

O inverno do descontentamento



*Por Ivan Leão

A frase do título é abertura da peça teatral *Ricardo III*, escrita por William Shakespeare em 1594. Ao contrário do que pode parecer, a frase significa o fim de um período de descontentamento. Na fala seguinte, Ricardo III explica, anunciando o fim de uma das muitas disputas políticas pelo trono da Inglaterra que se encerrava com a ascensão do sol iluminando seu clã.

A frase serve como título neste artigo com duas finalidades; a primeira é que as disputas políticas intensas são, na história, a situação normal, sendo a plácida acomodação o hiato que precede a mudança; a segunda é que a realidade se impõe nos rearranjos de poder.

O segundo semestre chega repleto de significados e tendências que atingem a indústria marítima e *offshore*. A seguir alguns fatos, analisados sob a ótica de três experientes empresários do setor que vivenciaram outras crises.

Abre essa análise o reconhecimento de que a fase de investimento público e financiamentos por bancos públicos está encerrada. O setor privado terá que liderar o crescimento. O impacto dessa realidade na indústria marítima atinge frontalmente o próprio sistema re-

gulatório, construído ao redor de proteção a empresas locais e subsídios para compensar um sistema tributário que há muito inibe a atividade empresarial. É representativa dessa questão a desfiliação da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma). A Abac representa as principais empresas de cabotagem que operam no Brasil: Aliança, Elcano, Flumar, Hidrovias do Brasil, Log-In, Mercosul Line, Norsul e Norsul Cargo, representando mais de 95% da atividade de cabotagem no Brasil, excluindo o sistema Petrobras/Transpetro. A divergência é em relação à Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) sobre a mudança da regulação para importação de navios sem a cobrança de impostos. A chamada proteção à bandeira nacional, que é essencial para o apoio marítimo e portuário, não mais atende ao transporte de contêineres e grãos ao longo da costa brasileira. A premissa de que a proteção à bandeira nacional viabiliza a construção naval não mais se aplica. Os estaleiros de maior porte já haviam abandonado esse mercado há muitos anos, dedicados a atender a Petrobras até que o peso do endividamento da estatal e a retração do setor *offshore* cessou as encomendas. Mesmo antes disso, grandes estaleiros não conseguiram prosperar e boa parte solicitou proteção judicial contra seus credores, na maior parte fornecedores e bancos públicos.

A solução para esse embate, na opinião de diversas fontes, é promover a separação dos tipos de navegação, considerando o apoio portuário e o apoio marítimo sujeitos às regras de proteção à bandeira brasileira, considerado essencial para a sobrevivência das empresas. A imperfeição desse modelo regulatório causa



Num cenário de tutela do Estado, o TCU crava a burocracia como um dos grandes entraves ao setor produtivo

divergências entre as empresas de apoio marítimo, já que há flexibilização para importação de navios até 50% da tonelagem total da frota. A disputa comercial, no Brasil, acaba sendo resolvida por meio do processo regulatório, criando o que chamam de “mercado imperfeito” ou “cartel imperfeito”, a depender de quem acusa. Enquanto o debate se torna cada vez mais complexo e desconexo, empresas de apoio marítimo acenam com dívida junto a bancos públicos para pedir tratamento diferenciado. Mas, reina o silêncio quando a PB Log, subsidiária da Petrobras, se torna a grande intermediária dos serviços de exploração e produção, ficando com parte da rentabilidade das empresas.

Na operação portuária, a Antaq abriu consulta pública para obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta de metodologia de análise de reajuste e abusividade de preços dos terminais portuários. A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) se manifestou contrária à Resolução Normativa nº 31, que estabelece a obrigatoriedade de prestação de informações para o Sistema de Acompanhamento de Preços da Antaq. Na visão da instituição, a norma tenta impor um controle de preços que não é cabível em um mercado onde existe grande competitividade. A ATP e a Abrapec assinaram com a ABTP anúncios na grande imprensa informando que o desenvolvimento do Brasil passa pelos terminais de contêineres, que investiram R\$15,4 bilhões nos últimos 20 anos, e que a estabilidade regulatória é essencial para a continuidade dos investimentos. Ação articulada de defesa de seus interesses tem muitos méritos, mas levanta a questão sobre a função que se esperada da agência reguladora. Não pode analisar os preços praticados?

Nesse cenário em que a tradição é a tutela do Estado, o Tribunal de Contas da União (TCU) divulga que a burocracia é um dos grandes entraves ao setor produtivo. Existem milhares de normas e regulamentações, dezenas de pedidos de documentação, falta padronização e os sistemas de operação são obsoletos. A Fiesp diz que desde 1988 são criadas em média 764 normas por dia. O Banco Mundial coloca o Brasil na 109ª posição, entre 190 países, ao medir o ambiente de negócios. Esse é um dos empecilhos para ampliar a contribuição das empresas ao crescimento da economia brasileira. O Brasil tem mais de 400 empresas estatais, muitas das quais dependem de recursos da arrecadação de impostos para sobreviver.

Como sobreviver em tal ambiente? Uma das soluções, aparentemente, é a confusão entre o

que é público e o que é privado. O fato a observar é o pedido de recuperação judicial da controladora da Odebrecht, considerada a maior já realizada no Brasil, com dívidas a credores fora do grupo de R\$ 65,5 bilhões. Não entram nesse pedido o Enseada, estaleiro localizado em Maragogipe (BA), que provavelmente terá que realizar seu próprio pedido de proteção judicial contra os credores, e a Ocyan, que acertou vencimento com os credores em 2017, mas a parceria com a Teekay Offshore pode ser reavaliada, diante da proposta de aquisição da Brookfield, atualmente em avaliação por um comitê nomeado pela Teekay.

A Teekay Offshore tem na Petrobras um dos principais clientes. O volume de encomendas da Petrobras e de petroleiras internacionais é estimado em 24 FPSOs nos próximos quatro anos. O mercado de descomissionamento de plataformas de produção é estimado em 74 unidades. Recentemente a Petrobras informou a intenção de contratar com a SBM e a Modect os FPSOs e os serviços de produção para Mero 2 Buzios 5. A Petrobras informa formação de estoque de petróleo bruto em junho e julho na China para atender a refinarias independentes e manter sua posição como o quinto maior fornecedor, alcançada no primeiro trimestre de 2019. Ao mesmo tempo, a Petrobras pesquisa estaleiros na China interessados em participar das licitações para construção de FPSOs. Esse movimento chama a atenção de analistas que relacionam os dois fatos, observando que um estoque de petróleo na China pode funcionar como uma garantia de pagamentos para a construção de cascos de FPSOs. Em um cenário mais amplo pode indicar o retorno ao modelo de aquisição de unidades de produção próprias, não contratadas de fornecedores internacionais. Uma alternativa para reduzir a pressão do fisco sobre os contratos de afretamento de plataformas e serviços de produção *offshore*, atualmente um contencioso com a Secretaria da Receita Nacional.

O novo modelo a ser implementado aumentaria a construção local dos módulos *top-sides*, alavancando os ativos de construção existentes, para gerar empregos e expandir a criação de valor nos serviços de produção de petróleo *offshore*, atualmente pagos a fornecedores internacionais de FPSOs. Um segundo semestre com muitos acontecimentos é o esperado, num cenário em que o Brasil permanece no radar de empresas internacionais. ■

*Ivan Leão é diretor da Ivens Consult