

**Indústria Naval Brasileira**  
**Cenário para 2007**  
**Sinaval**  
Versão: Janeiro de 2007

Atribuir informações ao presidente do Sinaval, Dr. Ariovaldo Rocha

**Visão estratégica**

A indústria de construção naval brasileira, praticamente desativada desde o final da década de 70, iniciou, em 1999, movimento de retomada da produção, impulsionada pelas encomendas da Petrobras para o aumento da produção de petróleo em alto mar.

Além de plataformas as encomendas incluem a montagem dos módulos para plataformas semi-submersíveis e cascos de petroleiros convertidos em unidades flutuantes de produção, FPSO (Floating Production and Overflow), promovendo reativação dos estaleiros e atraindo investidores estrangeiros que arrendaram e adquiriram estaleiros no Rio de Janeiro.

Em 2001, a Petrobras lançou o Programa de Modernização da Frota de Apoio Marítimo, definindo no edital de concorrência internacional a exigência de navios de bandeira brasileira, fato que estimulou a construção local desses navios e criou o primeiro impacto na reativação dos estaleiros.

Em 2006, a Transpetro selecionou, em licitação pública, os estaleiros para a construção de 26 novos petroleiros, um fato que muda a escala da indústria naval brasileira.

A indústria chegou ao final de 2006 diante de uma nova realidade e um duplo desafio:

O primeiro desafio é atender as encomendas de plataformas e navios de apoio acrescidas da construção dos 26 petroleiros da Transpetro. A demanda impõe enorme pressão sobre a formação de recursos humanos, o fornecimento de sistemas, navi-peças e aço naval a preços competitivos.

O segundo desafio é assegurar um processo sustentável de encomendas para construção de navios além de 2010, que viabilize os investimentos em novos estaleiros e ampliação dos existentes, com a diluição de custos financeiros num projeto de longo prazo. A conquista desta etapa exige encomendas de navios porta-contêineres para cabotagem e longo curso, dos armadores privados.

No cenário mundial frota de navios mercantes está concentradas em 20 países. Os países principais participantes do mercado internacional de construção naval optam por uma relativa especialização, sendo facilmente reconhecíveis a da Coreia, especializada navios de grande porte; a de Cingapura, especializada em plataformas e navios para a indústria de petróleo offshore e a dos Estados Unidos, que focaliza a indústria militar.

A maior parte dos países europeus entrincheirou-se em nichos de navios de especiais e sofisticados. O Japão, constrói toda a linha de navios e luta para aumentar a produtividade e reduzir custos. Em todos os países há forte tendência na direção de (uma ainda maior) concentração na armação, produção naval, offshore e navipeças.

### **As reivindicações da indústria naval**

As reivindicações do SINAVAL são consistentes com a reconquista de algum nível de poder marítimo ao Brasil, conforme determina a legislação.

- Integração das agências governamentais e das empresas de navegação para uma ação conjunta e estratégica de expansão logística e da indústria naval;
- Política industrial sustentável ao setor que é de ciclo longo de produção e historicamente alterna intensa demanda seguida por retração prolongada;
- Fundo garantidor dos financiamentos do BNDES (agente do FMM) até a entrega do navio.

### **Uma visão do mercado**

O PIB brasileiro de 2006 é avaliado em US\$ 640 bilhões (3% de expansão em relação a 2005). As exportações de US\$ 140 bilhões representam uma participação de 21 % sobre o PIB, inferior a média mundial de 25%.

A frota de navios que navegam com a bandeira brasileira não transportam mais mercadorias na chamada navegação de longo curso, onde se concentra a maior parte do comércio exterior do país. Ao final da década de 1970 a frota brasileira transportava 22% das mercadorias nas trocas internacionais, segundo dados do Syndarma.

Na cabotagem a participação da bandeira brasileira é inferior aos 14% do total transportado. Apesar da legislação estabelecer que o transporte de cabotagem é privativo dos navios brasileiros.

As principais empresas de navegação brasileiras afretam 1,6 milhão de toneladas de porte bruto, correspondendo a 54 navios (27 porta contêineres, 20 graneleiros, 4 de carga geral, dois navios químicos e um navio gazeiro).

**Afretamentos de bandeira estrangeira**

<b>Empresa</b>	<b>T`PB</b>	<b>Tipo</b>	<b>Unidade</b>	<b>Tráfego</b>
Aliança	663.123	Porta C.	13	Longo Curso
		Graneleiro	5	
		Carga G.	2	
		<b>Sub Tot.</b>	<b>20</b>	
Libra	440.583	Porta C.	14	Longo Curso
H Dantas	291.106	Graneleiro	9	Longo Curso
Norsul	220.420	Multipurp.	2	L.Curso + cabotagem
		Graneleiro	6	
		<b>Sub Tot.</b>	<b>8</b>	
Flumar	8.764	Químico	2	Longo Curso
Metalnave	4.380	Gazeiro	1	Longo Curso
<b>Totais</b>	<b>1.628.376</b>		<b>54</b>	

Fonte: Syndarma 2006

**A demanda do mercado de petróleo offshore**

A Petrobras prossegue como o principal mercado para a indústria naval no Brasil. O plano de negócios da Petrobras 2006-2010 registra investimentos totais de US\$ 56,4 bilhões, sendo US\$ 28 bilhões no segmento de exploração e produção de petróleo e no *downstream* da cadeia produtiva em direção ao consumo final. Desse total, 51 % ou US\$ 14,3 bilhões serão as compras previstas no Brasil. A previsão de despesas com transporte marítimo, até 2010 é US\$1 bilhão (cerca de US\$ 200 milhões ao ano).

A relação de projetos que a indústria naval local ou internacional participou é extensa e prossegue com novos projetos em definição que irão demandar plataformas de produção, petroleiros aliviadores e navios de apoio marítimo (cerca de dois navios de apoio por cada nova plataforma).

**Plataformas de produção em operação**

<b>Plataforma</b>	<b>Campo</b>	<b>Produção (mil barris dia)</b>	<b>Início da atividade</b>
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 m3 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	15milhões m3 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

## Construção de plataformas

### P-50

O estaleiro Maurá 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 2006. É uma unidade histórica, já que sua produção garante a auto-suficiência brasileira. A P-50 foi

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 da P-52, prevista para entrar em funcionamento em 2007, deixou Cingapura rumo estaleiro Brasfels, em Angra dos Reis (RJ).

### **P-53**

A plataforma P-53 é um exemplo. 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, tem a seu favor um forte 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. Coloca o Brasil definitivamente no mercado de construção de plataformas de produção.

## **Os petroleiros da Transpetro**

A Transpetro selecionou os seguintes estaleiros para a construção dos primeiros 26 petroleiros. Em uma segunda fase a Transpetroempresa pretende encomendar mais 16 navios, totalizando 42 embarcações.

Os consórcios vencedores foram os seguintes:

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

Cinco navios Aframax e quatro Panamax = 9 navios

### **Estaleiro Mauá Jurong**

Quatro navios para transporte de produtos derivados de petróleo = 4 navios

### **Estaleiros Atlântico Sul (Camargo Corrêa, Queiroz Galvão e Aker Promar)**

10 navios Suezmax = 10 navios

### **Estaleiro Itajaí (Santa Catarina)**

Três navios gaseiros = 3 navios

### **Balanco do ano de 2006**

A indústria naval encerrou o ano de 2006 gerando 36 mil empregos diretos e com um faturamento de US\$ 3 bilhões.

Os novos investimentos em estaleiros elevam o potencial de processamento de aço naval da indústria para mais de 400 mil toneladas / ano.

Os novos empreendimentos de 2006 são:

**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 apta a construir unidades de médio porte.

**Ultratec Niterói** (expansão) - O estaleiro Ultratec, em Niterói (RJ), investiu R\$# 17 milhões para ampliar suas instalações a 12 mil metros quadrados que vai empregar 1.600 pessoas.

**Estaleiro Navship Navegantes** - Inaugurado em Santa Catarina será primeira filial do grupo Edison Chouest Offshore fora dos Estados Unidos é um empreendimento de U\$ 42 milhões, parte financiado pelo BNDES.

### **Visão política**

### **Fatores determinantes para a indústria naval no Brasil**

A experiência brasileira indica que a regularidade das encomendas, ainda que em quantidades modestas, pode contribuir eficazmente em termos de redução de custos.

Quanto ao preço, a indústria naval brasileira já consegue produzir navios de apoio ao preço internacional.

Esta informação deve ser vista com cuidado. Existem necessidades de investimentos e uma curva de aprendizado para petroleiros e porta-contêineres que deve ser levada em consideração.

A abundância de aço e mão-de-obra no país é determinante para assegurar algum nível de competitividade internacional da construção naval brasileira.

## **Diagnóstico**

No Brasil, a situação pode ser caracterizada como:

Déficit na conta de transportes, na balança de serviços, indicando uma pressão negativa, de natureza macroeconômica;

Indústria de navipeças ainda em processo de implantação, sem políticas de apoio a fabricantes nacionais e tendência a ocupação do segmento por empresas internacionais;

Armadores com processo de internacionalização patrimonial praticamente completa.;

Início da formação de conglomerados da indústria naval formados por empresas de capital nacional. Os terminais portuários, por exemplo, atraíram fundos de pensão e bancos de investimento;

A marinha mercante apresenta um quadro pouco animador, onde os navios próprios (bandeira brasileira), ocupando a 19ª posição no ranking mundial, representa uma frota insuficiente para garantir políticas de frete do comércio internacional ou assegurar o transporte de cabotagem na costa brasileira,

A hipótese de que uma indústria naval competitiva pode despertar o interesse dos armadores internacionais em construir no Brasil seus navios;

## **Empresas de transporte marítimo**

O quadro da competição mundial promove novas fusões e aquisições. As empresas se agigantam e dificultam a competição por parte de qualquer país em desenvolvimento - exceto com apoio de Governo, como ocorreu com chineses, coreanos e japoneses.

- A líder mundial Maersk comprou a anglo-holandesa P&O Nedlloyd por 2,3 bilhões de euros.
- A francesa CMA CGM, que acaba de incorporar a Delmas-Bolloré, está de olho na canadense CP Ships.

Se concretizada essa compra, o ranking mundial ficaria da seguinte maneira: Maersk, seguida pela MSC e depois a CMA CGM. O quarto lugar seria da Evergreen, de Taiwan.

A CMA CGM fatura 4,5 bilhões de euros por ano e chegaria, com a fusão, a operar 675 mil containeres de 20 pés (TEUs) por ano.

O quadro das maiores\* transportadoras marítimas do mundo é o seguinte:

<b>Posição</b>	<b>Empresa</b>	<b>País</b>	<b>Contêineres (mil)</b>	<b>Navios</b>
1	Maersk (Moeller Group)	Dinamarca	900	346
2	MSC	Suíça	618	237
3	Evergreen	Twain	438	151
4	P&O NedLloyde	Reino Unido / Holanda	427	158
5	CMA-CGM	França	373	178
6	Nol/ Apl	Cingapura	295	91
7	Hanjin / DSL / Senator	Coréia do Sul /Alemanha	284	75
8	NYK	Japão	265	96
9	Cosco	China	253	125
10	China Shipping	China	236	106
11	OOCL	Hong-Kong - China	216	63
12	MOL	Japão	213	68
13	ZIM	Israel	196	85
14	CP	Canadá	196	83
15	K Line	Japão	196	66
16	CSAV	Chile	190	74
17	Hapag Lloyd	Alamenha	187	48
18	Yang Ming	Twain	168	59
19	Hyundai	Coréia do Sul	139	36
20	Hamburg Sud	Alemanha	131	68
Total			5.924	2.213

Fonte: Unctad 2004

\* o critério é a quantidade de contêineres transportados e não a quantidade de navios.

A maior parte dessas empresas opera no Brasil e são potencial contratantes de navios porta-contêineres em estaleiros brasileiros.