

O balanço do mar e para onde conduz

Ivan Leão*



Chegou dezembro. É novamente momento de reflexões e tentar compreender o que aconteceu e qual o significado para os próximos anos. Essa reflexão é especialmente importante para a indústria da construção naval, onde a queda no volume de empregos leva a uma conclusão errada em relação à qualidade do setor, seus técnicos e trabalhadores.

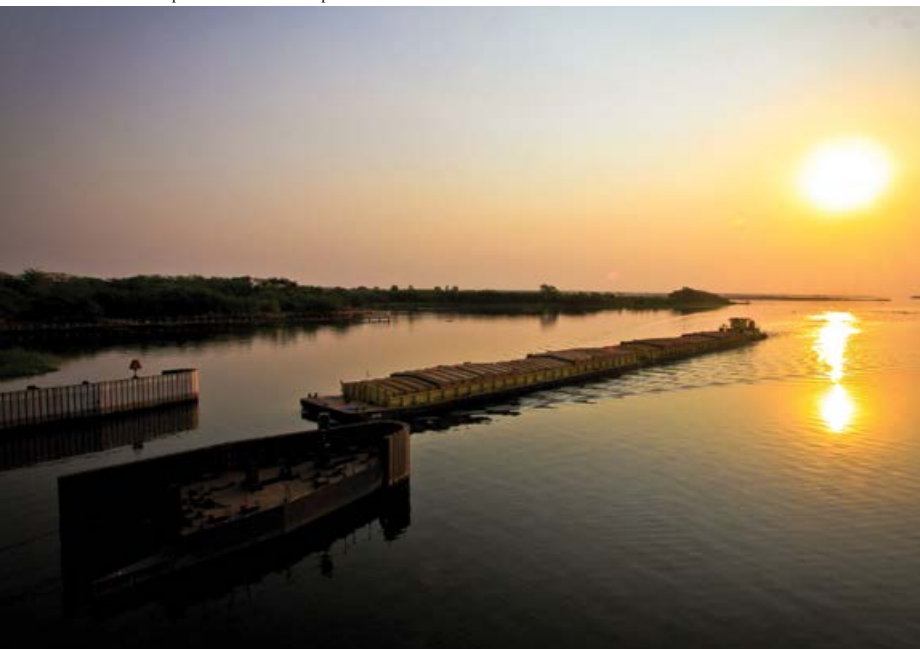
É errada a narrativa de que a construção naval vive uma crise paralisante. O setor enfrenta uma crise como outros setores da economia brasileira, diante do quadro de crise fiscal e baixo desempenho da economia. Em alguns segmentos os negócios prosseguem com boas perspectivas, como é o caso da construção de rebocadores portuários e de empurradores e barcaças para navegação fluvial. Estão muito ativos os estaleiros médios nesta atividade. São segmentos essenciais para a expansão da atividade portuária e para a escoamento de grãos nas rotas fluviais do Madeira-Amazonas

e Tapajós-Amazonas pra embarque nos terminais portuários no Rio Amazonas em navios de grande porte em direção à Ásia e à Europa. Por sua importância, deveriam ter recebido maior atenção. São segmentos de atividade perene, diante de uma demanda real, numa situação desafiante que obriga seus empresários e técnicos a encontrar alternativas para ampliar a eficiência e os resultados.

Foram convertidos no Brasil dois cascos para FPSOs, no Enseada-Inhauma, com integração de módulos realizada localmente no Techint (PR) e no EBR (P-74 e P-76). Outros dois cascos deste contrato foram realizados na Ásia (P-75 e P-77). Os contratos do Ecovix de oito cascos, os chamados replicantes, por seguirem o mesmo projeto, foram reduzidos a cinco com os cancelamentos das P-71, P-72 e P-73. Destes foram concluídos no país a P-66, com a integração de módulos no BrasFels (RJ), e a P-68, com integração de módulos realizada no Jurong Aracruz (ES), para entrega em 2019. A construção do casco da P-69 foi transferida para a Ásia, mas a integração de módulos foi realizada no BrasFels (RJ). A construção dos cascos da P-75 e P-77 foram realizados na Ásia.

O balanço de 2017 da Petrobras registra o esforço para manter as entregas das plataformas com a criação de uma “conta conjunta” para superar dificuldades financeiras dos estaleiros, incluindo nesse esforço financiamentos adicionais ao programa de construção de petroleiros. Dos 31 previstos,

Leonardo Pepi/Ministerio dos Transportes



Estaleiros de tamanho médio estão muito ativos

23 foram concluídos e oito cancelados, sendo que o último petroleiro desta série está previsto para entrega pelo Estaleiro Atlântico Sul (EAS-PE), em 2019. A história desses acontecimentos registra falhas gerenciais e de planejamento que aos poucos vai sendo contada, sendo o pior exemplo o empreendimento de construção de 27 sondas de perfuração pela Sete Brasil, das quais apenas quatro poderão ser concluídas.

Superar esse período vai exigir maior foco na qualidade técnica da grande maioria de estaleiros, empresários e técnicos brasileiros, que cumprem contratos no preço e no prazo. A construção de navios de apoio *offshore* é um dos exemplos de sucesso, num segmento recentemente desenvolvido, com a construção de grande complexidade de navios de apoio à construção submarina e especializados no assentamento de dutos flexíveis (PLSVs).

O setor precisa de uma nova narrativa em relação à realidade que se inicia em 2019. A construção naval vive um momento de redução de encomendas do segmento de óleo e gás. Mas existe demanda de 19 FPSOs a serem contratados até 2028, sendo sete para entrega em 2027, segundo a PPSA (Pré-Sal Petróleo S/A). Cabe aos estaleiros interessados articulação para estudar como participar na integração de módulos e na demanda que será criada de petroleiros-aliviadores, fornecimentos que ocorrerão em competição com fornecedores internacionais.

Essa nova realidade significa, principalmente, um novo olhar sobre os demais segmentos, principalmente a navegação fluvial, no transporte de grãos para exportação; os rebocadores portuários, na operação de atracação dos navios cada vez maiores; os navios de apoio marítimo a plataformas de produção *offshore*; e os navios para transporte na costa brasileira (cabotagem). Segmentos que representam um mercado perene para construção e reparo naval e podem se expandir, num contexto adequado.

No Panorama Naval do Rio de Janeiro, apresentado pela Firjan em novembro de 2018, Marcos Círio, representante da SBM/Estaleiro Brasa, ressalta que a maior inovação que indústria naval fluminense precisa hoje é mudar o foco na maneira de fazer negócios e examinar as oportunidades e mudar a estrutura de custos para ser mais competitiva. A SBM informou a paralisação do Estaleiro Brasa, em Niterói. A SBM e a Modec estão entre as maiores operadoras de plataformas de produção para a Petrobras. O estado do Rio de Janeiro perdeu

Agência Petrobras



a posição de principal polo da construção naval no Brasil. Estaleiros Oceana/CBO, Navship e Detroit (SC), Wilson Sons (SP) e Vard Promar (PE) lideram na construção de rebocadores e apoio *offshore*. Mas o Rio de Janeiro tem grande vocação para um centro de serviços *offshore* a partir de bases na Baía de Guanabara e centro de reparos (RJ e Niterói); no Porto do Açu, no Norte Fluminense; Base *offshore* e de serviços de manutenção e reparos plataformas em Macaé; base aérea nos municípios do Rio de Janeiro e Maricá.

O Capitão de Mar e Guerra Luciano Judice destaca que a exploração de petróleo em alto-mar representa necessidade estratégica de estabelecer um sistema de defesa. Para tanto é necessário ampliar os ativos militares navais. Estão em andamento o programa de construção de submarinos. A licitação para construção de corvetas (com quatro consórcios encabeçados por estaleiros brasileiros), uma cobertura de comunicação satelital e a operação de porta-helicópteros importado recentemente, representam uma parcela das oportunidades no segmento de defesa. O engenheiro naval Paulo Rolim, do Núcleo Naval do Conselho Empresarial da Firjan, destaca que existem oportunidades que podem ser transformadas em demanda, mas uma ação articulada é essencial para transformá-las em contratos. As perspectivas são de novas condições de “mar”, a sabedoria é saber direcionar a rota na direção da melhoria de condições que permitam o setor alcançar seu potencial. ■

Em alguns segmentos os negócios prosseguem com boas perspectivas

**Ivan Leão é diretor da Ivens Consultoria*