



Indústria Naval enfrenta desafios

14/02007

Respostas do Dr. Ariovaldo Rocha – presidente do SINAVAL

A indústria naval é de ciclo de produção longo, um navio leva de 16 a 24 meses para ficar pronto. Depende do projeto, da compra do aço e seus equipamentos mais importantes são produzidos sob encomenda. No caso brasileiro o fato positivo marcante é o ingresso do grande capital brasileiro no setor da construção naval (Camargo Correa, Queiroz Galvão, MPE, WTorres, Grupo Fischer, Wilson Sons) e de investidores internacionais (Keppel, Jurong, Aker, Chouest). Essa é a nova realidade. Neste momento novos estaleiros estão sendo implantados em Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Pernambuco. O desafio principal é a compreensão que a indústria naval, em todo mundo, é um projeto do governo e da sociedade. Todos os setores do governo devem ter a mesma orientação sobre o projeto de poder naval brasileiro, definido em legislação. Um país com 8 mil km de costa, projeto de inserção internacional e mais de 80% das exportações por via marítima, sem indústria naval e navios próprios se coloca numa situação de fragilidade.

Atualização tecnológica

Os estaleiros brasileiros estão atualizados tecnologicamente em função de dois fatores:

- 1 – A atualização dos sistemas de produção realizada a partir de 1998 com o início da produção dos navios de apoio e com a atividade de construção de reformas das plataformas de petróleo;
- 2 – Aquisição recente de sistemas informatizados de projetos, detalhamento e controle de qualidade.

Sobre o processo

O processo da construção naval permanece o mesmo de há 50 anos. As chapas de aço são cortadas e soldadas formando os blocos que serão erigidos na carreira, construindo o casco do navio. Os principais avanços ocorridos na tecnologia são na informatização dos sistemas de projetos e detalhamento, gerando programas de corte e solda. A movimentação dos blocos em direção a carreira pode ser realizada através de diversos sistemas de ponte rolantes ou guindastes automotivos.

Em relação a práticas construtivas os estaleiros brasileiros estão em situação comparável de outros estaleiros do mesmo porte nos EUA e Europa.

A indústria naval: produção local e exportação

Existem espaços e nichos bem definidos, a navegação fluvial, navios de pesca, navios de apoio portuário e marítimo, navios patrulha para a Marinha e navios porta-contêineres e petroleiros. Considerando apenas a demanda do mercado interno. O padrão de demanda de navios do Brasil é bem semelhante ao da América Latina. Só aí temos um mercado respeitável.

Sistemas de financiamento (FMM)

O FMM cumpre seu papel com total eficácia. Para a construção naval a questão do financiamento é a mais bem resolvida. Ainda precisamos realizar uma sintonia fina no seguro garantia. A questão tributária preocupa, mas esse é um assunto comum a toda a indústria. A cabotagem vem se expandindo, infelizmente com navios de bandeira estrangeira. Os estaleiros brasileiros estão novamente preparados para receber encomendas dos transportadores internacionais. É evidente que essas encomendas serão mais competitivas se realizadas dentro de uma programação. Essa é a próxima etapa da expansão da indústria naval brasileira e a que vai assegurar a sustentação da indústria naval.

Principais segmentos do mercado naval

A indústria offshore é uma contratante destacada de equipamentos marítimos em todos os mercados mundiais. No Brasil a estratégia do Sinaval é muito clara: as encomendas de apoio marítimo à produção de petróleo realizou a primeira fase de recuperação dos estaleiros; a encomenda de navios petroleiros cria uma nova escala de produção na indústria que em seguida iniciará a construção, competitiva, de navios porta-contêineres. O setor de petróleo é um



Imprensa - SINAVAL

segmento importante do mercado, mas, também existem os mercados de reparos, os navios de pesca, balsas e empurradores da navegação fluvial rebocadores e navios da Marinha.

Contratos da Transpetro

Os contratos de construção de petroleiros foram assinados em sua maioria. Faltam os contratos com Mauá-Jurong e do Estaleiro Itajaí. À medida que os financiamentos do sistema FMM e dos seus agentes são aprovados os projetos e detalhamentos começam. É preciso diferenciar com clareza a intenção política de realizar o programa de modernização da frota de petroleiros da efetiva formulação das encomendas. A decisão política foi anunciada para demonstrar o fim de um período de mais de 15 anos em que nenhum petroleiro foi construído no Brasil. A partir dessa decisão foi necessário desenvolver diversas ações até o momento em que chegamos. Esse prazo nada tem a ver com a indústria naval. Assim que licitação pública foi lançada os grupos empresariais se organizaram e conquistaram as obras.

Formação de RH

Essa questão é ampla e não é restrita a indústria naval. O Programa de Mobilização da Indústria do Petróleo (Prominp), do Ministério das Minas e Energia, tem seu Programa Nacional de Qualificação Profissional. Não apenas os estaleiros irão pressionar o mercado de trabalho por soldadores e metalúrgicos. A expansão das refinarias já iniciou esse demanda há cerca de três anos. Todas essas demandas estão quantificadas e qualificadas. Existe uma ação de formação de recursos humanos com o Serviço Nacional de Aprendizado Industrial (Senai) do sistema S da CNI, e de desenvolvimento de empreendedores e empresas de serviços executado pelo Sebrae.

É um trabalho realizado com extenso planejamento. Mesmo assim a demanda promoveu um aumento dos salários nesses segmentos, com reajustes relevantes e que tem promovido geração de renda importante e mantém o otimismo nos setores industriais de bens de consumo.