todos os envolvidos será pegar carona nesta onda e surfar”, diz Marta Franco, chefe da Assessoria de Infra-Estrutura e Investimentos da Firjan.

Para ajudar neste processo, a entidade conta com uma verdadeira lenda dos mares. O ex-presidente dos estaleiros Ishibras e Eisa, Nobuo Oguri, integra o Fórum da Indústria Metal-Mecânica da Firjan. Com a experiência de quem trabalha no setor desde 1959, o engenheiro naval conhece, com riqueza de detalhes, cada marco e revés da história do setor. Otimista, confia ser este um movimento consistente e não uma bolha.

“Havia falta de encomendas, falta de investidores. Hoje, o quadro é outro. Temos a licitação da Transpetro e outras tantas encomendas de *offshore* e de cabotagem. Sem dúvida, isso tudo irá alavancar os estaleiros. E defendo muito a importância do uso de componentes nacionais na proporção de 65%. Está certo que primeiro será preciso ganhar escala. Mas somos muito competitivos e seremos, novamente, grandes competidores mundiais”, afirma Oguri.

Empresas de projetos e navieças estão torcendo por isso. O responsável pelo Departamento de Projeto Básico da Projemar, Ricardo Portela, relata que o segmento de projetos está aquecido acompanhando o setor como um todo. Atualmente, 70% das encomendas vêm do *offshore*, mas a expectativa é de que a Transpetro puxe a fase de novos negócios. A grande relevância deste cenário para a economia brasileira, reforça Portela, é que as empresas poderão planejar cada vez mais exportações e vendas internamente com o transporte marítimo. Ele cita o caso da exportação de minério-de-ferro, do alumínio e da bauxita. “Hoje, temos um mercado baseado na sua sustentabilidade e não mais nos subsídios do passado. E frete é, sem dúvida, um ingrediente fortíssimo para garantir que os preços de nossos produtos sejam competitivos”, destaca.

## A disputa pelos navios da Transpetro

A Transpetro recebeu propostas de seis grupos para a construção dos 26 primeiros petroleiros a serem encomendados.

Em uma segunda fase a empresa pretende encomendar mais 16 navios, totalizando 42 embarcações.

As propostas foram apresentadas pelos seguintes consórcios:

### Consórcio Rio Naval (Sermetal/Iesa/MPE)

Lote I (dez navios do tipo Suezmax, maior porte para o canal de Suez);

Lote II (cinco navios Aframax);

Lote III (quatro Panamax).

### O estaleiro Ilha S.A. (Eisa)

Lote II (cinco navios Aframax);

Lote V (três navios gaseiros).

### Estaleiro Mauá Jurong

Lote IV (quatro navios para transporte de produtos derivados de petróleo).

### Consórcio Suape (Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão e Aker Promar)

Lote I (dez navios do tipo Suezmax);

Lote II (cinco navios Aframax).

### Estaleiro Itajaí (Santa Catarina)

Lote V (três navios gaseiros).

## Navios de apoio marítimo

Em 2005, a frota operando no Brasil registrava 166 navios, sendo 75 registrados sob bandeira brasileira e 91 embarcações de outras nacionalidades. O mercado nacional é atendido por 27 empresas de apoio marítimo em intensa competição.

## Construção de plataformas

### P-50

O estaleiro Mauá Jurong entregou a plataforma P-50 à Petrobras. A plataforma vai produzir até 180 mil barris por dia e 6 milhões de m<sup>3</sup>/d de gás natural no campo de Albacora Leste, na Bacia de Campos, a partir de abril de 2007. É uma unidade histórica, já que sua produção garante a auto-suficiência brasileira. A P-50 foi construída sobre o casco do antigo navio Felipe Camarão e será a maior do país. Tem capacidade de estocagem de 1,6 milhão de barris e vai operar em lâmina d'água de 1.240 metros de profundidade.

### P-52

O casco da plataforma, prevista para entrar em funcionamento em 2007, deixou Cingapura rumo ao estaleiro Brasfels, em Angra dos Reis (RJ).

### P-53

A construção começou em Cingapura, com a empresa Keppel e continuará no Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, com as empresas Queiróz Galvão, Ultratec e Iesa e apoio de Rolls Royce e Dresser. A obra vai gerar 4 mil empregos no Brasil, por mais de um ano.

### P-54

A plataforma P-54 está no estaleiro Mauá Jurong, prevista para entrega em abril de 2007, ao custo de US\$ 800 milhões, será instalada no campo de Roncador, na Bacia de Campos.

### P-55

Diante do programa de construção de plataformas a Petrobras abriu concorrência para a construção de um dique seco de grande porte para construção e reparos de plataformas de petróleo. É um projeto realizado através da gestora de recursos Rio Bravo, envolve um recebível na forma do contrato de arrendamento exclusivo para a Petrobras durante um período de dez anos. Após este período, o espaço passa a ser de propriedade do vencedor da licitação. O dique está orçado de US\$ 100 milhões a US\$ 150 milhões.

Na concorrente Kromav, o diretor comercial Rosalvo Salles Jr., observa que estão trabalhando na P-51 e P-52 e iniciaram o projeto da P-57, para a empresa Siemens e também fecharam contrato para trabalhar no Cenpes, para as unidades *offshore* da Petrobras. Para voltar a assistir um forte ritmo da Marinha Mercante, Rosalvo diz que não adianta só boa vontade: "Os estaleiros coreanos são capazes de produzir com uma velocidade e qualidade incrível. Só teremos preços realmente competitivos se tivermos várias séries e melhora de produtividade. Uma coisa puxa a outra."

## Exportação

Os navios também podem impulsionar a balança comercial. Principalmente as embarcações especiais. Como os estaleiros no mundo todo estão abarrotados de encomendas, com 6,2 mil navios em carteira — um mercado que está faturando cerca de US\$ 75 bilhões por ano —, o Brasil surge como excelente alternativa. Eisa e Mauá Jurong estão de olho neste mercado.

"Acreditamos na exportação de todos os tipos de navios, mas principalmente os especiais e específicos. Somos de opinião que com o crescimento das encomendas e do transporte de carga no mercado mundial, por certo possibilitarão novas encomendas de armadores nacionais e estrangeiros ao mercado brasileiro", afirma Jorge Gonçalves, diretor do Eisa, que tem atualmente 1.050 empregados diretos e projeta, para 2007, o crescimento para 2.400 funcionários, podendo chegar até a 3.500, dependendo da confirmação de algumas encomendas. Gonçalves lembra que as encomendas da Transpetro não chegam a ser o pico do setor: em 1973/74, o Estaleiro Mauá contratou de uma só vez 48 navios e o Caneco 34 navios. "Aí sim foi um *boom* de encomendas."

Ele, no entanto, adverte que ainda há alguns entraves para os armadores: "O principal é a falta de um sistema de garantias para a construção dos navios. A solução para este problema só será possível com o apoio do governo federal, via Fundo de Marinha Mercante, com a criação, através de uma solução política, de um sistema de garantias à construção naval. O outro grande problema é a falta de continuidade nas encomendas de navios, a fim de proporcionar redução do preço por repetição e escala, bem como que os estaleiros sejam mantidos operando com maior ou menor volume de encomendas. A demanda existe, falta é criar condições para que os armadores tenham confiança nos construtores e que os preços sejam competitivos com o mercado."

Também do mesmo grupo, o Mauá Jurong, que gera 4,5 mil empregos diretos e projeta a média de 5,5 mil este ano, tem várias encomendas em carteira. José Roberto Simas, diretor do estaleiro, cita a plataforma P54 (obras de integração e comissionamento), a plataforma PMXL, reforma e *up grade* de plataformas de perfuração e reparos, e reforma de embarcações de apoio *offshore* e portuárias, tais como Maersk, Rover e Far Sailor. Com perspectivas de outras tantas novas, como navios de produtos para a Transpetro e navios contêineres para a Aliança Logística (quatro embarcações). Assim, com os ventos favoráveis dos investimentos e aproveitando a onda de crescimento do comércio internacional, navegar é preciso.

## Empregos em alta

Há alguns anos, os estaleiros brasileiros chegaram a empregar diretamente mais de 40 mil pessoas. O Rio de Janeiro, como pólo principal deste parque industrial, capitaneou a maior parte destes postos de trabalho. Quando a maré virou e muitas empresas tiveram que fechar suas portas por falta de encomendas, os empregos praticamente sumiram: em 1999, apenas cerca de 600 metalúrgicos continuavam a trabalhar no setor naval no Estado do Rio. De lá para cá, com uma política consistente de incentivos e investimentos que resultou na volta acelerada das atividades, os antigos metalúrgicos puderam reassumir suas funções e uma grande leva de jovens descobriu no setor naval a oportunidade do primeiro emprego.

“Dá gosto ver de novo os estaleiros a pleno vapor. Angra está voltando a ser a cidade movimentada e ativa de antes”, conta Paulo Ignácio Furtuozo, presidente do Sindicato dos Metalúrgicos dos municípios de Angra dos Reis, Rio Claro, Mangaratiba e Parati. Apenas em Angra, batem ponto todos os dias nos canteiros de obras de duas plataformas — a P-51 e P-52 — cerca de 9 mil empregados.

Isso não significa que Furtuozo não tenha alguma apreensão pelo futuro da categoria. “Aprovamos a atividade de *offshore*. O problema é que são encomendas que não deverão se repetir tantas vezes. Gostaríamos mesmo de voltar a ter encomendas firmes de navios de cabotagem. Aí sim, teríamos o setor naval completo”, diz.

Em Niterói, o ritmo de atividades também é intenso, diz José de Oliveira Mascarenhas, presidente do Sindicato de Metalúrgicos de Niterói. São sete estaleiros em funcionamento em Niterói, São Gonçalo e Itaboraí, sem falar nas indústrias de peças na região. Ao todo, chegam a quase 16 mil metalúrgicos empregados.

“Estamos vendo um cenário de ótimas perspectivas para 2007. Virão as encomendas da Transpetro e ainda temos boas chances que as plataformas P-55 e P-57 fiquem também em estaleiros de Niterói — o Mauá Jurong e o Ultratec. Somos hoje muito competitivos, inclusive a nível mundial”, orgulha-se Mascarenhas. Quanto ao piso salarial médio, é o maior do setor naval no Estado do Rio, chegando a R\$ 1.250, contra R\$ 1.150 em Angra e não mais do que R\$ 700 no município do Rio. “Nossa luta agora é para que seja aprovado também o Fundo Garantidor para os armadores privados”, diz.

O mesmo quadro positivo não chega a se repetir com igual entusiasmo para os empregados de estaleiros do Rio de Janeiro. Segundo Maurício Ramos, presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do município, prossegue a luta para que se consiga equiparar os salários com os de Niterói e Angra. E torce para que as encomendas da Transpetro e novas por vir possam trazer fôlego redobrado para o que já foi o berço do setor.

“Estamos vindo de uma fase de baixa acentuada. Assim, quem olha acha que está bom. Mas é só o início. Nossa esperança é que em 2007 se confirmem estas novas obras e os companheiros possam voltar a ter seus empregos e outros tantos sejam gerados. Temos certeza que a nossa base no Rio voltará a crescer e ter a importância de antes”, diz Ramos. Ele projeta um total de cerca de 10 mil empregos quando estas encomendas forem confirmadas. “Difícilmente voltaremos aos patamares da época de ouro. Mas estes empregos, se o parque estiver bem ativo e competitivo, serão importantíssimos”, complementa o sindicalista.

## Da sala para os estaleiros

— Luís Paulo da Silva tem 20 anos e orgulha-se de envergar o uniforme do estaleiro BrasFels, em Angra dos Reis. É o seu primeiro emprego de carteira assinada. Começou cedo, trabalhando cinco anos ajudando o pai na construção civil. Mas 2006 ficará gravado na sua memória como o “primeiro” ano de sua vida profissional: passou em uma concorrida disputa — eram dez candidatos para cada vaga — e já é iniciante na carreira de metalúrgico no setor naval.

“Foi difícil e estou muito feliz. Sonho alto, em crescer muito mais neste setor e chegar, quem sabe, a engenheiro naval. Estou começando por baixo, mas sonhar não custa nada, né?”, diz.

Foram três meses de aulas teóricas. Depois partiram para a prática. Parte do dia, Luís Paulo estuda no curso técnico para formação de encanadores e soldados, parceria do Senai e da BrasFels. E também dá batente na área de tubulação do estaleiro. Ele e seus amigos estarão formados no início de 2007. “Tenho curiosidade em aprender tudo. Emprego não é fácil. Estou agarrando esta oportunidade que Deus me deu com todas as forças”, completa. Ele demonstra desenvoltura em falar sobre o cenário econômico de seu município: “Angra estava quase parada sem as encomendas da indústria naval. Uma coisa puxa a outra. É crescimento puxando crescimento. Agora, com os novos investimentos dos donos do estaleiro, que são do Brasil e de Cingapura, a vida está melhorando para todo mundo.”

Luís Paulo e outros 38 alunos têm aulas com vários profissionais tarimbados. Como o metalúrgico Wanderley Moreira de Souza, 52 anos, 23 dos quais no então Verolme. O professor Wanderley orgulha-se de ser um sobrevivente e de ter sido aproveitado pelos novos controladores do estaleiro: muitos de seus antigos companheiros foram demitidos e desistiram do setor naval.

“Minha vida é isso aqui. Já dava aulas na Escola Técnica do Verolme e fui aproveitado neste novo projeto. É gratificante ver os jovens começando suas carreiras. Assim, eu vejo, na prática, que este setor tem futuro.”

Wanderley também divide parte de sua jornada de trabalho como professor do curso, parceria com o Senai, e outra nos canteiros de obras do estaleiro. Conhece cada detalhe de um navio, cada especificação de um projeto. “Sou desenhista. Perdi as contas de quantos navios ajudei a lançar ao mar. Vivi os altos e baixos da indústria todos estes anos. Acompanho hoje, com entusiasmo, a modernização do setor. Quem não conseguir se reciclar, fica fora do mercado. Enquanto tiver forças estarei aqui trabalhando”, diz.



# A linha do horizonte

**Cláudio Décourt**

*Vice-presidente executivo do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma)*

O setor naval brasileiro chega ao fim de 2006 dividido entre a frustração de passar mais um ano sem poder contribuir com todo o seu potencial para o desenvolvimento do país, e a esperança de ver finalmente concretizada a prioridade anunciada pelo governo para a infra-estrutura. Não há mais dúvida de que, sem mexer na logística de transportes, continuaremos a patinar nos baixos índices de crescimento. E isso significa desenvolver o transporte marítimo, uma alternativa mais econômica e segura para o país.

O Brasil tem uma costa marítima imensa. São 8 mil quilômetros — ou dez mil se for incluído o trecho até Manaus. A navegação de Porto Alegre a Manaus equivale à de Recife a Le Havre, na França. Temos uma corrente de comércio superior a US\$ 90 bilhões anuais, dos quais 90% realizados por mar. O litoral brasileiro concentra a maior parte da economia nacional: o parque industrial e o mercado consumidor estão a apenas 50 quilômetros da costa. E mais: 87% de nossa produção de petróleo é no mar, com tendência de aumento dessa participação nos próximos anos. São números que mostram a importância do comércio marítimo para o país. Apesar disso, a maior parte dos US\$ 10 bilhões em fretes que o Brasil gasta vai para o exterior, por conta do enfraquecimento de nossa Marinha Mercante. Não é tão difícil reverter essa perda. E os benefícios seriam enormes.

Principal instrumento de incentivo e fonte de financiamento do transporte marítimo, o Fundo de Marinha Mercante (FMM) arrecadou US\$ 419,5 milhões em 2006, com crescimento de 4% em relação ao ano anterior. É dinheiro de contribuições do setor e que, por lei, deve ser integralmente aplicado no desenvolvimento da Marinha Mercante brasileira.

No entanto, os recursos anuais do FMM têm sido contingenciados para garantir a política de obtenção de superávits primários, o que

prejudicou principalmente o ressarcimento do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), cuja utilização é para o pagamento do investimento em novos navios.

O contingenciamento atingiu também o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo. Ficaram retidos em Brasília recursos que poderiam ser investidos em equipamentos e estrutura para a absorção de mais estudantes e formação de mão-de-obra especializada para o transporte marítimo.

**Questão estratégica** — A falta de profissionais embarcados em navios é um problema mundial e uma questão estratégica para todos. Alemanha e Noruega, por exemplo, estão com graves deficiências nessa área. No Brasil, temos condições de resolver a questão, uma vez que temos escolas qualificadas, capazes de formar profissionais de alto nível. Mas não conseguimos solucionar este problema devido ao contingenciamento de recursos. O Syndarma tem dado atenção especial a esse tema da falta de marítimos. Inclusive, este ano, concluiu uma análise qualitativa sobre a deficiência no quadro de profissionais para operar as embarcações das empresas brasileiras.

O Syndarma também tem se manifestado claramente sobre outro assunto que entrou em debate em 2006: a abertura da cabotagem a empresas estrangeiras. Nossa posição é clara no sentido de que só as companhias brasileiras operem na navegação de cabotagem. Cabe destacar que não há hoje qualquer restrição à origem de capital para que uma empresa de navegação possa operar no Brasil. A rigor, a navegação brasileira já está aberta ao capital estrangeiro. O que não concordamos é que navios de bandeira estrangeira e que sejam operados por empresas estrangeiras atuem na cabotagem brasileira. Seria o mesmo que autorizar que empresas estrangeiras de aviação,

com frota e tripulação estrangeiras, possam operar em linhas de vôo doméstico.

O setor tem total condição de atender às demandas de navegação no Brasil. E os números recentes mostram que temos o que comemorar. Principalmente a manutenção do grande crescimento do transporte marítimo que vem sendo registrado nos últimos anos. O transporte de contêineres na cabotagem passou de 20 mil TEU (medida de capacidade equivalente a um contêiner de 20 pés) em 1999 para 370 mil TEU seis anos depois, o que significa um aumento de 1.700%. O resultado não foi diferente no ano passado.

Por outro lado, em 2006 perdemos os últimos navios regulares de registro brasileiro para transporte internacional, que foram deslocados para a cabotagem. Infelizmente, são muitas as barreiras ao investidor privado que deseja construir no Brasil, o que traz conseqüências nefastas para a economia e para o país. O que o setor precisa, na verdade, é viabilizar a construção de navios em quantidade suficiente para atender à demanda provocada pelo crescimento econômico. Para isso, temos que ganhar competitividade.

A perda de competitividade pode explicar essa redução da frota mercante, percebida a partir da crise da economia mundial das décadas de 70 e 80. Mas o problema se agravou com a falta de políticas públicas consistentes para o setor naval, que levou a Marinha Mercante brasileira, com menos navios, a perder escala operacional e aumentar os custos. Assim, segundo a Unctad (United Nations Conference On Trade and Development), passamos da 15ª frota mercante internacional em 1990, com 293 navios e capacidade de 10 milhões de toneladas, para a 26ª. Temos apenas 144 navios, que chegam a 3,3 milhões de toneladas.

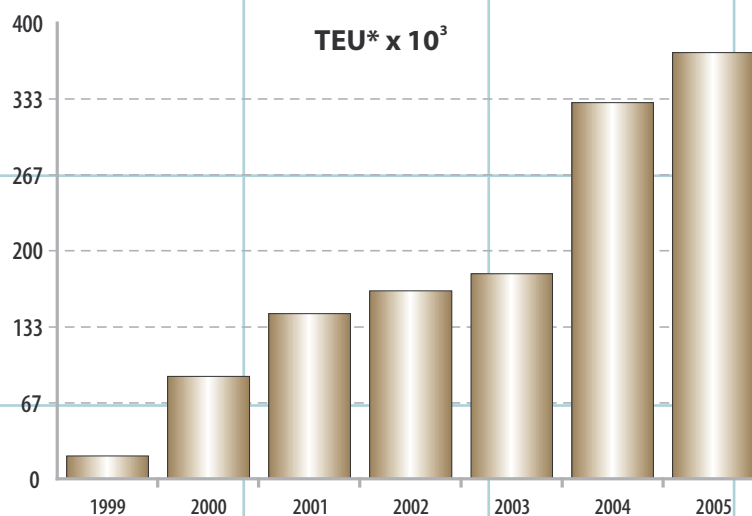
Tão importante quanto para as relações comerciais do Brasil com outros países, o comércio marítimo é também estratégico para a segurança nacional, uma vez que, em situação de conflito internacional, o país precisa estar preparado para prover o abastecimento interno. Não é por outra razão que as maiores economias controlam a maior parte da frota mundial. Além disso, é um instrumento importante para a formação da imagem externa

do Brasil no comércio internacional, através da presença da bandeira brasileira em portos de todo o mundo.

Outro ponto positivo a destacar em 2006 foi que obtivemos avanços no campo institucional ao formar entre as autoridades uma melhor compreensão dos problemas que afetam o setor. O Syndarma manteve um bom relacionamento com o Ministério dos Transportes, a Marinha do Brasil — esta através de suas instituições relacionadas à Marinha Mercante — e o órgão regulador do setor, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Além disso, desde 2005 temos nos articulado com diversos grupos, como a Câmara Temática de Infra-Estrutura e Logística do Agronegócio, com ampla participação de instituições privadas e governamentais, e que discute soluções para escoamento da produção agrícola brasileira.

No balanço geral, tivemos alguns avanços em 2006. Mas foram pequenos passos diante do potencial do setor naval para gerar riquezas tão necessárias ao país. As empresas brasileiras de navegação são, sem dúvida, os melhores parceiros do comércio exterior do país. São enormes, portanto, as vantagens de se desenvolver a Marinha Mercante. É o que esperamos para este ano.

**Tão importante quanto para as relações comerciais do Brasil com outros países, o comércio marítimo é também estratégico para a segurança nacional**



Fonte: DMM/ANTAQ. Elaboração: Syndarma.

\* Twenty-foot Equivalent Units (medida de capacidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

# Construir navios é o nosso negócio

**Ariovaldo Rocha**

*Presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval)*

O mar não é o nosso ambiente natural. Mesmo se dele viemos, como espécie, não dominamos seus mistérios ou suas águas. A aventura marítima foi para o homem o que a viagem espacial é hoje em dia. Uma incursão a um outro universo, apoiado em tecnologia e engenho.

Mesmo hoje em dia, ainda lutamos para incluir o mar de forma correta como fonte sustentável de riqueza. O engenho e o recurso humano não aceitaram a barreira dos oceanos na divisão dos continentes.

A audácia nos rendeu conhecimentos. Seja nas lições dos Vikings, aproveitando correntes e ventos, para pilhar a Inglaterra. Seja na estreita ligação entre os Templários, remanescentes em Tovar, Portugal, e seu estabelecimento em Lagos, ao lado de Sagres, onde um centro de conhecimento naval reuniu para Dom Henrique, o herdeiro da coroa portuguesa, as condições para navegar toda a costa da África, até a Índia e a China, descobrir novas terras a oeste e fundar um império.

Graças ao domínio do mar o Brasil estará comemorando, em 2007, os 200 anos da chegada da família real portuguesa ao Rio de Janeiro. Somos a única colônia do novo mundo a ser centro político de um império e, durante 100 anos, ter um Rei. Esses fatos nos distinguem e nos formam como civilização.

Sempre que a questão do poder marítimo brasileiro surge para ser levado em consideração pela sociedade brasileira é bom partir de um panorama amplo. Pois, todos os fatos fazem parte desse colar de eventos da história. Os eventos prosseguirão além do nosso tempo e novamente marcarão nosso destino pela força das nossas decisões. Essa é a única e verdadeira questão.

**Assumindo uma posição** — O transporte marítimo é uma das ferramentas da projeção do poder de uma nação. Cerca de 80% das mercadorias do comércio mundial são trocadas por via marítima. Existe um complexo industrial-logístico que possibilita esse transporte. Inclui a construção de navios, construção de portos e seus equipamentos, e a formação de uma malha rodoferroviária de escoamento continente adentro. Além de tudo, compreende a formação de um articulado arcabouço de Leis e regulamentos que possibilitem a formação desse complexo industrial-logístico.

O Brasil, nos últimos 20 anos, praticamente abdicou de participar do sistema naval internacional. Atualmente o país não tem empresas de transporte marítimo de longo

curso sob controle acionário brasileiro. Nenhum navio de bandeira brasileira participa no transporte marítimo de longo curso. O transporte marítimo na costa brasileira, de cabotagem, é realizado em sua maior parte por navios de bandeira estrangeira. Nenhum navio de grande porte para transporte de carga foi construído no Brasil, nos últimos 15 anos.

Esse ainda é o cenário existente. É o cenário que o Governo Federal gostaria de modificar, conforme pronunciamentos do presidente Lula e da ministra Dilma Rousseff, do gabinete civil da presidência.

A mudança começou pela construção naval. Atualmente em pleno funcionamento, após ser ativada com os contratos da Petrobras, a partir de 1999, com os navios de apoio marítimo à plataforma de petróleo e a construção local de plataformas de produção de petróleo em alto mar.

A decisão política de usar o poder de compra da Petrobras para realizar uma ação transformadora na economia local apresenta seus resultados concretos. Ao final de 2006 a indústria de construção naval empregava cerca de 36 mil pessoas. Realiza um faturamento anual estimado em US\$ 4 bilhões.

O Sinaval apresentou, em 2002, à equipe do presidente Lula, um cenário da indústria naval e sugeriu diversas ações: 1) reativar a indústria de construção naval com os contratos para o segmento de produção de petróleo em alto mar (*offshore*), representando a construção de plataformas e navios de apoio; 2) ampliar a capacidade de construção local com o fornecimento de petroleiros; 3) manter a indústria naval sustentável com a construção de navios portas-contêiner para cabotagem e longo curso.

Demonstrou, no documento apresentado, que o Brasil reunia as condições necessárias de estratégia competitiva, conforme a teoria de Michel Porter, para ter uma indústria naval ativa e com inserção internacional. Vamos iniciar o ano de 2007 como a maior parte dessas teses comprovadas.

O efeito multiplicador da indústria naval é relevante e impulsiona a economia local. Esse conglomerado produtivo é ambicionado por diversos países. Nem todos os países têm demanda interna por navios para conseguir a implantação dessa indústria. Muitos países consideram a indústria naval estratégica ao seu desenvolvimento e apóiam o setor com forte sistema de incentivos fiscais.

A implantação de uma indústria naval e de transporte marítimo, seguindo a legislação brasileira já existente, será fundamental para estimular o crescimento da economia.

Além disso, irá construir as bases de um desenvolvimento sustentável, com a competição entre os agentes reduzindo o valor dos fretes e da construção de novos navios. A frota local geral uma demanda considerável por serviços de manutenção, docagem e reparação. Um aparato produtivo que é um dos segmentos da indústria naval, o único que não deixou de ter encomendas mesmo durante esses 20 anos de esquecimento.

**Um desejo comum a todos** — Os desafios que se apresentam diante dos brasileiros são da construção de uma sociedade capaz de construir riquezas, competir no mercado globalizado e dar oportunidades a todos os cidadãos.

Para isso precisamos competir com a China, que leva sobre nós vantagem de uma civilização milenar, com disposição a sacrifícios e uma visão estratégica muito clara. Precisamos resolver os desafios internos do aumento do investimento em infra-estrutura e do crescimento da economia.

Em todos esses aspectos a indústria naval tem uma contribuição relevante a oferecer. Mesmo se no curto prazo alguns agentes apresentam uma visão divergente. Reconhecemos que existe um desejo comum a todos que a indústria naval brasileira ocupe novamente uma posição relevante no esforço brasileiro de competir no mercado mundial e do crescimento socioeconômico.

A Política Marítima Nacional (PMN), decreto 1.265 de 11/10/1994, orienta o desenvolvimento das atividades marítimas do país, de forma integrada e harmônica, de acordo com os interesses nacionais. A PMN harmoniza-se com as demais políticas nacionais e coaduna-se com os atos internacionais relativos aos assuntos que lhe são pertinentes, seguindo diretrizes fixadas pelo presidente da República.

Embora esse documento seja pouco citado é importante lembrar sua existência. Ao homem público o conhecimento desse decreto é importante quando pretende indagar que tipo de política marítima a sociedade brasileira deseja. Na verdade, até que esse decreto seja revogado, o governo determina seu propósito de “bem gerir as atividades nacionais no setor marítimo, aproveitando-lhes os pontos comuns, identificando seus pontos de estrangulamento, fortalecendo-lhes a base humana e econômica e garantindo-lhes a segurança, dentro da grande moldura que é o meio ambiente marítimo”.

O documento legal esclarece que o Poder Marítimo é o componente do Poder Nacional de que a nação dispõe para atingir seus propósitos ligados ao mar. Atinge esse propósito através de meios de natureza política, econômica, militar e social o que inclui a formação de uma consciência marítima do povo e da classe política.

A Marinha Mercante e a Marinha de Guerra, a indústria de construção naval, os portos e a estrutura do comér-

cio marítimo, são os segmentos onde serão aplicados os princípios de racionalidade e economicidade das atividades marítimas.

É determinada a busca por independência tecnológica nacional, no campo das atividades marítimas, para a pesquisa, exploração e recursos vivos — em especial no tocante à produção de alimentos — e recursos minerais.

Para isso é necessária a produção no país de navios, embarcações, equipamentos e material específico, relacionados com o desenvolvimento das atividades marítimas e com a defesa dos interesses marítimos do país. Com esses princípios o Sinaval se identifica e se coloca ao lado do governo para sua aplicação.

**Atraindo capital** — Hoje em dia é reconhecido que os negócios da indústria naval atraem o grande capital local e internacional. Entre os investimentos realizados em estaleiros estão os capitais oriundos de fundos de investimentos, de grandes empreiteiras, de grupos ligados ao agro-negócio internacional, a capitais estrangeiros de Cingapura, da Noruega, dos Estados Unidos. Praticamente todos os maiores transportadores mundiais de contêineres operam suas frotas em rotas que incluem o Brasil. Grandes armadores da Alemanha, Chile, Noruega, China e Dinamarca estão presentes no mercado brasileiro.

Portanto, existe uma situação real de atração de investimentos. Existem estaleiros em construção em Pernambuco, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e São Paulo. De 2007 a 2010 a Petrobras aplicará US\$ 40,7 bilhões na atividade de exploração e produção de petróleo. O Plano de Negócios estima investimentos em 11 novas áreas de produção de petróleo *offshore*, elevando a meta de produção diária para 2,3 milhões de barris/dia. O impacto desses números na demanda por plataformas, navios de apoio e petroleiros demonstram que o tempo do amadorismo no setor naval está encerrado.

Devemos nos posicionar de acordo com essas realidades. O advento do petróleo na costa brasileira mudou drasticamente a prioridade em relação ao setor de construção naval. O reconhecimento de que a ausência de frota própria impõe um risco adicional ao nosso projeto de inserção mundial é outro fator relevante.

Desde o final da década de 70, quando a indústria naval brasileira chegou a ser uma das maiores do mundo, até os dias de hoje, uma grande transformação ocorreu na sociedade brasileira. O Brasil de agora já tem mais de 20 anos de democracia, instituições fortes e capazes. Conta uma quantidade relevante de empresas brasileiras multinacionais, as quais estarão realizando em 2007 mais investimentos no exterior que o total de investimentos diretos no Brasil.

Não há problema de falta de capital ou de empreendedores, ou financiamentos oficiais. A bola está no nosso campo. Vamos combinar. Construir navios é um negócio que o Brasil sabe fazer. ▣