

O futuro da indústria naval

Ivan Leão*



Existe desconexão entre os elos da cadeia de produção da indústria naval, situação que não é nova e que ficou clara no evento O Futuro da Indústria Naval, promovido pela Coppe-UFRJ, dia 7/11/2017. A moderação do professor João Carlos Ferraz, do Instituto de Economia da UFRJ, cita quatro momentos em que a indústria naval cresce e fracassa, praticamente pelos mesmos motivos.

A situação agora é de falta de perspectiva para construção local de casco de FPSO e novos contratos de petroleiros ou navios aliviadores. A entrega dos últimos navios de apoio marítimo abre um hiato de três anos a quatro anos até nova fase de contratações.

Tatiana Paranhos Cerqueira de Macau, a nova diretora do Departamento de Marinha Mercante da Secretaria de Fomento e Parcerias do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, disse que acabou a demanda por financiamentos embora o Fundo da Marinha Mercante (FMM) tenha dinheiro; disse que os segmentos que ainda demandam financiamentos são os rebocadores portuários e a navegação fluvial, que não foram convidados para o evento. Em documento divulgado anteriormente, o Conselho Diretor do Fundo

Cinco anos sem leilões de áreas de produção interromperam o fluxo de demanda

(CDFMM) informou que 13 estaleiros estão paralisados; desde 2007, foram construídos 11 estaleiros, 171 navios de apoio *offshore*, 24 navios para a cabotagem, na sua maioria petroleiros, 109 rebocadores portuários, 253 barcas e empurradores de transporte fluvial.

O engenheiro de produção Harro Burman, diretor do Estaleiro Atlântico Sul, disse que os estaleiros não têm credibilidade para entrega de grandes obras (plataformas e petroleiros) e que foi necessário grande esforço para recuperar a credibilidade do EAS na construção de petroleiros. Foi necessário provar eficácia reduzindo o HH por tonelada processada de 300 para 70 HH, ainda abaixo do padrão mundial, mas já apto para competir em determinados ambientes. Faltou informar que blocos da popa e da proa continuam importados da Ásia. Antes, todo o bloco do casario chegou a ser importado.

Cinco anos sem leilões de áreas de produção interromperam o fluxo de demanda de plataformas de produção, navios petroleiros-aliviadores e navios de apoio *offshore*. Nos fornecimentos de plataformas de produção de petróleo é onde a desconexão se manifesta intensamente. O presidente da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), Luiz de Mattos, pede bom senso nos debates sobre o conteúdo local. A questão é a plataforma de Libra, já adiada para 2021 e ameaçada de nova ação na Justiça, o que revela desconexão da indústria com seu principal cliente. A Petrobras anuncia licitação de mais três plataformas, essas seguindo as novas regras de conteúdo local.

A construção e operação de navios de apoio *offshore* é um dos segmentos mais bem-sucedidos, ao lado da construção e operação de rebocadores portuários e comboios fluviais. José Guilherme de Souza, sócio da gestora de fundos Vinci-Partners, controladora do Grupo CBO, desde 2013, destacou que o grupo tem a operação e construção de navios de apoio com padrão internacional. Edson Souki, diretor dos estaleiros Oceana (SC) e Aliança (RJ), do Grupo CBO, confirma a competitividade. Ambos elogiam o engenheiro naval Luiz Maurício Portela, formado na UFRJ, presente ao evento. Luiz Maurício foi presidente do Grupo CBO até





2014; reativou o estaleiro Ebin, onde foi construída a frota da CBO até a venda ao novo acionista; foi diretor técnico da Aliança Navegação e gerente técnico do estaleiro Emaq, onde participou do grupo de engenheiros que criaram a empresa de projetos que viria a ser a Projemar.

Danilo Giroldo, presidente da APL Naval de Rio Grande e vice-reitor da Universidade Federal do Rio Grande (Furg), manifestou preocupação com a redução do conteúdo local no fornecimento de plataformas, o que pode impedir o desenvolvimento do polo naval onde se encontram o Estaleiro Rio Grande (Ecovix-RS), Estaleiros Brasil (EBR) e QGI, o primeiro já paralisado por falhas de gestão e os demais sem perspectivas de novas obras após entregas das plataformas P-74, P-75 e P-77, nas quais foram realizados serviços de integração dos módulos.

Julio Cesar Maciel Raimundo, do BNDES, informou que o BNDES é o principal agente financeiro do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Os desembolsos pelo BNDES e demais bancos oficiais somaram cerca de R\$ 30 bilhões, desde 2007, dos quais cerca de 90% para o segmento de petróleo e gás. A demanda existe, sem melhora no curto prazo diante dos ajustes da Petrobras. Ressaltou que o Brasil representa região relevante para investimento das petroleiras locais e internacionais e reconheceu que a falta de continuidade das encomendas reduz a capacidade de aperfeiçoamento da indústria naval. No momento os pedidos de financiamento continuam com a demanda das empresas de apoio portuário.

Telmo Ghiorzi, da Aker Solutions e diretor da Abespetro, que reúne 47 empresas prestadoras de serviços para a produção de petróleo, confirma a expectativa com a volta dos volumes de negócios, que se reduziram diante dos cinco anos sem leilões de áreas de produção.

A construção de navios de apoio 'offshore' é um dos segmentos mais bem-sucedidos

Diz que ocorreu profunda dependência da Petrobras, diante de uma regulação feita para construir a dependência. O conteúdo local nas regras do Pedefor ainda merece melhorias, considera que a engenharia tem peso de 2% a 3%, deveria ser maior, pela importância da engenharia para a inovação. A volta dos leilões coloca o Rio de Janeiro diante da possibilidade de se tornar um centro mundial de serviços.

Floriano Pires, da Coppe-UFRJ, destacou que o Brasil é um país que oferece grande oportunidades e também é capaz de perder oportunidades. Exemplifica com a fase recente de desenvolvimento da indústria naval que realizou enormes avanços mas deixou de estabelecer metas de desempenho e políticas de desenvolvimento de recursos humanos.

No evento, foi fácil ver o cuidado ao falar do ambiente de mercado, assunto geralmente confinado na frase "conforme foi revelado na Lava-Jato". É possível traçar contornos do chamado "custo Brasil" (conjunto regulatório, fiscal, financeiro e de deficiências logísticas) que cria riscos excessivos, a não ser que as empresas sejam politicamente escolhidas para benefícios especiais, não sustentáveis. Essa desconexão é notável em muitos setores e se revela acentuada na indústria naval. ■

**Ivan Leão é diretor da Ivens Consult*