

Desafios para Estaleiros e a Marinha Mercante



ESTALEIROS

Novos desafios

NAVEGAÇÃO

Custos em debate

APOIO MARÍTIMO

Pressa na expansão

TERMINAIS

Crescer mais

Monitor
MERCANTIL

Monitor
MERCANTIL SÃO PAULO



Uma Marinha Mercante forte faz um país mais forte



Os avanços da marinha mercante são inegáveis ao longo dos últimos anos. As encomendas voltaram aos estaleiros. O apoio marítimo vem acompanhando o crescimento da indústria de petróleo com embarcações modernas e de alta tecnologia. O apoio portuário também se expande. A navegação de cabotagem reequilibra, ano após ano, a matriz de transportes.

**São as empresas de navegação respondendo
ao desafio de crescer junto com o Brasil.**



www.syndarma.org.br



www.abeam.org.br

Rua Visconde de Inhaúma, 134 • Grupo 1005 • Centro • Rio de Janeiro • RJ • Brasil • CEP: 20091-901

Tel.: (21) 3232-5600 • Fax: (21) 3232-5619

Estaleiros querem exportar para garantir o futuro

Paulo Botelho / Sinaval

Eufórico com a vitória de Dilma Rousseff para comandar o Brasil a partir de janeiro, o presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção Naval (Sinaval), Ariovaldo Rocha, cita que, antes, nenhum governo destinou tantos recursos e deu tanta voz à construção naval. Ele admite o extraordinário êxito do setor nos últimos anos, mas não quer deitar sobre os louros. Afirma que a sustentabilidade da atividade só virá com a exportação.

— Os estaleiros tiveram grande sucesso na década de 70 e depois entraram em crise. Não queremos que isso se repita e achamos que a exportação é que nos dará plena eficiência e garantia de mercado mais amplo — destaca Rocha.

Para ele, essa sustentabilidade virá do chamado “Triângulo de Ouro”, formado pelo próprio Brasil — com o pré-sal — mais Golfo do México e costa Oeste da África. As encomendas do mercado interno praticamente garantem os estaleiros até 2020, mas antes disso já se planeja ação visando a ativas vendas externas.

Em relação aos preços praticados no mercado interno, Rocha tem dois argumentos. O primeiro é o de que, através do sistema de suporte do Fundo de Marinha Mercante, o valor pago pelos armadores é compatível com o mercado mundial.

O segundo é que a construção naval quase fechou as portas e sua recuperação tem um custo inicial que não pode ser esquecido; portanto, os navios presentemente encomendados têm custo maior para suas primeiras unidades e valores descendentes para os seguintes.

Lembra que, em 2002, a construção naval somava 1.900 empregos, nos estaleiros Eisa e Promar Niterói (hoje STX), e que não havia perspectivas e, portanto, o número fatalmente chegaria a zero. Hoje, há 238 obras em execução e as encomendas em carteira somam US\$ 6 bilhões.

PLENA CONCORRÊNCIA — Para o fim de 2011, Rocha estima carteira de encomendas próximas a US\$ 10 bilhões. Para isso, leva em conta que serão encomendados alguns dos 21 navios-sonda projetados pela Petrobras; as plataformas P-58 e P-62, com licitação aberta e parte dos 39 navios de armadores privados, contratados pelo sistema EBN.

Por esse projeto, similar ao existente para barcos de apoio, a Petrobras deixa de encomendar navios diretamente e contrata os serviços de particulares, mediante licitação; de posse de contra-

tos com a estatal, os privados têm facilidade de obter crédito do Fundo de Marinha Mercante (FMM) e, ao receberem os navios, irão prestar serviços de longo prazo à estatal.

No momento, entre as principais obras dos estaleiros, destacam-se os 49 navios da Transpetro e algumas plataformas, como P-63 e P-55. Rocha lembra que um êxito recente foi a edição, pelo Ministério do Trabalho e Emprego, da NR 34, conjunto de normas sobre construção naval, obtido através de ação de governo, empresários e trabalhadores. Até agora, eram aplicadas normas da construção civil, absolutamente díspares em relação às condições dos estaleiros.

Citou também que o estaleiro Eisa tem feito exportações, mas que se planeja estender essa linha a outros estaleiros, em razão de a exportação induzir o setor a ser cada vez mais eficiente. Além da atual boa situação do setor, o pré-sal surge como nova era de obras para a construção naval, que alguns chegam a chamar de “Eldorado”.

Destaca que serão necessárias inúmeras plataformas, sendo que cada uma requer de quatro a cinco barcos de apoio para sua operação. De forma genérica, Rocha estima que, dos R\$ 140 bilhões a serem aplicados pela estatal até 2014 — para entrega até 2016 — a construção naval deverá reter de 30% a 40% desses valores. O número de plataformas semi-submersíveis a serem encomendas a médio prazo é de dez unidades.

FUNDO GARANTIDOR — Embora não escondesse, como titular do Sinaval, sua opção pela continuidade, com Dilma, o Sindicato fez carta aberta aos candidatos à Presidência da República, mostrando que o atual esforço não poderia ser abandonado, sob pena de grande perda para a própria indústria, para fornecedores, pessoal e tecnologia.

No atual governo, foi aprovado o Fundo Garantidor da Construção Naval que, reconhece Rocha, não está plenamente em vigor, pois carece de regulamentação, mas que já traz efeitos positivos, pois sinaliza ao mercado a disposição do governo de dar suporte às bilionárias obras projetadas para os estaleiros. Com a vitória da situação, as negociações deverão ser facilitadas para o Sinaval reivindicar apoio do governo.

Em relação a armadores que alegam haver desinteresse dos estaleiros, Rocha responde:

— Isso é folclore, de gente interessa-



Lula recebe de Rocha placa de agradecimento da indústria naval

da em se beneficiar do afretamento de unidades estrangeiras. Veja-se que a brasileira Log-In está encomendendo uma série de navios ao Eisa, sem problemas de preço e prazo de entrega. Quem quer mesmo encomendar, con-

segue, mas há quem encomende apenas pelos jornais.

Lembra ainda que, em relação ao projeto EBN, outros armadores estão fazendo encomendas, como a Pan Coast com o estaleiro Rio Nave.

Construção naval é estratégia de Estado

Ariovaldo Rocha trabalhou na equipe do antigo estaleiro Mauá com o líder da construção naval Paulo Ferraz e cita sua frase de que estaleiro é como bicicleta, precisa-se pedalar sempre para não cair. A pedalada do estaleiro está em novas encomendas.

— O país se defronta com um comércio exterior enorme e crescente e, atualmente, há um déficit de fretes em torno de US\$ 15 bilhões anuais. Com um pouco de bom-senso se vê que o país precisa de navios próprios — destaca, além de plataformas de petróleo.

Comenta que, na euforia dos anos 70, a procura era induzida pelo sistema e, agora, é natural, decorrente de

demanda firme. Mas admite: “Não existe construção naval sem apoio de governo. O setor não é como comércio varejista, em que abre-se o estabelecimento e o público começa a comprar. A construção naval está vinculada a política estratégica, tanto no Brasil, como nos Estados Unidos, na Europa, no Japão e na China.”

— Se os próximos governos mantiverem a atual política, nosso futuro será róseo.

Por fim, critica o passado:

— Os estaleiros não podem repetir o que ocorreu antes. Um dos erros foi investir fora da atividade. Os lucros atuais precisam ser reaplicados no nosso *business*.

Novos desafios e novas conquistas

Na década de 70, houve boom da navegação e grande expansão dos estaleiros. A marinha mercante verde e amarela se responsabilizava por quase 50% das cargas geradas pelo comércio externo do país. Foi montado um sistema inteligente em que, para cada rota, uma empresa privada brasileira dividia o tráfego com a estatal Lloyd Brasileiro. É claro que houve distorções, mas a ascensão brasileira marcou época.

Embaixadores de países marítimos fizeram enorme pressão sobre o governo brasileiro, mas sem resultados. A expansão continuou até a crise dos anos 90. Desde então, a navegação de carga geral/contêineres jamais se recuperou no front externo. A cabotagem ressurgiu, em conjunto com a melhoria verificada após 1993, com a Lei dos Portos, mas exige atenção.

Os granéis líquidos ganham extraordinária projeção, com os 49 navios – em boa hora – encomendados pela Transpetro, mais 39 unidades a serem contratadas por particulares, pelo sistema EBN, inteligentemente lançado pela Petrobras. Os granéis sólidos não têm crescido na bandeira brasileira, apenas em pavilhões estrangeiros.

E a boa notícia, em termos de navegação, foi o surgimento dos barcos de apoio, hoje um segmento espetacular, com expectativa de crescer muito mais em função das bacias existentes e do pré-sal.

Para o ressurgimento pleno da navegação, é necessário reduzir custos. E, segundo se depreende, isso só poderá ocorrer através da modernização do Registro Especial Brasileiro (REB), pelo chamado Pró-REB. Espera-se que esses benefícios possam ser anunciados já no início do governo de Dilma Rousseff.

Ao assumir, Dilma se dedicará a montar estruturas, definir equipes e isso implicará demora até adoção de um novo esquema de suporte à navegação. Mas ela já conheceu e aprovou o projeto, quando estava à frente da Casa Civil.

Do mesmo modo que a navegação, a construção naval cresceu nos anos 70 e atingiu a quase paralisação a partir dos anos 90. Ao contrário da navegação, no entanto, os estaleiros vivem fase dourada. A capacidade de processamento de aço, de 600 mil toneladas, deverá duplicar, com base em



□ **Sérgio Barreto Motta**
Editor

planos firmes. E, diante de novas perspectivas, há espaço ainda para novas expansões.

Demanda não é problema para a construção naval. Pelo contrário, há quem diga que a procura será maior do que a oferta, o que leva os atuais e novos empresários a anunciarem constantes investimentos.

Um sério empecilho está na distorção cambial. Os estaleiros têm compromisso com o governo de repassar para indústrias e prestadores de serviços nacionais 65% do valor total das encomendas,

mas como fazer isso diante de um sério problema cambial? A valorização do real faz com que uma indústria eficiente, que é a nova construção naval, perca poder de competição, principalmente ante os concorrentes asiáticos – China à frente.

Os terminais tiveram uma explosão a partir de 1993, mas, agora, entra-se em nova fase, em que maiores investimentos precisam ser feitos. Há polêmica em relação à política do governo, com defensores do marco regulatório atual e os que reivindicam maior liberalidade para instalação de novos empreendimentos. Em barcos de apoio, as empresas têm o privilégio de se relacionar com a gigante Petrobras, o que é um grande benefício, mas às vezes causa rugas no relacionamento. Afinal, trata-se de um mercado não totalmente aberto. Os dirigentes do segmento queixam-se da dificuldade de profissionais para tripular seus barcos, o que não é corroborado pelos líderes dos oficiais de Marinha.

Em resumo, o setor vive bom momento, mas sempre há problemas e polêmicas pela frente. E é isso que enriquece qualquer atividade humana e não poderia ser diferente com o meio marítimo. Há muito trabalho pela frente, mas, certamente, isso virá acompanhado de novos desafios e novas conquistas.

Prestes a completar 100 anos de vida – o que ocorrerá em 2012 – o MONITOR MERCANTIL, seja em sua edição impressa ou online, acompanha os rumos da economia, do comércio exterior e, com especial atenção, tudo o que se refere aos estaleiros, à navegação, aos oficiais de marinha e aos portos e terminais.

Antaq prevê para 2010 expansão portuária

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prevê que, este ano, os portos nacionais movimentem 760 milhões de toneladas, o que representará uma volta ao recorde de 2008, após a queda em 2009 – também verificada nos terminais de contêineres. A se confirmarem esses dados, os efeitos da crise americana estão afastados. Espera-se que a nova tensão financeira, agora com base na Europa, não implique nova queda nos níveis mundiais de comércio. Para o crescimento dos portos, o diretor-geral da Antaq, Fernando Fialho, dá sua receita: “regras claras, sintonia com o mercado mundial, comprometimento com a sustentabilidade, garantia dos direitos dos investidores, observação dos preceitos legais e estímulo à concorrência”. Destacou ainda: “Precisamos aprimorar a gestão portuária, valorizar a integração multimodal, realizar os investimentos previstos no PNLT (Plano Nacional de Logística e Transportes) e, ainda, harmonizar os interesses hidroviários e energéticos”, acrescentou. Para o diretor-geral da ANTAQ, os projetos de construção de usinas hidrelétricas devem comportar a construção de eclusas, viabilizando a navegação nos rios e o uso múltiplo das águas. Fialho demonstrou a importância das cargas que passam pelos portos no Produto Interno Bruto (PIB). Segundo ele, em toneladas, representou 88,4% das importações e 95,94% das exportações. Em dólares, significou 71,86% das importações e 82,92% das exportações. O diretor da Antaq afirmou que “a incorporação do planejamento ao setor portuário está trazendo uma discussão técnica importante à eficiência do setor”. É o caso do Plano Geral de Outorgas dos Portos (PGO Portuário), elaborado pela Agência, que está passando por uma revisão, e do PGO Hidroviário, que a autarquia está iniciando e que será um retrato dos principais corredores hidroviários do país, em termos do potencial de cargas, vantagens, gargalos e investimentos.

Fialho falou ainda sobre o crescimento da cabotagem, que se constitui, a seu ver, num ganho de eficiência logística, energética e ambiental: “A simples conversão do transporte rodoviário para o aquaviário significa menos emissão de CO₂”, apontou. Sobre a navegação de apoio marítimo, disse que o setor vive a expectativa da expansão da exploração de petróleo na costa brasileira. “Hoje, temos 250 embarcações de apoio marítimo. Até 2020, precisaremos de, pelo menos, mais 250 para atender o crescimento do setor, com o Pré-Sal”, finalizou.

ESPECIAL ESTALEIROS E MARINHA MERCANTE

2 de dezembro de 2010

NOVOS DESAFIOS

Suplemento especial do MONITOR MERCANTIL e do MONITOR MERCANTIL SÃO PAULO

Diretor presidente
Acurcio de Oliveira

Diretor de Redação
Marcos de Oliveira

Editor
S. Barreto Motta

www.monitormercantil.com.br

Rio de Janeiro
Rua Marcílio Dias, 26
CEP 20221-280

Telefone: (21) 2518-4343
redacao@monitormercantil.com.br

São Paulo
Avenida São Gabriel, 149/902
Itaim - CEP 01435-001
Telefone: (11) 3165-6192

monitor.interpress@hipernetecom.com.br

Abratec defende licitação de terminais

O presidente da Associação Brasileira dos Terminais de Containers de Uso Público (Abratec), Sérgio Salomão, afirma que a crise se resumiu a 2009, quando houve a primeira redução na movimentação desde a modernização do setor, ocorrida com a Lei dos Portos, de 1993. Em 2010, o setor vai subir 13% sobre os 3.973.178 contêineres movimentados em 2009 e se deverá atingir 4,5 milhões de contêineres, um recorde histórico.

Salomão informa que, em 2010, a produtividade média será de 50 contêineres movimentados por hora nos terminais, um índice muito bom para os padrões brasileiros, mas que ainda deverá ser continuamente melhorado, com a compra de novos equipamentos. O recorde do ano de 2010 é de 110 operações por hora, registrado em um dos terminais do sistema.

De 1996 a 2010, os terminais privados de contêineres já investiram US\$ 2 bilhões e, até 2015, esse total irá duplicar, atingindo US\$ 4 bilhões. De equipamentos comprados, através do sistema de reequipamento Reporto, o total é de US\$ 350 milhões. Em 2009, os terminais filiados



Salomão: investimentos irão duplicar até 2015

à Abratec dispunham de 8.500 metros de cais, total que ao fim de 2010 chegará a 10.664 metros. Em 2015, a extensão total de cais deverá chegar a 12 mil metros.

A área de armazenagem de contêineres, em 2009, era de 2.538.966 metros quadrados, com previsão de chegar a 3.198.114 metros quadrados ao fim de 2010 e 3.446.068 metros quadrados em 2015.

Os terminais geram 8.500 empregos diretos e, indiretamente, um volume muito maior, com a participação de todo o elo da cadeia de comércio exterior. E, o que é mais importante, viabilizam compras e vendas do país.

IMPORTAÇÕES – A notícia de aumento de movimentação de contêineres é excelente para navegação, comércio exterior e sistema portuário, pois prova que a demanda está em alta. Em 2009, quando a economia teve regressão de 0,2%, os terminais foram exemplo dessa crise, pois a operação caiu intensamente. Agora, a alta de 2010 consolida o crescimento e justifica novos investimentos.

Aos dirigentes de terminais o dado importante é a volta das operações de forma intensa. A alta nas importações está vinculada à valorização do real, que torna os industrializados brasileiros mais caros e favorece importações.

Respeito ao marco regulatório

Questão básica, para o presidente da Abratec é o respeito ao marco regulatório, o que tem sido observado pelo atual governo.

– Se o mercado exige novos participantes, que isso ocorra em obediência ao marco regulatório. Para terminal que for prestar serviços a terceiros, sua entrada no mercado tem de ocorrer por licitação pública, como até agora.

Em geral, terminal de contêineres opera para terceiros, o que é inerente a esse tipo de atuação. Acrescenta ser praticamente impossível se credenciar terminal para uso próprio, pois não haveria volume suficiente para uma empresa e o serviço público requer licitação. Trata-se de prestação de serviço público, na visão de Salomão e da Abratec.

Cita que o arcabouço jurídico dessa tese é resguardado pela Constituição, que, em seu artigo 21. Em geral, a atividade direta está fora de moda, pela maior eficiência privada e, portanto, a norma é o serviço entregue a terceiros, mediante licitação pública.

Nossos desafios são do tamanho da nossa coragem.

São grandes os desafios de construir um futuro melhor para a Marinha Mercante. É com a força e a coragem do Homem do Mar que o SINDMAR luta por novas conquistas, fazendo sindicalismo com seriedade, ética e competência.



Filiado a:



www.sindmar.org.br

Barbeito: Governo deve impulsionar navegação

Sócio da empresa de navegação Transroll Washington Barbeito de Vasconcellos tem longa e vibrante atuação na navegação brasileira. Oficial da Reserva da Marinha do Brasil, atuou na então estatal Docenave e depois criou a Transroll Navegação, empresa que chegou a obter faturamento anual de US\$ 180 milhões.

A empresa teve acordo com a americana Sealand e chegou a ser líder na rota Brasil/Europa, com quota de 11%, contra 10,5% da tradicional empresa Aliança. No momento, Barbeito é sócio do Tecondi, responsável por 13% da operação de containeres em Santos e que se encontra em fase de expansão.

Mesmo sem operar navios próprios, a Transroll entrou de forma pujante no mercado, na década de 70. Com navios ro-ro afretados, transportava veículos Fiat para a Europa, a preço bem inferior ao cobrado por armadores que levavam os carros nos porões. O movimento anual chegou a quase 200 mil unidades, o que lhe ampliou o fôlego financeiro. Em seguida, a Transroll comprou cinco navios: *Pioneiro*, *Intrépido*, *Independente*, *Belatrix* e *Betelgeuse*.

Em relação à conjuntura, Barbeito acredita que o Brasil, como potência emergente e com comércio exterior cada vez mais importante, não pode prescindir de marinha mercante comercial.

– O governo agiu bem ao estimular a construção naval e, no caso da navegação, houve alto volume de encomendas ligadas à Petrobras. Mas um país que almeja ser importante no mundo não pode prescindir de marinha mercante.

E não há um país no mundo onde a marinha mercante não conte com apoio do governo.

E prossegue:

– Nos Estados Unidos e Alemanha, os subsídios estão em lei. A França dá suporte a suas empresas. A Inglaterra aprovou um sistema de incentivos, pois estava perdendo importância em área onde sempre foi relevante. Na Ásia, contam com apoio direto e indireto dos governos os armadores da Coreia, Japão e China. Esses países bem sabem que poderiam usar navios do mercado, mas que isso deve ser feito supletivamente. Todo país grande precisa ter sua marinha mercante, seja por motivos econômicos, comerciais, estratégicos e até algo que não tem sido muito falado ultimamente, que é a soberania nacional.

LEASING – Cita que, em carga geral, hoje sinônimo de operação em contêineres, a participação do Brasil é nula, o que não é admissível. Segundo ele, há que se estimular a volta da navegação brasileira aos mares do mundo, o que deve ser feito através de um movimento em estudo no Governo, que é a atualização do Registro Especial Brasileiro (REB).

– O REB prometia ser um sucesso, mas pouco antes de sua implementação, os principais benefícios foram retirados. Hoje, o REB é positivo, mas não a ponto de permitir que a frota brasileira seja expressiva. Com novos incentivos, o REB poderá trazer de volta a navegação brasileira a uma situação de grande relevância – diz.

Uma das hipóteses para reativação da



Washington Barbeito, da Transroll, e Agnes Barbeito, presidente da Abtra

navegação está, segundo ele, no leasing – a exemplo do que ocorre na aviação.

– As empresas brasileiras de navegação não são capitalizadas. E tampouco os bancos de fomento parecem dispostos a arriscar. Lá fora, há empresas com mais de 100 navios que, quando pedem um crédito bancário, são atendidas de imediato. Aqui, empresas com dois ou três navios não gozam do mesmo prestígio na área bancária. Através do leasing, que é o aluguel com opção

de compra, se o empreendimento fracassar, o banco retoma o bem, seja para vendê-lo ou redirecioná-lo a outro empresário nacional.

Lembra que, mesmo com altas dívidas, a Varig conseguia voar e, no auge da crise, a frota foi devolvida aos donos, sem maiores traumas, em termos de equipamentos. Os aviões não constaram da falência, diz o armador, que considera o leasing a saída para empresas pouco capitalizadas.

Apoio para a Austral

Sempre ativo e otimista quanto aos negócios, Barbeito lançou outra idéia, a Austral, que ainda hoje considera uma saída para o Brasil “mostrar sua bandeira”.

– Apresentei a sucessivos governos a idéia da Austral, uma empresa brasileira que teria, de início, 12 navios, sendo metade para Europa e a outra parte para os Estados Unidos, para depois crescer em direção à Ásia. Quem conhece navegação sabe que, em contêineres, uma empresa de dez ou vinte navios pode concorrer com uma estrangeira de 200 ou

300 unidades – afirma, explicando que haveria necessidade de suporte governamental no início, mas logo a empresa seria rentável.

Motivada pelo espírito de controlar o comércio mundial, a Inglaterra do século XVI, através do protecionista e homem de estado Oliver Cromwell criou leis que obrigavam toda carga, de ou para o seu território, a ser transportada por bandeira inglesa. Hoje, aos seus 84 anos, Washington Barbeito com sua vasta experiência e visão estratégica, sugere que o Brasil como nova força mundial emergente, imite a velha Inglaterra e “navegue para mostrar sua bandeira”.

ATO DO PRÍNCIPE – Explica que, no caso de granéis, proliferam os contra-

tos de transporte de longo prazo, mas, em porta-contêineres, funciona um sistema em que o navio que estiver com espaço para carga leva os contêineres e, assim, empresas nacionais em pouco tempo estariam habilitadas no comércio internacional, além de levarem produtos brasileiros e dignificarem o comércio externo do país.

É difícil calcular a perda brasileira em fretes, pois os dados do Banco Central não registram a maior parte dos pagamentos, feitos juntos com valor das cargas ou de seguros, em muitos casos. Mas ele estima que essa perda anual se aproxime de US\$ 15 bilhões.

– Com algum esforço, o Brasil poderia reter fretes de até 40% de seu comércio externo, em pouco tempo.

E conclui:

– Tudo depende de uma decisão de governo, ou, como diria Machiavel, de um ato de príncipe. Há que se correr riscos e, mesmo que o governo conceda algum tipo de ajuda, o benefício para a sociedade seria enorme, com os fretes hoje entregues de bandeja a estrangeiros. No Brasil, tomou-se horror ao risco, mas ele é inerente ao negócio. Sem risco, o empreendedor não merece a remuneração. Precisamos de decisões firmes, como as tomadas por homens como o Barão de Rio Branco ou Juscelino Kubitschek, para a volta da bandeira brasileira aos portos do mundo. E, com mudança de governo, em janeiro, é hora de se tratar do ressurgimento da navegação – finaliza.

Caixa oferece financiamento para cadeia de petróleo

A Caixa Econômica Federal quer se tornar um dos principais agentes para o financiamento do setor de petróleo e gás e toda a cadeia produtiva ligada a ele. Com esta visão, a Caixa criou uma superintendência específica para o setor, sediada no Rio de Janeiro, e comandada por Edalmo Porto Rangel.

A instituição está preparada, com opções de financiamento e investimento para empresas de todos os portes. Para micro e pequenas, estão à disposição, entre outras, operações como antecipação de recebíveis e linhas de crédito para capital de giro, com as melhores taxas do mercado, promete a Caixa.

Para as empresas de médio e grande porte, a instituição financeira oferece linhas de crédito estruturadas em condições diferenciadas, além do crédito para ecoeficiência. Esta linha é exclusiva para equipamentos que melhorem a eficiência energética da planta produtiva.

Além disso, a Caixa oferece soluções de mercado de capitais, estruturando fundos de investimento em direitos creditórios (FIDC), fundos de in-

vestimento em participações (FIP), que permitem a captação de recursos sem comprometer o endividamento das companhias.

A Caixa também montou uma estratégia para garantir, junto com estados e municípios, condições urbanas adequadas nos locais onde se localizam os investimentos no segmento do petróleo, em especial o pré-sal.

Esta estratégia visa a dar sustentabilidade social e ambiental, fazendo com que o investimento econômico se traduza em qualidade de vida. Neste sentido, existe a ampla experiência da instituição em programas sociais, de saneamento, infra-estrutura e habitação.

CONVÊNIOS COM FMM E SINAVAL -

O apoio da Caixa ao setor naval cresceu com o credenciamento do banco como agente financeiro do Fundo de Marinha Mercante (FMM), convênio assinado na Rio Oil & Gas. Na mesma ocasião, a presidente da instituição financeira, Maria Fernanda Ramos Coelho, assinou convênio de cooperação técnica com o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação



Maria Fernanda: Caixa garantirá desenvolvimento com bem-estar social

Naval e Offshore (Sinaval).

O convênio prevê, entre outras ações, a oferta de crédito e instrumentos de mercados de capitais destinados à modernização tecnológica, à adoção de energias alternativas e/ou renováveis e à capacitação e transferência de tecnologia para estaleiros nacionais e seus

colaboradores.

Além disso, serão implantados comitês mistos de financiamento e de responsabilidade socioambiental empresarial, visando a apoiar o desenvolvimento institucional e a integração de ações entre os setores públicos e privados nos municípios.



FENAVEGA



Federação Nacional das Empresas de Navegação
Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário

Congregando os principais Sindicatos de Empresas de Navegação a FENAVEGA busca soluções para os entraves ao desenvolvimento do sistema de transporte aquaviário no Brasil.

**Entidade de Classe de grau superior, filiada ao Sistema CNT
Confederação Nacional do Transporte**

Rua Beneditinos, 10 - grupo 601, Centro - Rio de Janeiro/RJ
Tel. (21) 2233-8999 ou Fax (21) 2283-0893
www.fenavega.com.br fenavega@fenavega.com.br

Mão-de-obra preocupa barcos de apoio

O presidente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), Ronaldo Lima, afirma que o setor continua a viver uma fase bastante animadora, com crescimento constante e significativo e muitos investimentos a serem feitos, atraídos principalmente pela exploração da Bacia de Campos e Santos e o início do desenvolvimento da área do pré-sal.

– O momento é ótimo e as perspectivas também excelentes. Só nos preocupa a questão da falta de Oficiais de Marinha Mercante para tripular as embarcações – diz Lima. Em seguida, acentua: – Não nos move criticar um setor ou outro. Apenas, como empresários responsáveis, somos obrigados a constatar o descompasso entre oferta e demanda de oficiais da marinha mercante. Trata-se de um tema objetivo que precisa ser resolvido urgentemente.

O Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) realizou um segundo estudo sobre a questão, onde transparece a carência de pessoal. As empresas de apoio empregam 12 mil marítimos, dos quais 4 mil são oficiais de marinha mercante. Constata-se uma carência atual de 200 oficiais. Essa falta de pessoal deverá, pelo estudo do Syndarma, chegar ao auge por volta de 2013, quando haverá falta de 780 profissionais. Se nada for feito, haverá o tão falado apagão marítimo – alerta.

– Nosso setor é um sucesso, mas não pode se manter sem pessoal para

tripular os barcos – diz Lima.

Lembra que, pela lei brasileira, os barcos nacionais têm de ser tripulados por cidadãos brasileiros, com o que a Abeam concorda integralmente. No entanto, como há um problema claro pela frente, Lima só vê duas soluções: uma delas é a flexibilização da resolução 72 do Ministério do Trabalho e Emprego, que obriga a inclusão de marítimos nacionais em barcos de apoio estrangeiro. Acha que isso poderia ser suspenso apenas por prazo fixo. Outra hipótese é a permissão de uso de marítimos estrangeiros em barcos nacionais, igualmente até se resolver a questão.

OFICIAIS FEMININAS – Abeam e Syndarma estiveram com a Marinha do Brasil, expondo o problema. Em resposta, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) mostrou que a curva de oferta poderia atender a demanda por volta de 2016 ou 2017. Antes disso, no entanto, os armadores vão requerer decisões objetivas para solucionar a delicada questão e esperam que todos ajam com pragmatismo, sem emocionalismo.

Um ponto delicado se dá em relação às mulheres, responsáveis por quase 40% das novas classes de oficiais, mas cuja alta evasão desbalanceia o setor.

– Há um gargalo na mão-de-obra que precisa ser resolvido – diz com clareza Lima.

Cita que, além da expansão dos barcos de apoio, a Transpetro está encomendando 49 navios; a Petrobras, atra-



Ronaldo Lima cita falta de diques de reparos

vés do sistema EBN, estimula a construção de 39 unidades e haverá necessidade de marítimos para plataformas e para os 40 navios-sonda esperados para os próximos anos.

Um outro problema é a falta de diques de reparos, para docagens dos barcos de apoio – uma frota grande e

crecente. Atualmente, as opções são poucas. Em relação à construção naval, os armadores acreditam que a demanda possa ser atendida, uma vez que os estaleiros existentes investem em modernização e há novas unidades de construção naval sendo criadas por todo o país.

Embarcações estrangeiras e nacionais continuarão dividindo o mercado

A distorção cambial também preocupa o setor. Parte do pagamento é feito em dólares e, enquanto isso, os custos em real crescem acima da inflação.

Atualmente, operam no Brasil cerca de 300 embarcações de apoio, sendo 50% nacionais e 50% estrangeiras. Por lei, as nacionais têm primazia, mas, no momento – e por bom tempo – as de fora serão importantes e até essenciais para garantir a plena operação das plataformas. A exploração de óleo no mar irá requerer mais 200 embarcações até 2016.

Acredita-se que sejam metade nacionais e metade estrangeiras, embora todo esforço vá ser feito para manter ou ampliar a participação nacional. Pela lei brasileira, barco de apoio nacional é aquele construído no Brasil e pertencente a empresa brasileira – ou seja,

empresa estruturada no país, que paga impostos e contrata gente por aqui, independentemente da origem do capital.

Ao contrário do que ocorre com aviação e comunicações, para a navegação, a empresa brasileira de capital estrangeiro é plenamente equivalente à totalmente pertencente a brasileiros natos – o que é fator democratizador e ainda de estímulo à concorrência.

Recentemente, houve um problema que necessitou da atuação do Ministério da Fazenda e através do secretário da Receita Federal. Interpretações dificultavam a entrada de navios estrangeiros e Abeam e Petrobras expuseram às autoridades a necessidade de se autorizar a entrada das unidades estrangeiras, de acordo com a lei do Repetro. A preferência é dos barcos

brasileiros, mas os estrangeiros são essenciais ao sistema, no momento.

Houve suporte da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e foi expedido um decreto, assinado pelo presidente Lula e pelo ministro da Fazenda, esclarecendo dúvidas do Repetro.

PRÉ-SAL – Nos próximos anos, o setor ligado à Abeam deverá estimular o mercado de estaleiros e metalúrgicos. Afinal, a encomenda de 100 navios, ao preço médio de US\$ 60 milhões, significará investimento da ordem de US\$ 6 bilhões.

Destaca Lima que os barcos de apoio, no início, eram simples unidades para transporte de pessoal e carga, mas foram se sofisticando. Hoje, há barcos especializados para combate à poluição e um dos mais caros é o barco

lançador de tubos, ou *pipe line supply vessel*, que chega a custar entre US\$ 300 milhões e US\$ 400 milhões a unidade. A Petrobras está prestes a lançar concorrência para esse tipo de embarcação. Em média, um navio petroleiro de grande porte custa US\$ 120 milhões.

Para Lima, o pré-sal é uma grande oportunidade, tanto para o Brasil, como para a Petrobras e para as empresas de barcos de apoio – e ainda estaleiros, metalúrgicos e marítimos que dependem do setor.

Destaca Ronaldo Lima que, igualmente em relação aos estrangeiros, a política é inteligente. Não se pensou em alijá-los, mas apenas em exigir que criem empresas no país, contratem brasileiros e encomendem navios por aqui, economizando divisas para o Brasil.

Para uma marinha mercante presente

Quando este artigo estiver publicado, o Brasil estará sob um novo governo democraticamente eleito. O recém-empossado presidente da República receberá uma Marinha Mercante em expansão e em situação peculiar.

Peculiar, porque ao mesmo tempo que a atividade de apoio marítimo passa por momento de quase euforia, a navegação de longo curso e cabotagem ainda tem um longo caminho a percorrer para que as necessidades logísticas nacionais sejam satisfatoriamente atendidas.

Nos últimos anos a atividade de construção naval viu surgirem vários estaleiros e ao mesmo tempo, a navegação e o apoio marítimo receberam empresas admitidas no mercado brasileiro interessadas em participar no nosso mercado.

Estas duas atividades, a navegação e a construção naval giram no mesmo universo embora sejam absolutamente diferentes na origem e no seu desenvolvimento: a construção naval é indústria, enquanto navegação é serviço. A menos do programa de novas unidades da Log In, os estaleiros estão com suas carreiras com programação preenchida à custa da demanda da Petrobras e

Transpetro concentrando a quase totalidade de recursos.

Este quadro embora interessante é preocupante pois implica um grande cliente concentrador de bens e serviços.

Uma atividade é dita ser auto-sustentável quando ela independe de demanda concentrada. Assim como os estaleiros nacionais têm que almejar preços em níveis internacionais, a navegação teria que ter condições de cobrir ofertas estrangeiras de frete para transporte de cargas de importação e exportação bem como níveis praticados para os contratos de apoio marítimo. Este quadro impõe uma estrutura de custos de mesma ordem de grandeza com aquelas marinhas mercantes importantes no mundo.

Nos últimos anos, e principalmente a partir de 2009, o Syndarma tem reiteradamente insistido no tratamento fiscal e administrativo adequado através da compreensão da importância desta atividade-meio na economia como indutor de competitividade na logística, seja na cabotagem, nas operações de comércio exterior ou no apoio *offshore*.

Caso não atentemos para custos comparados com aqueles praticados no

mercado internacional em condições equalizadas, estaremos correndo o risco de termos novamente uma pirâmide invertida que evoluiu para a situação observada nos anos 70 e com consequente desmonte da nossa navegação mercante e o parque industrial de navios.

O Brasil tem condições naturais adequadas para este segmento: tem uma indústria implantada, tem população disponível, tem produtos de exportação para sua pujante produção, um mercado demandante de produtos importados para serem movimentados, uma economia interna que exige movimentações aquaviárias, seja por mar ou hidrovia para superar grandes distâncias e uma atividade de apoio marítimo à indústria de óleo e gás cobrindo reservas gigantescas na costa.

Falta assim a abordagem realista da questão: pagaremos pelo luxo de ter atividades tão integradas em nosso território ou faremos delas geradoras de legítimo interesse de investimento e por consequência de riqueza, educação e bem-estar social, ou estaríamos somente através de soluções de algibeira garantindo o equilíbrio instável da pirâmide citada acima?



▣ **Roberto Galliani**

Vice-presidente Executivo do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma).

A Marinha Mercante do Brasil tem a convicção de que o país não tem como olhar para frente sem antes parar para analisar estas tão urgentes demandas. A expectativa é de que este novo governo continue os esforços já iniciados. Esperamos que a navegação brasileira não perca a extraordinária oportunidade de contribuir ativamente com o crescimento nacional e com a ascensão do país no cenário internacional.



MISSÃO

Sermos reconhecidos como a primeira opção em prestação de serviços para a indústria marítima devido ao alto padrão de qualidade dos serviços e aos processos para a salvaguarda da segurança do homem, do meio ambiente e da propriedade.

A V. Ships Brasil é uma empresa brasileira que há 26 anos alia o padrão internacional da indústria marítima com a customização necessária à satisfação das necessidades dos clientes na prestação de seus serviços.

Os nossos serviços abrangem as seguintes áreas:

NAVIOS

- Gerenciamento Total (Técnico e Tripulação)
- Gerenciamento Técnico
- Gerenciamento de Tripulação (Administração, treinamento, recrutamento e seleção)
- Reparos e Docagens
- Consultoria e Inspeções de navios
- Implementação do ISPS-Code, incluindo, avaliação, desenvolvimento de planos, e treinamentos de SSO e CSO.

OFFSHORE

- Projeto de implementação de serviços para a área de offshore.

V. SHIPS BRASIL S.A.

Av. Presidente Vargas, 463 | 22º andar | 20071-003 | Centro | Rio de Janeiro
Tel: +55 (21) 3861 1600 | Fax: +55 (21) 3861 1900
vships.brasil@vships.com | www.vships.com



Para marítimos, esta é a década da navegação

O presidente do Sindicato dos Oficiais de Marinha (Sindmar) e também da Confederação dos Trabalhadores em Transporte (Contmaff), Severino Almeida, considera que os últimos anos foram dedicados à recuperação da construção naval e que, agora, é a hora da marinha mercante. Mas, com os pés no chão, Severino considera que a volta ao estrelato se dará pela cabotagem e não pelo retorno ao longo curso.

– A verdade é que o mundo das empresas de navios porta-contêineres mudou muito nos últimos anos. Cerca de 30 empresas globais se fundiram em apenas seis ou sete megagrupos. Eles têm alta tecnologia, bases em todos os continentes e fantástica logística. Como país emergente, o Brasil tem de voltar a transportar suas cargas, mas, a curto e médio prazo, só vejo perspectivas para a cabotagem. O efetivo e desejado retorno dos navios brasileiros, de porta-contêineres, aos portos do mundo, vai tardar um pouco mais – diz Severino.

Para o líder dos marítimos, o atual governo mostrou ser possível ter êxito no setor com pessoal brasileiro.

– Hoje, a construção naval dá passos largos para ser uma grande indústria e crescer. Agora, é a vez dos empresários de navegação receberam estímulos para crescer, junto com metalúrgicos e marítimos. O Brasil cresceu no mar, no Governo Lula, e deve continuar nesse ritmo com Dilma. O primeiro estágio foi a construção naval. Agora, é a vez da navegação. No quadro que se forma, dificilmente iriam prevalecer interesses antinacionais que dificultariam a expansão da navegação. Dá para sentir que chegou a hora da navegação.

REDUÇÃO DE CUSTOS – Para ele, isso deverá ocorrer através da redução de custos, proposta pelos armadores, através do projeto Pró-REB, que pretende criar novos estímulo no Registro Especial Brasileiro (REB), hoje pouco útil para permitir a competição. Severino apóia esse projeto do Sindicato dos Armadores (Syndarma), principalmente porque prevê uso de marítimos nacionais.

– Isso para nós é essencial. Seria inimaginável o governo dar apoio a um projeto de navegação que prevesse uso de pessoal estrangeiro.

Embora otimista, Severino não acredita que a recuperação da navegação



Marco Rodrigues

Severino Almeida: Brasil deve investir na cabotagem

se dê para linhas internacionais, mas que permita maior desenvolvimento na cabotagem.

– Temos de ter os pés no chão. Seria quase impossível concorrer com as multinacionais do transporte. Acho que o Brasil deve investir na cabotagem, para, um dia, preparar a volta ao longo curso. Afinal, um país que está entre as dez maiores economias do mundo não pode permitir, indefinidamente, que suas riquezas sejam movimentadas em navios dos outros. Um dia isso terá de mudar, embora não a curto prazo.

Sobre empresas brasileiras de capital estrangeiro, Severino tem opinião definida:

– Acho que as empresas brasileiras de capital estrangeiro são bem-vindas, pois trazem capital e tecnologia. Mas não podem ser majoritárias, como hoje ocorre. Entre as empresas de cabotagem, há apenas uma de capital nacional, e essa relação não me parece a melhor para o país. O controle de um segmento por empresas estrangeiras é perigoso, pois qualquer criança sabe que a visão dos estrangeiros é determinada por suas matrizes, o que pode, eventualmente, não coincidir com o interesse nacional.

Para ele, a cabotagem, que já anda bem, deve se consolidar, se possível com mais presença de capital nacional e, no futuro, a navegação verde-amarela deve voltar aos portos do mundo, tanto em granéis como em navios porta-contêineres.

‘Apagão marítimo é uma fantasia, não existe’

Outro tema da agenda de Severino é sobre a comentada falta de marítimos, que alguns chamam de “apagão marítimo”.

– Isso é uma fantasia, realmente não existe. Recentemente, um grupo de 50 estudantes concluiu um dos cursos para se tornar marítimos, os Ason, ou seja, gente que já tinha curso superior da área tecnológica, como engenharia, e optou por se graduar como oficiais de marinha mercante. Pois do grupo graduado em agosto, até o início de novembro apenas um deles havia conseguido estágio. Isso prova, de forma cabal, que não há falta de marítimos. Do contrário, os empresários estariam ansiosos por incorporar novos profissionais habilitados às dezenas – diz Severino.

Com relação à preocupação da Marinha, afirma ser normal:

– Cabe exclusivamente à Marinha do Brasil formar pessoal para a marinha mercante, seja nas duas escolas formais, Ciaga e Ciaba, em cursos de quatro anos, ou através de Ason/Asom, sistema de qualificação a pessoas com grau universitário tecnológico ou Acon/Acom, pessoal que já atuava na marinha mercante e pretende obter ascensão profissional. É normal e positivo que a Marinha do Brasil se preocupe com a questão – declara.

Para Severino, o mercado está equilibrado e quem reclama disso é gente que gostaria de ver dezenas de empregados a reivindicar um emprego no balcão da empresa, de forma desesperada.

– Acabou esse desespero, o que deixa algumas pessoas tristes. Mas, para nós, o atual equilíbrio é bem razoável.

EXPANSÃO CRESCENTE – Afirma que, a cada ano, aumenta o nú-

mero de formados, que já se aproxima de 500 por ano, com expansão crescente.

– A cada ano, há mais formados do que no ano anterior – afirma, com misto de empolgação e preocupação.

Ao contrário da visão empresarial, Severino está tranquilo em relação ao que se chama de “apagão” no setor.

– Vejo a questão assim: se houver falta de pessoal, em apenas dois anos poderão ser formados profissionais, nos cursos especiais. Já se houver excesso, ninguém poderá segurar a fornada anual das duas escolas formais, Ciaga e Ciaba, que demora quatro anos do início ao fim, e, portanto, haveria excesso de gente para pouca oferta de trabalho.

Além do ingresso usual, através das escolas Ciaga (Rio) e Ciaba (Belém-PR), pessoas de nível superior podem se tornar oficiais de marinha com os cursos Ason – para náutica – e Asom – para máquinas. Para subalternos há os cursos Acon e Acom. Severino acha artificiais as afirmações de apagão e cita que, em não poucas ocasiões, pessoas formadas levaram mais de seis meses para conseguir emprego.

O dirigente se diz preocupado com o setor de barcos de apoio:

– O grande crescimento da navegação tem-se concentrado em barcos de apoio e a formação de pessoal tem sido focada nessa área. Se, por um motivo ou outro, nos próximos três ou quatro anos, houver atraso no aumento dessa frota, temo o contrário do que afirmam os armadores, ou seja, em vez de apagão marítimo, um perigoso excesso de pessoal. Isso me angustia, pois seria ruinoso para nossa profissão – conclui o dirigente de Sindmar e Contmaff.

Uma estratégia no setor de transportes

O fluxo do comércio exterior pelos portos brasileiros saltou de 506 milhões de toneladas, em 2001, para alcançar quase 800 milhões de toneladas ao término deste ano. Daqui a quatro anos, o volume deve beirar 1 bilhão de toneladas, com previsão de dobrar em mais dez anos.

Nos aeroportos, o número de viagens cresce a uma taxa de 10% ao ano. O movimento aumentou 80% de 2003 a 2009 e hoje já são 130 milhões de passageiros passando anualmente pelos terminais aéreos nacionais. No segmento de cargas aéreas, recente estudo da McKinsey diagnosticou congestionamento de importantes terminais, como Guarulhos (SP), Viracopos (Campinas/SP) e Confins (Belo Horizonte).

Os números impressionam porque são reveladores do dinamismo da economia brasileira, que vem crescendo ano a ano apesar dos abalos internacionais e das restrições internas, mas também servem de alerta para a necessidade de o país estabelecer uma estratégia para modernização de sua infraestrutura de transportes.

A omissão em definir programas de investimentos compatíveis com a crescente demanda por transportes e logística significa potencializar gargalos que já pressionam fortemente os custos de nossa cadeia produtiva, num momento em que as empresas brasileiras precisam conquistar competitividade global sob risco de perder mercados.

Cabe lembrar que o percentual de investimentos em infraestrutura de transportes atualmente no Brasil é de apenas 2,5% do Produto Interno Bruto, de acordo com levantamentos da Confederação Nacional da Indústria (CNI). Calcula-se que, para eliminar os déficits nos transportes seria necessário investir ao menos 5% do PIB anualmente, por quase uma década. Ressalte-se que para cada 1% de investimentos em infraestrutura é possível obter uma variação positiva de 0,39% do PIB e de 0,61% da renda nacional, de acordo estudo da Fundação Getúlio Vargas.

O atual Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) do governo federal, em implementação, embora

tenha aportes da ordem de R\$ 291 bilhões, por si só não é suficiente para eliminar os contraproducentes congestionamentos nos portos e aeroportos – nesses mais perceptíveis pelo público – ou melhorar as deficiências das malhas rodoviária e, sobretudo, ferroviária.

A maior parte das obras abrangidas pelo PNLT está, na verdade, relacionada a projetos de caráter de emergência, um paliativo, cujo objetivo principal é restabelecer condições mínimas de utilização das estruturas já existentes.

Demanda por infraestrutura represada tem impacto negativo na economia. Os custos logísticos no Brasil representam 11,5% do PIB (mais de R\$ 230 bilhões por ano), enquanto nos EUA estão na casa dos 5%, o que faz toda a diferença em termos de produtividade e competitividade. Na China e em outros países emergentes – concorrentes diretos do Brasil – o percentual é próximo aos dos EUA.

Na busca de uma nova estratégia para a infraestrutura de transportes será indispensável considerar algumas dis-

torções que agravam os gargalos. A primeira delas é ausência de mecanismos que contribuam para a efetiva integração intermodal. Nesse sentido, uma série de barreiras de ordem regulatória e tributária, como legislação diferenciada entre os estados, ou mesmo normas de seguro não padronizadas, além da falta de interconexão adequada entre portos-aeroportos-ferrovias-portos, deve ser eliminada.

Outro ponto importante seria criar mecanismos que permitam a migração de um percentual maior das cargas das rodovias para outros modais, de custos inferiores, em especial a ferrovia. A mudança é importante tendo vista as dimensões continentais do país. As rodovias nacionais transportam 60% de nossas cargas, enquanto em países similares, em extensão territorial, como Austrália, EUA e Canadá, esse percentual é inferior a 30%. Na China, o índice é de 8%. Nesses países, ferrovias e transportes fluviais e de cabotagem têm ênfase.

Por fim, como a capacidade de investimento do governo



Nilson Mello

Jornalista e advogado, diretor da Meta Consultoria e Comunicação Ltda.

esbarra em limites orçamentários, é indispensável estabelecer normas que facilitem a participação de empreendedores nessa nova onda de investimentos em infraestrutura de transportes. Regras que dificultam a ação da iniciativa privada no setor devem ser reavaliadas. Até porque os exemplos de gestão privada em portos e aeroportos são auspiciosos.

A questão não deve ser vista apenas como uma meta de governo, mas como uma diretiva de Estado, com visão de longo prazo e ações para serem implementadas imediatamente.

Terminais de Contêineres de Uso Público US\$ 2 bilhões em investimentos 8.800 empregos diretos

EMPRESAS ASSOCIADAS

Multi-Rio Operações Portuárias S/A
Rua Nilo Peçanha, 11 - C. 405 - Centro
Rio de Janeiro - RJ - Cap. 20020-100
Telefone: (21) 3095-9630

Teccon Salvador S/A
Av. Engenheiro Oscar Pontes, 37
Comércio - Salvador - BA - Cap. 40480-130
Telefone: (71) 2106-1525

Libra Terminais S/A
Av. Presidente Juscelino Kubitschek, 1.445
16º andar - Itaim Bibi - São Paulo - SP
Cap. 04543-011 - Telefone: (11) 3563-3600

Santos Brasil S/A
Rua Dr. Eduardo de Souza Azeite, 387
2º andar - Vila Olímpica - São Paulo - SP
Cap. 04543-121 - Telefone: 3897-1111

Teccon Rio Grande S/A
Av. Almirante Maximiliano Francisco, 201
4ª Seção da Barra - Rio Grande - RS
Cap. 96204-040 - Telefone: (51) 3234-3300

Libra Terminal Rio S/A
Av. Rio de Janeiro, s/nº Ponta do Capu
Rio de Janeiro - RJ - Cap. 20931-470
Telefone: (21) 2585-8585

TCP - Terminal de Contêineres de Paranaguá S/A
Av. Portuária, s/nº Paranaguá - PR
Cap. 83203-470
Telefone: (41) 3420-3000

TVV - Terminal de Vila Velha S/A
Av. Cavaleiro, 2000 - Ponta de Capote
Vila Velha - ES - Cap. 29115-420
Telefone: (27) 3348-2300

Teccon Suape S/A
Av. Portuária, s/nº Ilha de Cocais - Ipojuca - PE
Cap. 55590-000
Telefone: (81) 3527-6200

TECOMDI - Terminal para Contêineres de Margem Direita S/A
Av. Engenheiro Antonio Alves Freixo, s/nº
Copa do Sabão Ponta 4 - Santos - SP
Cap. 11010-230 - Telefone: (13) 3213-0067

Sepeflta Teccon S/A
Estrada da Ilha da Madureira, s/nº
Porto de Itaguaí - RJ - Cap. 23828-600
Telefone: (21) 2606-8334

TESC - Terminal Santa Catarina S/A
Av. Engenheiro Leite Ribeiro, 99 - São Francisco do Sul - SC
Cap. 89240-000
Telefone: (47) 3471-2121

CONVICON - Contêineres de Vila do Conde S/A
Rodovia Pó 481, km 21
Complexo Portuário de Vila do Conde - Bacia - PA
Cap. 68447-000 - Telefone: (91) 3322-7575



ABRATEC
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS
DE CONTÊINERES DE USO PÚBLICO

• Filiação à AAPH - American Association of Port Authorities

• Filiação à LATINPORTS - Asociación Latinoamericana de Puertos y Terminales

• Filiação à FENAVEGA - Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário

Av. Rio Branco, 45 - Grupo 2406/2408 - Centro - Rio de Janeiro - RJ - Brasil CEP: 20090-003
Tels.: 55 21 2233-8205 - Fax: 55 21 2233-8279 www.abratec-terminais.org.br - abratec@abratec-terminais.org.br

Meton defende empresa brasileira

Presidente da Federação Nacional das Empresas de Navegação (Fenavega) e vice-presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Meton Soares critica a pulverização nas ações de transporte do Governo Federal.

– É preciso que o transporte seja tratado com a mesma importância que lhe dá o resto do mundo. No Brasil, adotou-se um tratamento fracionado. As ações estão distribuídas por Ministério dos Transportes, Secretaria Especial de Portos e duas agências de transporte, Antaq e ANTT, ainda com influência de outros ministérios e agências. Isso prejudica a adoção de unidade de pensamento e linhas fortes de ação – garante.

Lembra que a SEP cuida de portos marítimos e os portos fluviais estão vinculados ao Ministério dos Transportes, divisão que não obedece à lógica. Outra preocupação de Meton se dá em relação à origem do capital:

– Louvo a participação de empresas brasileiras de capital estrangeiro, que têm criado empregos e ativado a economia, na cabotagem. Mas o empresário essencialmente nacional tem um comprometimento natural com sua pátria. O capital estrangeiro fica por aqui enquanto isso lhe gerar lucros. O Brasil, como um dos líderes do comércio mundial, não pode basear seu transporte em empresas de capital estrangeiro. Pode admitir tais empresas, mas não tê-las como o fundamento básico de sua estrutura de transportes.

Cita Meton que Japão, Coreia e Estados Unidos contam com empresas nacionais para sua cabotagem e longo curso, por saberem da vinculação entre comércio exterior, transporte e a própria soberania nacional. Destaca que, no setor aéreo, a participação estrangeira está limitada a 20% do capital, o



Meton: é preciso descomplicar a estrutura tributária

que ele acha correto. No Brasil, os estrangeiros podem ter 100% de sua empresa de navegação marítima.

– Em 1967, o Brasil adotou uma política perfeita para a expansão em transportes. E tudo foi feito com o estímulo a empresários brasileiros, que puderam crescer e levaram a bandeira nacional a todos os portos significativos do mundo – diz.

Segundo Meton, naquela época, esses empresários dinamizaram a construção naval, que hoje cresce em razão do petróleo e de encomendas basicamente da estatal Transpetro. Frisa que, nas linhas internacionais, o Brasil superou 40% do transporte de seu comércio em navios verde e amarelos, percentual que hoje anda abaixo de 1%.

HIDROVIAS SUBUTILIZADAS – Em relação a outros segmentos, frisa que a pesquisa rodoviária da CNT confirmou o mau estado das estradas brasileiras, ex-

ceção feita a vias com pedágio, que, em muitos casos, são exorbitantes. As ferrovias tiveram alguma melhoria, mas carecem de investimentos e racionalidade.

Como é sistema barato, eficiente e não poluente, a navegação, seja a de cabotagem ou a hidroviária, precisa crescer no mercado interno. Informa que a inauguração das eclusas de Tucuruí, no Rio Tocantins, dará enorme expansão ao transporte pelos rios. Segundo ele, tudo depende, no fundo, de uma política integrada de transporte.

– A rede hidroviária é de 73 mil km, dos quais apenas 15 mil são usados. Poderíamos explorar pelo menos 50 mil km de nossos rios – afirma, revelando que o país conta com 12 bacias hidrográficas.

Meton elogia a ação do titular da Secretaria Especial de Portos (SEP), ministro Pedro Brito, especialmente em dragagem, mas admite que, em dois anos, ele não poderia ter recuperado totalmente o atraso de muitas décadas.

– Pedro Brito tem sido muito bom, mas as carências são enormes. Na dragagem, por exemplo, ele está acabando com a defasagem, mas há que se fazer nova etapa, que é preparar o Brasil para o futuro. Desde os primeiros dias de sua gestão, Brito optou por não ficar no gabinete, mas conhecer os portos, seus acessos e os problemas do setor.

Explica que a atual dragagem se refere a problemas de atracação, canal de acesso, equipamentos e retroárea, mas que, para o futuro, novos investimentos serão necessários. Comenta que, se o maior navios de contêineres do mundo, o *Emma Maersk*, vier ao Brasil, até haverá portos com calado para atendê-lo, mas os equipamentos não serão suficientemente rápidos nem a estrutura de distribuição poderá levar

as elevadas toneladas de carga com eficiência a outros destinos.

Hoje, o Brasil está apto a atender a porta-contêineres para 8 mil unidades, quando, nas rotas Norte/Norte, já há navios que levam 14 mil contêineres. Meton defende a escolha de seis ou sete portos concentradores, chamados de *hubs ports*, e, a partir daí, se faria a redistribuição por navios menores pela costa brasileira, no sistema *feeder* (no sentido de realimentação, a partir da carga trazida de um navio maior). O rodoviarismo participaria na entrega porta-a-porta, enquanto as ferrovias têm sua parcela de mercado muito bem definida.

DESBUROCRATIZAR – Meton critica duramente a burocracia e elogia a intenção do ministro Pedro Brito de instituir o programa Porto Sem Papel.

– Este é o caminho certo. Mas há que se descomplicar a estrutura tributária, com o fim do ICMS sobre combustíveis para a cabotagem, como já ocorre no longo curso. Outra medida seria facilitar o acesso a financiamentos do Fundo de Marinha Mercante, seja para a navegação em geral e, especialmente, para o setor hidroviário. Pequenas empresas do Norte do país precisam crescer e têm potencial para investir, mas não conseguem atender às exigências do BNDES para obter crédito do Fundo de Marinha Mercante – afirma Meton.

Em resumo diz:

– Defendo uma política de transporte com base no empresário nacional para a marinha mercante. Sugiro continuidade no investimento nos portos e desburocratização para todos os segmentos. E um apoio especial às hidroviárias, que, além do aspecto econômico e ambiental, desempenham, basicamente no Norte do país, um importante papel na área social.

Monitor
MERCANTIL

Sempre prestigiando a indústria naval



Eclusas de Tucuruí são marco para transporte hidroviário

No dia 30 de novembro, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva inaugurou as eclusas da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, no Rio Tocantins, no Pará. Trata-se de um evento histórico para o sistema hidroviário brasileiro. O aproveitamento dos rios Tocantins e Araguaia, como via de transporte fluvial, ligará o porto de Belém à região do Alto Araguaia, em Mato Grosso, numa extensão aproximada de dois mil quilômetros.

“Uma vez constituída, a Hidrovia Araguaia-Tocantins será um fator determinante para a exploração, em larga escala, dos recursos minerais e agropecuários das regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil. As eclusas de Tucuruí são o primeiro passo para fazer dessa hidrovia uma realidade”, diz nota divulgada pela Eletronorte.

O sistema de transposição de desnível (eclusas) permitirá o tráfego de comboios com capacidade de carga de 19 mil toneladas. As eclusas de Tucuruí, que são as maiores do Brasil, compõem um conjunto de tanques para elevar ou baixar embarcações entre níveis diferentes.

Cada um dos dois tanques mede 33 metros de largura por 210 metros de comprimento, com 44,5 metros de altura e capacidade para dar passagem a 40 milhões de toneladas de cargas por ano, embora, a curto prazo, se considere que movimentação de 18 milhões de toneladas representará um grande sucesso.

De acordo com o Ministério dos Transportes (MT), as eclusas permitirão a passagem de um comboio de até quatro chatas, por elevação ou descida, em uma mesma operação. Foram investidos R\$ 1,66 bilhão para a execução das obras. Com a nova opção, produtos agrícolas do Centro-Oeste, não mais terão de ser transportados por caminhão e poderão ser exportados por portos paranaenses, o que implicará benefício ao ambiente e redução de custos logísticos.

Recentemente, o Ministério dos Transportes publicou o documento Diretrizes da Política Nacional de Transporte Hidroviário. Esse projeto está inserido no contexto da reto-

mada da atividade de planejamento do Ministério dos Transportes, enquanto órgão responsável pela formulação, coordenação e supervisão das políticas para o setor de transportes, de acordo com as diretrizes propostas pelo Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transportes - Conit, bem como é aderente às diretrizes do Plano Nacional sobre Mudança do Clima - PNMC.

Essas diretrizes representam mais um passo na retomada do processo de planejamento de transportes, iniciada com a elaboração do Plano Nacional de Logística de Transportes - PNLT. Com foco específico no modal hidroviário, o trabalho estabelece as diretrizes gerais para o fomento à navegação interior no Brasil, em consonância com os preceitos de garantia dos usos múltiplos das águas e planejamento integrado dos recursos hídricos, defendidos pela Agência Nacional de Águas e pelo Ministério do Meio Ambiente.

A meta é elevar a participação do modal hidroviário na matriz de transportes brasileira, o que possibilitará ao país desfrutar plenamente dos benefícios ambientais, econômicos e sociais desta modalidade de transporte. O trabalho também apresenta um detalhamento acerca da problemática que envolve a implantação de eclusas, principalmente no que tange à articulação com o setor elétrico. Se, por um lado, a geração hidrelétrica consolida uma fonte de energia altamente eficiente, segura, barata e menos poluente para o setor energético, a navegação fluvial também possibilita um sistema modal muito eficiente, seguro, barato e com menores impactos ambientais. Nos Estados Unidos, o uso das hidrovias permitiu enorme progresso ao país, fazendo com que a agricultura de exportação chegasse facilmente aos portos. No Brasil, com as eclusas de Tucuruí, a soja do Centro-Oeste deixará de ser escoada por Santos e Paranaguá e, de forma eficiente, poderá sair pelo Pará, com enorme ganho logístico. A ligação hidroviária poderá, no futuro, acessar o Sudeste e atingir um sonho, que é a ligação com o Mercosul.

A NAVEGAÇÃO MERCANTE BRASILEIRA PRECISA VOLTAR A OCUPAR O SEU ESPAÇO...



E NÓS PODEMOS PRESTAR UMA GRANDE CONTRIBUIÇÃO.

TRANSROLL

Especialista sugere mais agressividade empresarial

Com longa experiência na marinha mercante brasileira, o engenheiro Eduardo Bastos é o diretor da V. Ships – maior empresa mundial de gestão de navios – na América do Sul. Oficial da reserva da Marinha do Brasil, ex-integrante da Petrobras e ex-presidente da Companhia de Navegação da Amazônia (CNA), Bastos acha que o Brasil vive um bom momento e sugere que os empresários do setor se exponham mais ao risco para impor a expansão da atividade.

– Acredito que não se pode ficar à espera do governo. A navegação tem de crescer e, como decorrência, o governo não terá opção, a não ser prestigiar o empresariado brasileiro no segmento. Essa é, a meu ver, a fórmula para envolver o governo, sem ficar à espera de seu apoio prévio – diz.

Lembra que a frota atual é a metade da existente em 1978 e que essa situação tem de ser revertida, sem demora. Bastos afirma que o projeto da Petrobras de contratar o serviço de armadores privados é simplesmente genial, um “ovo de Colombo”. Chama-se projeto EBN, de Empresa Brasileira de Navegação, e, com suas fases I e II, já prevê contratação de serviços de 38 navios.

A estatal licita os serviços de particulares, à frente de empresas nacionais – com capital de qualquer origem – e esses encomendam os navios aos estaleiros brasileiros. É o que antes se chamava Plano Max, idéia do ex-ministro Maximiano da Fonseca, que, se adotado há décadas, teria impedido a crise da navegação brasileira.

CONSUMO VOLTA A SUBIR – Sobre a crise mundial, acredita estar praticamente encerrada, uma vez que os navios encomendados aos estaleiros no período de vacas gordas, entre 2007 e 2008, estão sendo recebidos por armadores – em geral com algum tipo de renegociação quanto a preço e prazo. Cita que a demanda por navios-tanque é alta, o que comprova o maior consumo mundial de petróleo, ou seja, reativação da indústria de todo o mundo.

– A tonelagem da frota mundial voltou a subir. Os novos navios vão entrar no tráfego e, se houver paralisação, será de navios antigos, que já estavam próximos

da aposentadoria. Foi afastada a hipótese de armadores receberem navios para tê-los como elefantes brancos. Isso não está ocorrendo, felizmente.

Lembra Bastos que, no auge da euforia, em 2008, um navio-tanque de grande porte chegou a ter aluguel diário de US\$ 100 mil; depois, com a crise, o valor diário despencou para US\$ 26 mil e hoje já está em nível bem razoável, de US\$ 70 mil por dia.

A V. Ships opera no Brasil há 26 anos e hoje conta com dez clientes, com perspectivas de chegar a 15 até o fim do ano, graças a contratos com armadores da área de apoio marítimo (*offshore*).

Ele comenta com entusiasmo o crescimento da cabotagem, onde já operam as empresas Aliança, Log In e Mercosul Line/Maersk e estão em processo de ingresso Maestra, Mur Ship e CMA/CGM. A primeira é de capital nacional, a segunda de origem sul-africana e a terceira francesa.

Em relação à inexistência de navios porta-contêineres com as cores verde e amarela nas linhas internacionais, lembra que a cabotagem atua muito bem no serviço de realimentação (*feeder*), o que leva os armadores externos a escalarem poucos portos brasileiros.

Sobre os problemas nacionais para reativação da navegação, afirma que o custo com a tripulação requer atenção, que atinge o dobro do praticado no resto



Eduardo Bastos está entusiasmado com crescimento da cabotagem

do mundo, e em segundo lugar está a questão portuária. Esclarece que, antigamente, exigia-se lotação excessiva nos navios, o que hoje já não mais ocorre, pois a Marinha age de forma moderna. Afirma que, com a chegada de navios mais modernos, a tripulação dessas unidades poderá cair para 19 ou 18 pessoas.

– A Marinha age de modo razoável, sem impor exageros.

Informa que o problema básico é que o Custo Brasil no mar é alto e que a

sociedade brasileira paga pelas decorrências desse custo. No atual sistema, o marítimo brasileiro recebe menos do que os similares estrangeiros e as empresas pagam mais do que as concorrentes. Diz que essa ingrata equação tem de acabar. A culpa está nos ônus sobre a folha de salários e em política sobre imposto de renda e previdência que não corresponde à do resto do mundo.

Bastos também lamenta a insuficiência de oficiais de marinha mercante para tripular os navios nacionais, embora cite que o setor está em entendimentos com as autoridades para resolver o problema.

O executivo apóia integralmente a proposta de melhoria do Registro Especial Brasileiro (REB), ou seja, o Pró-REB, em estudo na cúpula do governo, em Brasília.

– O Pró-REB procura alinhar o Brasil ao resto do mundo e criar um REB efetivo – diz.

“Custo da tripulação e a questão portuária são dois problemas para a reativação da navegação”

Nacionais associadas às gigantes internacionais

Sobre o velho sonho de se ter “uma bandeira em cada porto”, ou seja, a recriação das empresas nacionais de navegação, Bastos dá sua visão:

– **O mundo mudou. Há menos empresas internacionais e mais capitalizadas. Acho que o Brasil deverá ter empresas de navegação. Essas empresas não agirão isoladamente, como faziam as das décadas de 70 e 80, mas associadas às gigantes internacionais. Será muito difícil uma empresa puramente nacional se impor, na área de porta-contêi-**

neres, no mundo. As atuais líderes têm conexões muito fortes em todo o planeta.

Bastos compara a situação com a da aviação, em que muitos países abriram mão de ter suas empresas nacionais, diante das mudanças do mercado. E conclui seu pensamento sobre a delicada questão: “A volta do Brasil à navegação de porta-contêineres se dará com empresas nacionais, possivelmente de capital estrangeiro e atuando de forma integrada às líderes mundiais”. Reafirma que tal aglutinação se deve à necessidade de se

ter custos competitivos.

Comenta que as empresas brasileiras – sejam de capital nacional ou externo – teriam boas chances de arrecadar cargas de países vizinhos, cujo porte lhes tira economia de escala. No Brasil, a V. Ships conta com 43 empregados e cuida do gerenciamento de navios, que inclui reparos navais, operação, manutenção dos navios em sua classe e fornecimento de tripulação. No mundo, atua em 57 países e opera uma frota superior a mil navios.

Pré-sal é oportunidade de US\$ 150 bilhões para indústria

Augusto Mendonça, presidente da Associação Brasileira das Empresas de Construção Naval e Offshore (Abenav), considera que a riqueza do petróleo do pré-sal já está garantida para o Brasil, por questões geográficas e pela capacidade de extração da Petrobras e associadas. A guerra que se avizinha, segundo ele, é para se aproveitar esse benefício divino para gerar empregos em serviços e na indústria nacional e usar as reservas para transformar o país em uma potência industrial, com enormes reflexos na área social.

– Não tenho medo da palavra subsídio. Se isso for necessário, que seja adotado, para que a indústria nacional possa atender à demanda gigante do pré-sal e gerar empregos e tecnologia no Brasil – diz.

Cita que as reservas brasileiras somam 14 bilhões de barris de petróleo e, com o pré-sal, esse total subirá para 40 bilhões, com base em reservas já comprovadas. Mas garante que todos apostam em que as reservas brasileiras chegarão mesmo é a 100 bilhões de barris, o que colocará o país pouco atrás de Arábia Saudita e Irã.

– Nossa luta é em favor das encomendas para a indústria nacional. Como



Paulo Botelho / Sinaval

Mendonça: 'Toda a cadeia tem que ser competitiva'

os estaleiros irão coordenar as compras da indústria, foi criada a Abenav, para ter, em seu seio, representantes dos mais diversos segmentos da economia e assim garantir presença nacional cada vez mais relevante.

Lembra que foi apenas a partir de P-51 e P-52 que se acabou com o mito de que plataforma boa tinha que ser feita no exterior e, agora, estaleiros e fornecedores nacionais almejam fatias cada vez maiores, em nome da sociedade brasileira.

Informou que os fundadores da Abenav foram Camargo Corrêa, Queiroz Galvão, estaleiros Atlântico Sul, Navship, Promar Pernambuco, SOG e STX, mas a entidade está aberta a bancos, seguradores e até entidades governamentais.

Petróleo será 20% do PIB – A produção brasileira está em 2 milhões de barris diários e, até 2020, chegará a 5 milhões, o que permitirá uma exportação aproximada de 2,5 milhões de barris diários, ou seja, por ano, a economia nacional agregará US\$ 70 bilhões.

Em grandes números, o pré-sal irá exigir 97 plataformas de produção, ao custo de US\$ 112 bilhões; 510 barcos de apoio, por US\$ 35,7 bilhões e 49 navios, por US\$ 5 bilhões. “Serão US\$ 150 bilhões em dez anos, ou seja, estaleiros e fornecedores contarão com US\$ 15 bilhões anuais, o que corresponde ao dobro do que é movimentado pelo mercado de eletrodomésticos”.

Para isso, estão sendo programados de dois a três grandes estaleiros e mais quatro a cinco de porte médio, além da expansão dos existentes. Até 2020, o petróleo, que hoje representa 10% do

Produto Interno Bruto, passará a representar o dobro, uma enormidade.

Depois de citar Inglaterra e Noruega como países que aproveitaram as jazidas de petróleo para se impor como exportadores de equipamentos e tecnologia, cita Mendonça que o Brasil deve fugir da síndrome da Holanda, país que empobreceu com a descoberta de óleo, pois não houve incentivo à indústria e, com o fim do petróleo o país ficou pior do que antes.

Segundo Mendonça, o conteúdo nacional varia de 65% a 70%, mas o país deve objetivar atingir ainda mais, como 80%. Pelo sistema em vigor, o estaleiro receberá as encomendas e irá centralizar as compras e, para isso, depende da cadeia de fornecedores:

– O estaleiro só será competitivo se toda a cadeia o for, em preço, prazo, qualidade e condições – diz, informando que os competidores principais são China, Índia e Malásia. – O Brasil tem de aproveitar a oportunidade para desenvolver sua indústria, baseando-se nos países que deram certo, entre os quais os já nomeados Noruega e Inglaterra, e ainda Cingapura, que não tem petróleo e é líder mundial na indústria do setor.



META CONSULTORIA E COMUNICAÇÃO,
A informação qualificada no segmento de navegação e logística.

Av. Marechal Câmara, 160 - sala 814 - Castelo - Rio de Janeiro - RJ
Tel.: 55 21 - 2262-2291

www.metaconsultoria.com.br
e-mail: meta@metaconsultoria.com.br



SINAVAL

**Porque navegar e
produzir é preciso.**

SINAVAL - Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore

Av. Churchill, 94 - Grupo 210-215 - Rio de Janeiro - Cep: 20020-050 - Tels.: (21) 2532-4878 Fax: (21) 2532-4705 (21) 2533-4568 Fax: (21) 2533-5310
e-mail: sinaval@sinaval.org.br - www.sinaval.org.br e-mail: secretaria@sinaval.org.br

EMPRESAS ASSOCIADAS:

**ALIANÇA S/A - IND. NAVAL
E EMPRESA DE NAVEGAÇÃO**

Tel/fax: (21) 2624-9300
Fax: (21) 2624-9331
www.estaleiroalianca.com.br

BRASFELS S. A.

Tel.: Angra dos Reis (RJ)
(24) 3361-6000
Fax: (24) 3361-3408
Tel.: Rio (21) 2102-9400
Fax: (21) 2102-9425
kfelsbrasil@kfelsbrasil.com.br

**CAMARGO CORRÊA NAVAL
PARTICIPAÇÕES LTDA.**

Tel.: (11) 2787-4612
Fax: (11) 2787-4033
carlos.camerato@camargocorrea.com

**CONSTRUTORA
QUEIROZ GALVÃO S. A.**

Tel.: (21) 2131-7100
Fax: (21) 2220-5457
queirozgalvao@queirozgalvao.com

DETROIT BRASIL LTDA.

Tel.: (47) 2103-8500
Fax: (47) 3349-3144
jmj@detroit.ci

**DOCKSHORE NAVEGAÇÃO
E SERVIÇOS LTDA.**

Tel.: (21) 2707-3100
dockshore@gmail.com

**ECOVIX ENGEVIX
CONSTRUÇÕES
OCEÂNICAS S. A.**

Tel.: (21) 2108-0500
Fax: (21) 2108-0522
www.engevix.com.br

EISA ALAGOAS S. A.

Tel.: (82) 3332-2004
eisa@eisa.com.br

EISA - ESTALEIRO ILHA S. A.

Tel.: (21) 2468-8002
Fax: (21) 3396-2903
eisa@eisa.com.br

**EMPRESA BRASILEIRA
DE REPAROS NAVAIS-RENAVE**

Tel.: (21) 2199-8000
(21) 2624-1662 / 2628-7855
renave@enavi.com.br

**ENAVAL - ENGENHARIA
NAVAL E OFFSHORE LTDA.**

Tel.: (21) 2233-8536
enaval@enaval.com.br

**ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL
S.A.**

Tels.: Rio (21) 2253-2711 /
2717/2708 / 2276-2300
Fax: (21) 2276-2327
Tel.: Recife: (81) 3311-7226
institucional@estaleiroatlanticosul.com.br

ESTALEIRO BIBI LTDA.

Tels.: (92) 3624-7114 / 3624-8802
bibi@estaleirobibi.com.br

ESTALEIRO ITAJÁ S. A.

Tel.: (47) 3348-1100
www.estaleiroitajai.com.br

ESTALEIRO MAUÁ S. A.

Tel.: (21) 2613-9999
Fax: (21) 2722-1509
estaleiromaua@estaleiromaua.ind.br

ESTALEIRO NAVSHIP LTDA.

Tel.: Navegantes (SC)
(47) 2104-2800
Fax: (47) 2104-2804
Tel.: Rio (21) 3970-9150
cezar.frauches@chouest.com

ESTALEIRO PROMAR LTDA.

Tel.: (21) 2275-9795
pjmr@pjmr.com.br

ESTALEIRO RIO MAGUARI S. A.

Tel.: (91) 3214-7800
Fax: (91) 3227-2167
riomaguari@riomaguari.com.br

ESTALEIROS DO BRASIL S. A.

Tel/fax: (21) 3970-1294
apadilla@setal.com.br

IESA ÓLEO E GÁS S. A.

Tel.: (21) 2206-5348
Fax: 2206-5313
comercialoleogas@iesa.com.br

**MAC LAREN OIL
ESTALEIROS LTDA.**

Tel.: (21) 2621-3374
Fax: (21) 2621-3415
maclaren@maclaren.com.br

**NAVEGAÇÃO SÃO MIGUEL
LTDA.**

Tel.: Rio (21) 2543-7414
Fax: (21) 2530-8222
Tel.: Guarujá (SP) (13) 3352-6600
Tel.: São Gonçalo
(RJ) (21) 3715-8750 (Estaleiro),
3715-8760 (Operações)
e 3715-8770 (Offshore)
smiguel@smiguel.com.br

**NITSHORE ENGENHARIA E
SERVIÇOS PORTUÁRIOS S. A.**

Tel.: (21) 2707-3100
Fax: (21) 2621-7120
comercial@nitshore.com.br

**ODEBRECHT PLANTAS
INDUSTRIAIS
E PARTICIPAÇÃO S. A.**

Tel.: Rio (21) 2546-3316
2546-3600
www.odebrecht.com

**OSX CONSTRUÇÃO
NAVAL S. A.**

Tel.: (21) 2555-6100
Fax: (21) 2555-4079
www.osx.com.br

**RIO NAVE SERVIÇOS
NAVAIS LTDA.**

Tel.: (21) 3860-8448
Fax: (21) 3860-8020
pfalcone@estaleirorionave.com.br

SERMETAL ESTALEIROS S. A.

Tel.: (21) 2585-9400
sermetal@sermetal.net

**SETAL ENGENHARIA
CONSTRUÇÕES
E PERFURAÇÕES S. A.**

Tel/Fax: (11) 4436-2973
marketing@setal.com.br

SRD OFFSHORE S. A.

Tel.: Angra dos Reis (RJ)
(24) 3361-6960
Fax: (24) 3361-6950
Tel.: Rio (21) 2233-3035
Fax (21) 2233-8272
srd@srd.ind.br

STX BRAZIL ELECTRO LTDA.

Tel.: (21) 2729-2828
rosimar.ferreira@stxeurope.com

STX BRAZIL OFFSHORE S. A.

Tel.: (21) 2718-9090
Fax: (21) 2718-9080
E-mail: brazil@stxeurope.com

SUPERPESA INDUSTRIAL LTDA.

Tel.: (21) 2394-9000
Fax: (21) 2413-7797
superpesa@superpesa.com.br

**TRIUNFO OPERADORA
PORTUÁRIA LTDA.**

Tel.: (21) 2178-8800
Fax: (21) 2178-8827
alexandre.lima@triumfologistica.com.br

**TWB S. A. CONSTRUÇÃO
NAVAL, SERVIÇOS E
TRANSPORTES MARÍTIMOS**

Tel/Fax: (13) 3348-4848
www.twbmar.com.br

UTC ENGENHARIA S. A.

Tel.: São Paulo (11) 3124-1200
Fax: (11) 3259-2539
Tel.: Niterói (RJ): (21) 2624-9200
Fax: (21) 2624-9226
base.niteroi@utc.com.br
utc@utc.com.br

**VELLROY ESTALEIROS
DO BRASIL LTDA.**

Tel.: (11) 3652-5264
vendas@intermarine.com.br

**WILSON, SONS
COMÉRCIO, INDÚSTRIA
E AGÊNCIA DE
NAVEGAÇÃO LTDA.**

Tel.: Guarujá (SP) (13) 3347-7200
Fax: (13) 3358-2748 Tel.: Rio (21) 2126-4120
Fax: (21) 2126-4190 - box@wilsonsons.com.br
ga@wilsonsons.com.br