

INFRAESTRUTURA

COM IMPULSO
DA PETROBRAS,
INDÚSTRIA NAVAL
RENASCE E JÁ É A
6ª DO MUNDO Pág. B9

Leo Caldas/FolhaPress



Estaleiro Atlântico Sul, no porto de Suape (Pernambuco)

Indústria naval renasce e já é 6ª do mundo

Setor tem R\$ 55 bilhões em investimento e encomendas, segundo o BNDES; com pré-sal, futuro é ainda mais promissor

Seguro e falta de fornecedor são entraves

DA SUCURSAL DO RIO

Principal financiador da indústria naval, por meio do Fundo de Marinha Mercante, o BNDES identificou dois grandes entraves para o setor produzir no país de modo competitivo: a falta de uma cadeia completa de fornecedores de peças e o problema das garantias de crédito.

O BNDES estudou o setor, dentro do contexto de toda a cadeia da indústria petrolífera, e mapeou os ramos que precisam de apoio com financiamento, capital de giro e eventualmente injeção de capital nas companhias em troca de participação acionária.

Os produtores desses bens estão na lista: conexões, caldeiras, compressores, motores a diesel e a gás, guindastes, válvulas e serviços de engenharia, construção e montagem.

Outros fabricantes nem sequer estão instalados no Brasil e sem eles não é possível atender ao pré-sal prioritariamente com produtos brasileiros. Nesse rol, estão os produtores de compressores, de motores de grande porte para embarcações, de turbinas a gás e de instrumentação.

Executivos de estaleiros ouvidos pela **Folha** concordam que o grande gar-

cordam que o grande gargalo é mesmo a falta de peças produzidas no país —o que traz preços melhores de componentes e ganhos de produtividade. Os estaleiros são atualmente meros “montadores de navios”. O único item que é produzido no país em larga escala é o aço naval, mas mesmo assim só por um produtor, a Usiminas.

Uma das reclamações é justamente o alto preço do aço cobrado pela empresa, o que levou a Transpetro a importar aço da China, da Ucrânia e da Coreia.

Segundo Antonio Carlos Tovar, chefe do Departamento de Transporte e Logística do BNDES, a indústria naval brasileira tem grande potencial e crescerá na esteira do pré-sal, mas ainda está longe de ser “um setor maduro”.

Diante disso, segundo ele, o setor precisa ganhar escala de produção. O primeiro passo, avalia, foi dado com a demanda assegurada no longo prazo graças às encomendas da Petrobras. O boom do setor se sustenta nas encomendas de 42 navios da Transpetro, 28 sondas de perfuração da Petrobras e mais de 100 navios de apoio.

O BNDES estuda ainda uma forma de melhorar as garantias dos empréstimos ao setor, com a criação de um mecanismo de seguro de crédito.

O banco sofreu, nos anos 80 e 90, com a quebra de estaleiros e o calote deles. Diante disso,

o financiamento passou a ser concedido ao dono da embarcação, e não mais ao construtor.

Ainda assim, é preciso, diz o BNDES, um mecanismo de seguro para cobrir atrasos, quebras de estaleiros e prejuízos no decorrer da construção —que, no caso de uma plataforma, pode levar até três anos. (PS)

Em nove anos, empregos sobem de 2.000 para 45 mil; 5 estaleiros se somarão aos 25 já existentes e cada um pode ter até 3.500 funcionários

PEDRO SOARES
DA SUCURSAL DO RIO

Impulsionada pelas encomendas crescentes da Petrobras desde 2001 e especialmente pela exigência de compras de fornecedores locais introduzidas pelo governo Lula em 2003, a indústria naval brasileira renasceu nesta década e já é a sexta maior do mundo.

As encomendas aos estaleiros e os novos investimentos somam R\$ 55 bilhões, pelos cálculos do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). São 195 embarcações já contratadas ou com a construção anunciada.

A cifra coloca o país atrás de China, Coreia, Japão, União Europeia e Índia, mas à frente dos Estados Unidos.

Em 2000, a indústria tinha menos de 2.000 empregados. Hoje, são 45 mil soldados, mecânicos, entre outros trabalhadores. O número deve aumentar nos próximos anos com a instalação prevista de cinco novos estaleiros —cada um pode ter até 3.500 funcionários. Existem 25 estaleiros no país —todos privados, mas 2 foram arrendados à Petrobras.

Cada nova unidade receberá investimentos de até R\$ 1 bi-

lhão e serão erguidas nos Estados de Alagoas, Bahia (duas, possivelmente), Espírito Santo e Rio —polo histórico da indústria naval e onde está a maior parte dos estaleiros do país.

Diferentemente da China —que se especializou e investiu pesado nos últimos cinco anos—, o motor da indústria naval brasileira não é o transporte marítimo de commodities, mas sim a exploração marítima de petróleo.

Esse segmento produz um volume menor de embarcações, mas faz unidades mais sofisticadas e caras. Nele, a liderança global é de Cingapura e da Coreia —líderes mundiais em tecnologia e com altos subsídios governamentais.

Tempo e dinheiro

Cada plataforma de produção de petróleo pode custar mais de US\$ 2 bilhões e consumir até dois anos de trabalho. Uma sonda de perfuração —usada na exploração dos campos marítimos— não sai por menos de US\$ 1 bilhão. Já um petroleiro varia de US\$ 60 milhões a US\$ 100 milhões, de acordo com o porte da embarcação, e leva pelo menos oito meses para ficar pronto.

No Brasil, a indústria ressurgiu na esteira das encomendas da Petrobras e tem um estímulo adicional graças à descoberta do pré-sal. Mas começam a aparecer também novos clientes: a estatal Venezuelana PDSVA encomendou dez pe-

troleiros ao estaleiro Eisa —já recebeu o primeiro—, e a Vale vai fazer uma concorrência para a construção de quatro navios de grande porte para o transporte de minério de ferro.

Com o advento do pré-sal, grupos nacionais —como o Sinergergy (estaleiros Eisa e Mauá); Camargo Corrêa e Queiroz Galvão; OAS e Setal— e internacionais —STX (Coreia) e Jurong (Cingapura)— já decidiram ou estudam instalar novos estaleiros. Outros três farão ampliações de suas instalações.

Waldemiro Arantes Filho, presidente do STX no Brasil, diz que a unidade será construída no Ceará em duas etapas: a primeira com investimento de US\$ 100 milhões (barcos menores de apoio à exploração de petróleo); a segunda custará US\$ 500 milhões (plataformas e petroleiros).

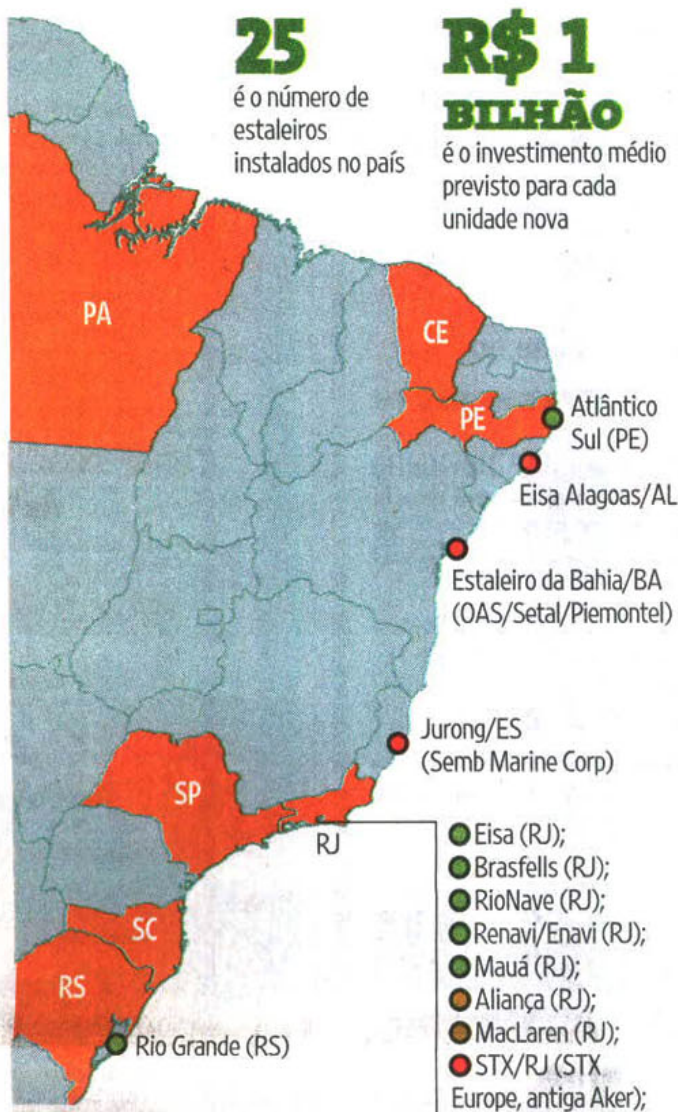
Localizado em Pernambuco, no porto de Suape, o estaleiro Atlântico Sul é hoje o mais moderno do país e conta como uma área em seu entorno que permite ampliação para deixá-lo do porte dos estaleiros gigantes sul-coreanos Hyundai, STX e Samsung. Os demais precisam de atualização tecnológica.

Fernando Tourinho, conselheiro do Atlântico Sul, diz que o grupo negocia uma participação acionária minoritária da coreana Samsung e estuda instalar um novo estaleiro, além de ampliar as instalações em Suape. “Com o pré-sal, temos um horizonte promissor.”

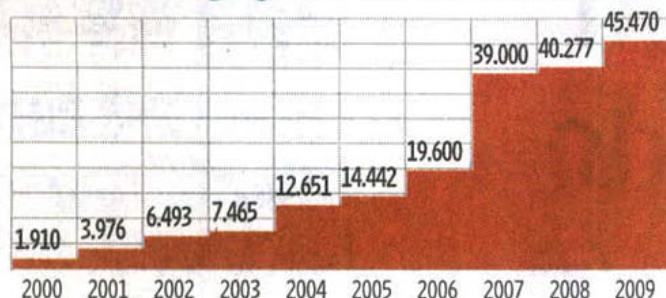
ESTALEIROS

R\$ 55 bilhões é o total de investimento em curso na indústria naval brasileira

- Maiores estaleiros do país
- Estaleiros com expansão prevista
- Novos estaleiros/ Estados (investidores)
- Estados onde está instalada a indústria naval



Número de empregos diretos na indústria naval



APOIO DO BNDES AO SETOR

40 projetos financiados, com empréstimos já contratados

32 projetos em análise, aprovados ou em perspectiva

R\$ 20,4 bilhões

é o total do financiamento para o setor

R\$ 27,8 bilhões

é o total de investimento do setor nos projetos apoiados

GARGALOS DO SETOR IDENTIFICADOS PELO BNDES

Há um sobrecusto no setor em relação aos estaleiros da Ásia

Os motivos são:

- » baixa escala de produção dos estaleiros
- » baixa produtividade da mão de obra
- » baixa escala de produção da indústria de peças para navios

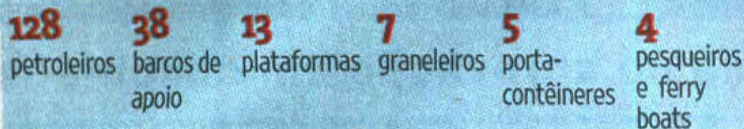
O que deve ser feito:

- » aumentar a produtividade da mão de obra dos estaleiros nacionais
- » Reduzir o custo das chapas de aço fornecidas localmente
- » aumentar a demanda por novas embarcações

Número de navios em construção no mundo, por países

China	3.746
Coreia do Sul	2.418
Japão	1.589
Europa	1.178
Índia	250
Brasil	195
Estados Unidos	123
Cingapura	97
Argentina	8
México	4
Chile	2
Total:	9.610 navios em construção

Embarcações em construção ou já encomendadas no país, por tipo



Fonte: Sinaval (Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore) e BNDES