

A consolidação da Indústria da Construção Naval brasileira **Versão final 22-08-2008**

Ariovaldo Rocha, Presidente do SINAVAL – Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e *Offshore*.

O anúncio das encomendas de navios e plataformas de produção de petróleo, em Niterói (RJ), no dia 28 de maio deste ano, pelo Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva, foi para a Indústria da Construção Naval brasileira o marco do início do seu processo de consolidação.

Para o público em geral, pode parecer que a Indústria Naval começava ali sua recuperação. Mas a realidade é que a reativação dessa indústria ocorre desde 1999, com a construção do primeiro de uma série de navios de apoio marítimo a plataformas de petróleo em alto-mar. São navios do tipo PSV (*Platform Supply Vessel*) de nova geração, tecnologicamente sofisticados em função das características de potência, manobrabilidade e sistemas de navegação.

Durante nove anos, a PETROBRAS encomendou navios de apoio marítimo e plataformas para produzir petróleo em águas profundas. Essa demanda qualificada definiu a reativação dos estaleiros brasileiros que já existiam, em bases de grande rigor técnico. A certificação na indústria de petróleo *offshore* tem elevado nível de exigência.

Neste período, os estaleiros internacionais também iniciavam uma fase de intensas encomendas, com a ocupação da capacidade produtiva. A boa fase da economia mundial e a elevação dos preços do barril do petróleo criaram demanda para novos equipamentos de produção, navios de suprimentos a plataformas e navios *porta-contêineres* para o comércio mundial.

Esse cenário define o destino da Indústria da Construção Naval brasileira. O impacto das encomendas anunciadas vai além, com o reconhecimento de que as descobertas de petróleo na chamada camada pré-sal criarão nova demanda por navios e plataformas de produção.

A existência de uma demanda firme do mercado, baseada em navios petroleiros, navios de apoio marítimo e plataformas de petróleo, demonstra a sustentabilidade e continuidade desse segmento industrial no Brasil, após mais de 15 anos de reduzida atividade.

O SINAVAL representa os estaleiros brasileiros e tem entre suas funções informar a sociedade sobre a importância que esse setor produtivo tem na geração de empregos e renda. Os empregos diretos nos estaleiros brasileiros aumentaram para 40 mil pessoas, em 2008 (70% em estaleiros associados ao SINAVAL e 30% em não associados), aumentando 20 vezes em relação a 1999, quando o setor empregava duas mil pessoas.

Nos próximos oito anos, a Indústria da Construção Naval brasileira tem um mercado avaliado em 338 navios e plataformas, considerando-se embarcações acima de mil toneladas de porte bruto (TPB). (Quadro 1)

Para fazer frente a essa demanda, o SINAVAL apresenta a capacidade produtiva de 26 estaleiros de porte médio e grande, em diversos Estados brasileiros, que podem processar, em conjunto, 630 mil toneladas de aço/ano, em 4,7 milhões de metros quadrados de área ocupada, 19 diques secos ou flutuantes, 22 carreiras de construção e 43 cais de acabamento. (Quadro 2)

Do ponto de vista técnico, a atual capacidade poderá perfeitamente atender à demanda anunciada e prevista. Encomendas adicionais que já são assunto de conversações da PETROBRAS com a indústria, visando à produção nas reservas do pré-sal, necessitam, porém, de novos investimentos e da criação de novos estaleiros. Essa é a nova fase em que a indústria ingressa, a fase dos investimentos para expansão dos estaleiros atualmente existentes e implantação de novos estaleiros. (Quadro 3)

O planejamento desse processo de consolidação do setor envolve o SINAVAL e os estaleiros associados. Existem desafios relevantes que necessitam ser enfrentados e uma extensa articulação entre o setor privado e os diversos setores do Governo envolvidos na regulamentação e fiscalização da Indústria da Construção Naval.

Alguns destes desafios são apresentados a seguir:

Financiamento

Para financiamento da Construção Naval brasileira, o Brasil dispõe do Fundo da Marinha Mercante (FMM), um mecanismo de financiamento muito eficiente. Criado pela Lei nº 3.381, de abril de 1958, seus objetivos sempre foram prover recursos para a renovação e ampliação da frota nacional, nos seus diversos segmentos — mercante, apoio marítimo e portuário, pesca e transporte hidroviário.

O FMM é um fundo testado e aprovado pelo uso e tem uma estrutura gerencial ágil e eficaz, fatores que o tornam um dos mais eficientes mecanismos de financiamento à construção naval no panorama internacional. O espírito da Lei é assegurar ao Brasil a inserção no mercado internacional, através do transporte de mercadorias e da projeção marítima do território para a exploração de riquezas, cumprindo determinações da Lei do Poder Marítimo Nacional.

A Lei nº 10.893, de julho de 2004, fez aperfeiçoamentos no Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e no Fundo da Marinha Mercante-FMM. O FMM é administrado pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do Conselho Diretor do FMM. Os financiamentos recebem prioridade do CDFMM e são aprovados, após análise. Os recursos do Fundo são repassados à indústria através de agentes financeiros. Os desembolsos do FMM representam

cerca de US\$ 2 bilhões ao ano, representando aproximadamente 90% dos investimentos totais realizados. No ano de 2008, foram liberados recursos da ordem de R\$ 2,1 bilhões.

Matriz de transportes

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

Metas do PAC

As obras incluídas no PAC estão sendo executadas conforme as metas previstas, com o objetivo de atingir o máximo desenvolvimento sócio-econômico local no atendimento das encomendas para produção de petróleo.

Capital Humano

O planejamento estratégico da PETROBRAS estima, para os próximos quatro anos, a geração de 228 mil empregos diretos, considerando os investimentos previstos para as áreas de refino e produção, no valor de US\$ 65 bilhões. O SINAVAL estima a ampliação dos empregos diretos em 20 mil novos postos de trabalho, sobre uma base já existente de cerca de 40 mil pessoas. Essa realidade exerce pressão sobre a formação de capital humano. Existem programas de formação de pessoal em praticamente todos os estaleiros, no SENAI e no PROMINP (*Programa de Mobilização da Indústria Nacional do Petróleo e Gás Natural*), do Ministério das Minas e Energia. O SINAVAL está promovendo uma articulação com as Universidades para definição de um programa de formação de pessoal de nível superior, iniciando-se pelos engenheiros.

Aço

O Instituto Brasileiro de Siderurgia (IBS) prevê que o aumento da demanda de aço impulsionará a produção brasileira para o patamar de 37,6 milhões de toneladas/ano. Os estaleiros representam uma capacidade de processamento de 630 mil toneladas/ano. A Indústria Naval é um consumidor de aço de porte médio, mas a questão da programação das encomendas é relevante na formação do preço. O SINAVAL está debatendo essa questão com o IBS.

Navipeças

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

Carga tributária

Para o segmento da Indústria Naval, existe um regime tributário especial de “drawback” que disciplina as aquisições de matérias-primas e produtos intermediários, no mercado interno, condição em que as vendas aos estaleiros são equiparadas à exportação. O regime especial de “drawback” prevê a suspensão do pagamento de tributos, como o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), a Contribuição para o PIS/Pasep e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins). A Secretaria da Receita Federal do Brasil editou, em 12 de maio deste ano, a Instrução Normativa nº 845, publicada na página 45 do Diário Oficial da União de 13/05/2008.

Relações trabalhistas - O SINAVAL participa do “Grupo Tripartite da Indústria Naval”, do Ministério do Trabalho e Emprego, com representantes da Confederação Nacional dos Metalúrgicos (CNM), do Sindicato dos Metalúrgicos dos Municípios do Rio de Janeiro, de Niterói e de Angra dos Reis e com Inspetores e Auditores do Ministério do Trabalho e Emprego.. Foram elaborados ou estão em elaboração e análise, para posterior aprovação, os procedimentos referentes a 13 Normas Regulamentares (NR), que necessitam de atualização.

O SINAVAL acredita que a Indústria da Construção Naval tem um papel sócio-econômico a desempenhar no processo de desenvolvimento brasileiro. Conforme pode ser observado, o setor apresenta uma ampla linha de interface com a sociedade brasileira, incluindo o Governo, os trabalhadores, os bancos, as seguradoras, as indústrias da rede de suprimentos e os investidores internacionais.

É um setor onde a presença de grandes grupos globalizados é uma realidade e novos investimentos de empresas internacionais são esperados. O Brasil tem a oferecer um mercado em expansão, normas regulatórias claras e a experiência do SINAVAL, que existe já há mais de 50 anos.

Quadro 1 – Visão do mercado de construção naval

Tipo	Porte	Quant.
Suezmax*	159.000 TPB	14
Aframax*	110.000 TPB	8
Panamax*	72.000 TPB	4
Produtos*	30 / 47.000 TPB	18
Gaseiros*	4 / 12.000 m ³	7
PSV**	2 / 4.500 t	64
AHTS**	15 / 21.000 t	64
OSRV**	ND	18
Porta-contêineres ***	2.700 TEUs	5
VLCC (exportação)#	307.000 TPB	2
Produtos (export.) ##	47.000 TPB	2
Panamax (export.)##	70.000 TPB	8
Navios sonda**	ND	28
Plataformas (P-51, P-53, P-55, P-56 e Mexilhão) em construção**	Diversos	5
Plataformas (P-59, P-60, P-58, P-61, P-62, P-63) a licitar**	Diversos	6
Navios mercantes para armadores privados##	Porta- contêineres ou graneleiros	85
Total		338

Fonte: Petrobras, Transpetro , Syndarma e Sinaival

*Transpetro - Promef fases 1 e 2

**Petrobras- navios de apoio, plataformas, navios sonda

*** Log-In/ Vale, navios porta-contêineres

navios para exportação que serão afretados pela Petrobras

construção de 10 petroleiros para exportação para a PDVSA

###demanda identificados no levantamento Syndarma/ FMM/ Sinaival

Não inclui navios de pesca e de navegação hidroviária e de travessia

Quadro2 - Capacidade produtiva dos estaleiros:

Estaleiros	UF	Processamento de aço (mil t / ano)	Área (mil m2)	Diques	Carreiras	Caís
Aker Promar	RJ	15	120	1	1	1
Aliança	RJ	10	61	-	1	2
Atlântico Sul	PE	160	1.500	1	2	2
BrasFels	RJ	50	410	1	3	2
Cassinú	RJ	6	30	2	-	1
Detroit	SC	10	90	-	1	1
Eisa	RJ	52	150	-	2	3
Inace	CE	15	180	1	-	2
Itajaí	SC	12	177	1	1	1
Mac Laren	RJ	6	30	-	-	1
Mauá	RJ	36	334	1	1	4
Navship	SC	15	175	-	1	2
QUIP	RS	-	70	-	-	1
Renave-Enavi	RJ	40	200	4	-	1
Rio Maguari	PA	6	120	2	-	-
Rio Grande	RS	30	100	1	1	1
Rio Naval	RJ	60	400	2	-	4
Rio Nave	RJ	48	150	-	2	4
São Miguel	RJ	5	21	-	1	2
Setal	RJ	-	-	-	-	-
SRD	RJ	15	85	1	1	2
Superpesa	RJ	10	96	-	1	1
Transnave	RJ	6	15	-	1	1
TWB	SC	10	78	-	1	1
UTC	RJ	-	112	--	-	2
Wilson, Sons	SP	10	22	1	1	1
Estaleiro da Bahia*	BA	110	-	-	-	-

Fonte: Sinaval (* estaleiro previsto para operar a partir de 2011)

Quadro 3 – Novos investimentos

Estaleiro	Localização	Característica
EAS – Estaleiro Atlântico Sul – acionistas: Carmargo Corrêa, Queiroz Galvão, Samsung, PJMR.	Suape - PE	Implantação – será inaugurado em 2008 o maior estaleiro do hemisfério sul
Estaleiro Rio Grande – Acionista: WTorre	Rio Grande - RS	Implantação- WTorre constrói para arrendamento à Petrobras o dique seco para construção de plataformas de petróleo
Estaleiro Aker-Promar Acionista: Aker Yards	Quissamã - RJ	Implantação – nova área industrial do Aker-Promar.
Estaleiro da Bahia Acionistas: OAS, Setal, Piamont.	BA	Implantação - operação prevista em 2011.
Estaleiro Aliança Acionista: Grupo Fischer	Niterói - RJ	Expansão – estaleiro da CBO.
MacLaren Oil Acionista : MacLaren Oil	Niterói - RJ	Expansão - anuncia a construção de um dique seco com um parceiro internacional.

Fonte: Sinaval