

O SR. PAULO ROLIM - Heber, você consegue passar, para ir adiantando, para o Whatsapp para a deputada.

O SR. HEBER SILVA BISPO - Eu vou pôr no chat aqui. Eu não tenho o Whatsapp da deputada, mas eu vou pôr no chat aqui e aí vocês podem fazer um download.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Só um minutinho, por gentileza. Paulo, tenta por gentileza, agora.

O SR. PAULO ROLIM - Vê aí se apareceu.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Agora sim. Foi.

O SR. PAULO ROLIM - Ótimo. Então vamos começar.

Bom, como eu disse, esse é um resumo do panorama 2020. Vamos tentar primeiro colocar o contexto, mostrando qual é a infraestrutura hoje instalada no Brasil de estaleiros.

Esse quadro ele demonstra resumidamente, tudo o que está instalado, ligado à construção e reparação naval no País. E vocês veem que destacadamente, em nível de instalação, o Rio de Janeiro tem quase 56% dessas unidades instaladas no Estado. São 19 unidades, dentre as quais, no quadro da direita, no código de barras, vocês veem que disparadamente a quantidade, seja de diques ou de cais de acabamentos e de carreiras, é significativamente superior aos demais estados. Nós temos aí aproximadamente 15 diques instalados no Estado, 18 carreiras e 33 cais de acabamento nesses 19 estaleiros.

Uma observação aqui é que isso aqui é uma mera fotografia do que tem disponível no Estado. Porque a grande parte deles está paralisada: ou desativada ou dormente, dado a crise que a gente enfrenta desde 2014. Então, esse retrato mostra o que há de instalação, e não há como a gente saber, no momento, em que status está cada uma dessas instalações.

Do ponto de vista tendo atuado longamente nessa atividade, posso adiantar que acredito que a situação é bem crítica. Uma máquina de corte parada por mais de três meses requer severos gastos com manutenção, reposição de peças. Então, o parque industrial está ali, mas é difícil saber quanto custaria para ele retomar. Mas o fato é que a existência das instalações aí está.

Mas eu acho mais importante a gente tentar identificar potenciais. Esse tem sido o grande foco do grupo: identificar demandas. Na medida em que a gente consegue identificar, antes da demanda, o que vou chamar de oportunidades. Quais são as oportunidades que a gente tem e vai depender da competência da indústria e de todos. Eu tomo as palavras aqui do Mauro, a gente não pode só buscar aqui só o setor industrial ou só o Governo consiga mobilizar isso. É uma atuação conjunta, uma comunhão de esforços, cada um acrescentando alguma coisa, cedendo alguma coisa, para que essas oportunidades - como a deputada Célia falou no início -, a gente está vendo aqui sentando em cima de uma mina de ouro e a gente vendo tanta dificuldade, tanta miséria, tanto desemprego.

Como transformar oportunidades em demanda e demanda em atividade? Então, em vez de falar de indústria naval, propriamente dita, eu prefiro chamar isso de indústria marítima. Porque a indústria naval não é só construção, ela não é só reparo, mas a indústria naval, ela não é fim, ela é um meio. A indústria naval não existe se a gente não tiver a indústria marítima.

Não adianta eu fabricar navio se eu não tiver quem opere o navio, quem precise do navio. Então, o mercado é muito amplo e a gente tem as áreas de navegação interior, a área de óleo e gás, cabotagem a longo curso, turismo, lazer e defesa. Esses agentes é que geram ou podem gerar demanda.

E como a gente interage nisso? Olhando para esse retrato do que é a indústria marítima, nós, lá na Firjan, tentamos identificar, naquelas atividades, quais são as oportunidades. Destacadamente, no último, e já vem sendo assim há alguns anos, a indústria de óleo e gás é aquela que permite realmente, que traz mais oportunidades para que essa atividade floresça.

Nos últimos anos surgiu, com grande satisfação, a área de defesa, que vamos tratar um pouco também, essa, sim, mais dependente do Governo, de decisões políticas, mais do que qualquer outra coisa, mas movida, de novo, por uma demanda existente. Hoje, a necessidade de proteção das nossas riquezas, basicamente no óleo e gás, nas áreas de pré-sal e de pós-sal, cada vez mais é estratégico para o país. E a gente não vê - não via, pelo menos - uma capacidade de o nosso poder naval proteger e defender adequadamente esses ativos.

E a Marinha então, num movimento muito objetivo, tem o seu programa. Eu acho que essas duas áreas se aplicam muito ao Rio de Janeiro. A área de navegação interior era muito mais focada e hoje tem um crescimento muito grande, significativo, na chamada Calha Norte, com a exportação de grãos, transporte de grãos em duas áreas produtoras do Centro-Oeste diretamente para os embarcadores dos estados do Pará e Amazonas, via comboios fluviais, e de lá fazer o transbordo para os navios, desafogando extremamente toda a tradição que era fazer o escoamento da produção do Centro-Oeste pelos portos de Santos e Paranaguá, basicamente, e Rio Grande, congestionando todas as estradas com milhares de caminhões a um custo elevadíssimo. Então isso é uma atividade que está florescendo e é localizada naquela área.

Uma esperança, uma luz de esperança que a gente vê, embora haja muita discussão, é o projeto, o governo está fazendo a partir dele o projeto BR do Mar, que alguns setores, principalmente a área de construção naval fez algumas críticas, mas o governo deixou muito claro que esse projeto é um projeto de infraestrutura. Ele não é projeto industrial. Ele visa atender uma demanda reprimida, crescente, de logística. Mas abre sim oportunidades para a construção naval, para a reparação naval. Tem que haver competência da indústria para a gente chegar a isso.

Bom, então focando um pouco mais no que acontece na área do óleo e gás e trazendo da história recente, basicamente, a frota de apoio marítimo. Essa sim mostrou um sucesso muito grande, a indústria naval teve um sucesso muito grande em atender essa demanda. Que foi destravada lá em 97 com a lei, com o marco regulatório da proteção de bandeira, que isso antes das grandes descobertas, a legislação já existia e vocês notem ali o gráfico em azul é a frota de embarcações de bandeira brasileira, e laranja a de bandeira estrangeira, e a verde é o somatório.

Ao longo do tempo, aí surgiu, dada essa necessidade, quando se começou a vislumbrar o potencial de exploração em alto mar, veio o projeto BR do Mar, um projeto da Petrobras que na época era basicamente a única operadora de offshore, entendendo que havia necessidade de prover embarcações para fazer esse serviço. E ela lançou um plano inteligente à época, onde ela se comprometia a contratar as embarcações construídas por um período de 8 mais 8 anos de contrato. Isso então dava para o investidor a certeza de que, em ele construindo a embarcação e essa embarcação atendendo aos requisitos, ele teria contrato que o permitiria então fazer frente aos financiamentos obtidos. Ou seja, havia, como há ainda recurso no fundo de marinha mercante para o financiamento, havia segurança do pagamento na medida que havia um contrato e havia uma expectativa de que os estaleiros poderiam atender a essa construção.

E isso aconteceu, a construção naval mostrou competência para isso, e a partir de então esses projetos tornaram-se realidade. E aí vocês notam que o crescimento da frota nacional, sempre também acompanhado... A demanda era tão grande, vocês notam aí que até 2014 quando foi o pico da crise, e essa crise, aqui nós não estamos falando de Brasil, essa crise foi mundial. Então não é culpa de Lava Jato, não é culpa de absolutamente de nada disso. Foi uma crise que se estabeleceu no mundo. Eu falo com propriedade porque como nessa época eu já estava na Rolls Royce, uma empresa que atua no mundo inteiro.

Só para vocês terem uma ideia, só na Coreia, onde os estaleiros produziam da ordem de 150, recebiam um contrato de 150 unidades de exploração, fossem FPCOs fossem semi-subs, por anos, em 2014 receberam 3. E essa crise se estabeleceu no mundo inteiro. Muitas embarcações construídas... estavam em construção no mundo inteiro jamais foram entregues. Ou foram entregues e estão lá paralisadas porque simplesmente a demanda caiu. O óleo veio de 100 para 20 dólares o barril. Então a indústria se esfaleceu e aí houve essa queda drástica.

Mas aí vocês notam o seguinte. O que que aconteceu desde então? As embarcações estrangeiras foram embora, porque não tinham alternativa. Elas estavam ocupando um espaço que a indústria marítima nacional ainda não tinha conseguido suprir. Apesar do crescimento, a demanda era por 500 embarcações, mas nós tínhamos 243 embarcações nacionais; 257 eram estrangeiras. E essa competição sempre foi saudável.

A SRA. - Quando era petróleo e gás. Porque eu sou muito focada em petróleo e gás.

O SR. PAULO ROLIM - Petróleo e gás.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Tem alguém com o microfone aberto. Por favor, desliga.

O SR. PAULO ROLIM - E aí, o que acontecia? Na medida em que o mercado sumiu, as empresas estrangeiras foram embora, não deixaram a embarcação parada aqui. E as empresas de navegação brasileiras conseguiram se manter e continuaram colocando as embarcações em operação.

Acontece que hoje essa situação, nós temos das 373 embarcações em operação - em dados em setembro de 2020 - havia 331 embarcações nacionais, 32, e ainda existem 63 embarcações brasileiras novas, relativamente novas, construídas nesse período, que estão paradas. Isso não é privilégio dos armadores nacionais, não. No mundo inteiro as embarcações estão paradas porque não há demanda. Mas, felizmente, lembrando, como nós estamos sentados na chamada mina de ouro, o pré-sal é, distanciadamente, a província petrolífera mais promissora do mundo. Então, a gente tem a chance de continuar crescendo, e as petroleiras estão apostando.

Então, a extensão dessa frota pode vir, até o final de 2023, a atingir 376 embarcações. Ainda teremos até lá 13 embarcações paradas, o que não gera nesse momento uma demanda por embarcações offshore novas. Mas o que está acontecendo, e a gente tem notado isso, são várias dessas embarcações que estão paradas, o tipo de embarcação demandado hoje é um pouco diferente, e estão surgindo contratos de modificação e melhoria, ou adaptação das embarcações para as necessidades atuais. E é essa ocupação tem crescido.

Como é que a gente lá na Firjan faz o estudo da demanda? De onde é que a gente tira esses números? A gente tira, basicamente, olhando o que foram as licitações. Quer dizer, o Brasil sofreu muito por cinco anos, os famosos cinco anos em que ficamos sem licitação é... para novos campos vamos acabar discutindo o sexo dos anjos, e aí, infelizmente, houve essa paralisação em licitações, discutindo ainda como fazer o pré-sal. Mas, depois disso, voltou a demanda. As empresas que ganharam as licitações precisam fazer a exploração, e, depois, o desenvolvimento do campo. Para tanto precisam de unidades de exploração e produção.

Então, baseado no que existe já licitado, nós identificamos, no canto esquerdo superior, a quantidade de unidades de exploração e produção onde a gente tem esperado são contratos de (falha na transmissão sonora), e que já tinham finalização de novas construções. E em azul escuro é a que é muito provável definição da existência dessa demanda.

Isso nos leva a fazer, de onde é que sai isso? Do lado direito vocês têm o número de sondas e poços explorados por ano. Vocês veem que a quantidade de poços tem exploração justamente quando se reabriu as licitações para exploração de novos campos, voltou-se a necessidade de perfuração de poços vis-à-vis quantidade de sondas. Então, isso tem sido batido estabelecido em um valor bem mais alto, o que leva a gente a fazer uma projeção da necessidade de embarcações de apoio.

Na média, sendo um pouco conservador, umas quatro embarcações por unidade de exploração e produção é algo que o mercado mais ou menos baliza. Com base nisso, a gente gera o quadro do canto esquerdo inferior, onde nós temos, ano a ano, a quantidade de embarcações provavelmente demandadas de embarcação de offshore. Obviamente, como eu disse, algumas delas precisarão ser adaptadas, outras construídas, mas esse é o quadro.

Nós temos também, deduzidos aí 57 daquela unidade que vocês vêm lá cima no canto esquerdo, 57 unidades de exploração e produção previstas nesse quadro até 2030.

Cabe aqui uma observação: a cada dia as coisas mudam, nós tivemos notícia boa, de ontem e de hoje - de sexta-feira e de hoje - de que o lançamento do programa chamado Promar - Programa de Revitalização e Incentivo aos Campos Marítimos Maduros. Nosso país estava se dando ao luxo de ter campos ainda promissores. Numa companhia do porte da Petrobrás, não era mais econômica a continuidade da exploração daquele campo, mas as empresas menores, sim. Isso está gerando esse programa que pode trazer US\$15 bilhões em investimento, se se destravarem algumas âncoras, seja no aspecto tributário, no de royalty, de forma a viabilizar a transferência desses contratos, da responsabilidade ligada a esses contratos, mas existe essa possibilidade.

E a própria Shell anunciou a retomada da exploração do Parque de Conchas, aí no segundo semestre, que era ainda do primeiro leilão lá do pré-sal. A Exxon também começa a perfurar um poço na região. Eu acho que isso é um alento.

A gente, por outro lado, também teve algumas notícias - não ruins, mas que é essa previsão ali com a faixa (não compreendendo), a notícia de que o Consórcio de Libra está devolvendo a área sudeste. Das quatro áreas existentes, a área sudeste era realmente a menos promissora, deu curso seco e está devolvendo essa unidade. No campo noroeste é um sucesso, é o Mero - está certo? - que continua lá com as quatro unidades previstas. E ela continua na exploração do centro e onde ainda existe possibilidade.

Mas isso leva provavelmente, eu teria que recheckar os números, mas esses dados de quantidade e unidades de exploração, se havia alguma coisa reservada para além das quatro unidades de Mero, esse número pode diminuir. Tem a notícia também da Shell estar estudando a devolução do Campo de Saturno que também daria uma redução. A Petrobrás já vinha devolvendo o Peroba que foi do 3º leilão. Ou seja, esses números mudam à medida que as campanhas de exploração tragam sucesso ou não. É aquilo que as pessoas às vezes não entendem achando que o pré-sal é: furou, achou. O índice de sucesso é muito grande, mas não significa que é 100%, está certo? Então, é uma atividade de risco e que leva, às vezes, as petroleiras a desistirem de algum poço.

Então, a gente procurou segmentar no óleo e gás e offshore de que forma essa perfuração de poços, e da área de exploração e desenvolvimento, o que geraria. A gente tem, mais especificamente na área de conhecimento de sondas e áreas de petróleo e demais, nós temos a configuração de poço. Identificamos ali a oportunidade, no levantamento até 2030 de inserir uma demanda de 21 sondas por ano, apenas...

(FALHA NA TRANSMISSÃO SONORA)

Já por outro lado daqueles números que a gente mencionou de marcação de apoio, nós estamos...

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Por gentileza, quem estiver com o fone aberto, fechar.

O SR. PAULO ROLIM - ...26 embarcações por ano, lembrem-se que tínhamos lá, a partir de 2023, 13 embarcações já construídas, ociosas. Mas aquele gráfico lá, nós teríamos, então, uma demanda total esperada de 92 embarcações, mais 136 prováveis, 228 até 2030, considerando a ociosidade das 13, nós teríamos mais 79 a serem construídas no período. Isso dentro dessas projeções, o que daria mais ou menos 23 embarcações por ano até 2030, na média. É uma demanda significativa, em se confirmando o sucesso das campanhas exploratórias.

E outro projeto que a gente destacou aqui, específico naquela demanda que a gente já conseguiu mapear, uma vez que a demanda de cabotagem em longo curso, dada a situação atual, antes que as legislações se mudem, a gente conseguiu determinar uma demanda específica; embora o sentimento seja de que é impossível, é inacreditável que um país com uma extensão de costa como a nossa, com um fluxo de mercadorias ao longo da costa não tinha uma cabotagem que carregue o caminhão para cima e para baixo. Daí, o mérito do programa BR do Mar é tentar trazer essa carga com o cuidado de não acabar com a atividade dos caminhoneiros.

Final de contas, a carga não nasce na beira do cais nem termina na beira do cais. Ela nasce lá no interior do Estado, nos Estados. Tem que chegar ao porto, tem que ir até o porto de destino e tem que chegar até a porta do cliente. Então, a atividade terrestre vai continuar. Mas a Marinha, ela dentro do seu programa, ela já tem hoje contratado o consórcio com a Embraer e o Estaleiro Oceano, já em Itajaí, quatro fragatas da classe Tamandaré. Tem o projeto dos cinco navios-patrolha, de 46 patrulhas oceânicas. Ontem também, hoje saiu uma boa notícia também: a Marinha está criando um grupo para estudar já a contratação, de como viabilizar a contratação e um dos patrulha oceânica e um navio-patrolha de 1.800 (não compreendido) projetos. Então, os projetos na Marinha estão efetivamente andando, além do navio de apoio antártico que já está licitado, lá na fase final.

Outra atividade muito importante que a gente destaca aqui é a consciência da criação do cluster naval. É uma iniciativa fantástica, porque está conseguindo identificar quais são os eventuais fornecedores, onde estão localizados, o que é que eles precisam fazer, já que tem uma demanda definida e extensa, eles possam se preparar para participar disso. É um exemplo a ser seguido.

A atividade de função naval no mundo inteiro se concentra em clusters. Você vai na Noruega, na região de Ekofisk(?). Então, ali a construção acontece naquela região. Você vai para a Coreia, a mesma coisa. Ou seja, a existência de cluster é primordial para o desenvolvimento da atividade.

Aí vocês veem a iniciativa do cluster, os apoiadores, a Firjan pertence ao grupo de apoiadores, mas é uma iniciativa fantástica, porque ela está mapeando, embora tenha sede aqui no Rio, ela está mapeando as oportunidades para o Brasil todo.

Eles identificam, então, os demandantes, o petróleo o gás de modo que esse cluster ele identifica demandantes não só para as demandas da Marinha, mas de petróleo o gás, transporte marítimo de longo curso, transporte marítimo de cabotagem, transporte fluvial, as Forças Armadas e náutica. O que vem do primeiro elo, então, são os estaleiros, os epeicistas, afretadores; chegando, então, lá no segundo elo desde a Engenharia Naval básica, toda a linha final de peça, metalurgia, serviços técnicos especializados. Ou seja, é uma visão holística, objetiva, identificando os elos e, aí, a indústria vai se encaixar em cada um lá no segundo elo, de forma, tendo uma demanda clara estabelecida.

Eu, antes de encerrar, eu queria fazer aqui uma observação, fruto da experiência de atuar em estaleiros esses anos todos. A atividade de construção naval, como eu disse, primeiro ela é meio, não é fim. Não existe construção naval se não tiver uma indústria marítima. Eu tenho a carga, eu preciso ter o navio para exportar e... só que são atividades de intensiva aplicação e mão de obra e capital. E se a gente não resolver, não equacionar o problema da estruturação de capital para essa indústria, ela não vai florescer, infelizmente. Porque eu me lembro na época em que aquele sonho grande de se poder fazer tudo a qualquer custo, abriu-se um estaleiro em cada esquina, estaleiros enormes. O País investiu uma fortuna incalculável em estaleiros e dizia: "nó, eu tenho 52 navios para fazer no Atlântico Sul." E eu dizia: 52 navios não é nada para uma indústria de construção naval, porque só o Hyundai na época produzia 70 embarcações por ano. Ou seja, você fazer um investimento de bilhões, olhando, achando que a Petrobras ia conseguir manter isso tudo, isso não existe. Quer dizer, nós temos que realmente olhar a forma da iniciativa privada.

Hoje eu vejo, quando se abriu... a área de petróleo não está só na mão da Petrobras. Aquele modelo que a gente contratou, com sucesso, embarcações offshore, onde a Petrobras estabelecia as especificações e os estaleiros faziam de acordo com aquela especificação. Só que hoje estão surgindo alguns problemas. Na época a Petrobras tinha exigências de especificações que não era bem o que os amadores acreditavam que era necessário, embarcações muito especializadas. Fato que muitas delas estão paradas precisando de uma adaptação.

O modelo de contrato de 8 + 8 anos foi ótimo, porque deu vazão, acesso ao financiamento. Mas, lá fora, essas contratações basicamente não funcionam assim. Lá é todo dia é dia, como um táxi. A embarcação está disponível e a petroleira contrata.

Eu acho que essa mudança, essa mistura dos dois modelos, que está sendo hoje introduzida com a chegada das grandes petroleiras para operar no Brasil juntamente com a Petrobras, seja como operadora ou como consorciadas, está trazendo esse outro modelo de especificações mais genéricas. O que importa para petroleira é qual é o serviço que tem que ser feito. Para ela não interessa se a embarcação tem um ou dois guinchos. O que ela precisa é que o serviço que ela quer que seja feito seja feito. Quem conhece isso são os operadores.

Eu acho que isso vai ser salutar também, porque pode baratear o custo da embarcação. Eu mesmo participei de alguns projetos onde havia algumas solicitações que a Petrobras pedia para incluir e jamais foram utilizadas. E custaram milhões de dólares, porque tinham um modelo, para tentar resolver um problema de Macaé de acesso de carga, onde especificou a existência de PSVs com guindaste para a suprema falta do terminal. E esses guindastes jamais foram utilizados. Então, eu acho que isso vai ser proveitoso.

Mas volto a insistir: a atividade de construção naval precisa estudar uma forma de que a estruturação de capital dos estaleiros possa ser feita. Tem que haver uma redução. É impossível ter tanto estaleiro grande, não vai haver demanda para isso, é insuficiente. Então, é tentar salvar o que existe e escolher pontualmente atividades que o empresário possa realmente ver horizonte para retorno do seu investimento.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Paulo, parabéns pela sua exposição, muito elucidativa. É um aprendizado aí para todos nós. Agora a Karine vai dar prosseguimento à exposição também. Não é isso, Karine?

A SRA. KARINE BARBALHO - Deputada, eu estou aqui. Assim, nós estamos à disposição, eu e Heber somos aqui... Eu sou a responsável pela gerência de petróleo e gás naval, o Heber foi o responsável coordenador dessa publicação do panorama naval. E hoje é responsável pela divisão de cadeias de valor, que é um trabalho que a gente está estruturando a partir deste ano, para a gente poder ter uma relação mais próxima, de fato, com esses fornecedores do mercado de óleo e de gás.

E a gente está aqui mais à disposição para responder perguntas, para a gente poder fazer aí um bom debate. E eu acredito que a gente possa utilizar aí o tempo que a gente tem para estruturação de alguma proposta de trabalho mesmo. Eu fico mais à disposição mesmo.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Está ótimo, Karine. Obrigada. Então eu vou aqui abrir a palavra para os deputados. O deputado Waldeck Carneiro aqui, por mensagem, pediu desculpas, mas ele tinha que se ausentar e justificou. Ele vai ter que fazer uma visita técnica, porque participa também de uma outra Comissão. Mas, até poucos minutos, ele também estava aqui conosco.

E a exposição que o Paulo fez, de certa forma, também nos deixa um pouco mais animados em relação ao setor e pelo trabalho que todos já vêm desenvolvendo dentro do propósito de estar tentando resgatar o que ele mesmo, Paulo, aí denominou como a indústria marítima. E aí a gente tem, como ele mesmo disse, para que essa indústria possa funcionar, precisa de demandas. E a gente tem, também, um horizonte com relação a isso.

Então, a informação que o Paulo deu foi bastante elucidativa. A questão, por exemplo, do que ele diz, somente a Petrobras não vai suprir o setor, mas, também, é uma das nossas preocupações, quando vemos a Petrobras, dentro dos contratos que são necessários, deixar, através de uma política que não tem um olhar mais cuidadoso, como ele destacou aqui, desde 97, existia uma legislação que falava da proteção de bandeira e que, depois, avançou para o conteúdo local e que o mundo inteiro tem essa prática de proteção da sua bandeira, do seu mercado de trabalho, com a preocupação de geração de emprego e renda para a sua população.

Então, é esse o nosso propósito. Agradeço, Paulo, e o parabenizo de antemão.