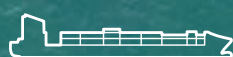
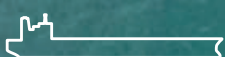


Agenda do SINAVAL para as eleições de 2018



Conteúdo

Carta do Presidente	3
O SINAVAL	4
O papel econômico da indústria naval	5
Dados do setor	8
Navios de apoio marítimo	9
Composição atual da frota	10
Plataformas de produção e sondas de perfuração	11
Situação dos estaleiros brasileiros	13
A indústria naval brasileira não pode naufragar	15
Sistema regulatório, legislativo e fiscal	16

Diretoria

ARIOVALDO SANTANA DA ROCHA
PRESIDENTE

AGOSTINHO SERAFIM JUNIOR
1º VICE-PRESIDENTE

ALCEU MARIANO DE MELO SOUZA
VICE-PRESIDENTE ADMINISTRATIVO
E FINANCEIRO

FERNANDO SAMPAIO BARBOSA
VICE-PRESIDENTE

ARNALDO CALBUCCI FILHO
VICE-PRESIDENTE

PAULO FERNANDO CABRAL REBELO
VICE-PRESIDENTE

MARCELO DE CARVALHO
VICE-PRESIDENTE DE RELAÇÕES
INSTITUCIONAIS

SERGIO HERMES MARTELLO BACCI
VICE-PRESIDENTE EXECUTIVO

IVAN DA FONSECA E SILVA
VICE-PRESIDENTE EXECUTIVO

CARLOS EDUARDO MACEDO
VICE-PRESIDENTE EXECUTIVO (BRASÍLIA)

EDUARDO BATTAGLIA KRAUSE
VICE-PRESIDENTE EXECUTIVO
(REPRESENTAÇÃO REGIONAL DO SUL)

Administração

SERGIO LUIZ CAMACHO LEAL
SECRETÁRIO-EXECUTIVO

KARINNE ALCINA CAMPELLO CAMPI
GERENTE DO DEPARTAMENTO JURÍDICO

JORGE ANTONIO DE FARIA
ASSESSOR DA PRESIDÊNCIA

LAERSON DE FRANÇA SANTOS
DIRETOR FINANCEIRO

TOMÁS BRAGA ARANTES
CONSULTOR JURÍDICO-TRIBUTÁRIO

RENATO LÚCIO GAYOSO NEVES
ASSESSOR JURÍDICO

MARCUS VINÍCIUS BUSCHMANN
ASSESSOR PARA ASSUNTOS TRIBUTÁRIOS

MATHEUS CASADO MARTINS
ASSESSOR PARA ASSUNTOS ESTRATÉGICOS

VALMAR PAES
CONSELHEIRO JURÍDICO

LGA COMUNICAÇÃO
ASSESSORIA DE IMPRENSA

Contato

SINAVAL

SINDICATO NACIONAL DA
INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO
E REPARAÇÃO NAVAL
E OFFSHORE

www.sinaval.org.br

SEDE – RIO DE JANEIRO:
Avenida Churchill, 94 – 6º andar
Centro – Rio de Janeiro – RJ
CEP 20020-050

Tel: (+55 21) 2533-4568
Fax: (+55 21) 2533-5310
sinaval@sinaval.org.br

BRASÍLIA:
SC/NORTE QD 01 BL "F" Nº 79
9º Andar – Sala 912
Edifício America Office Tower
Asa Norte – Brasília – DF
CEP 70711-905

Tels: (+55 61) 3081-8333 / 3081-0333
sinavalbsb@sinaval.org.br

REPRESENTAÇÃO REGIONAL DO SUL:
Rua Fernando Gomes, 128, Conjunto 602
Moinhos de Vento – Porto Alegre – RS
CEP 90510-010

Tel.: (+55 51) 3533-1687

Carta do Presidente

Por uma política industrial consistente

Em 2014, data da última eleição presidencial, a indústria naval brasileira vivia um momento de ápice e conseguiu ficar de pé após décadas de esquecimento.

A política de conteúdo local, as novas encomendas da Petrobras e o aumento da produção offshore fizeram com que o setor avançasse, em média, 19,5% ao ano entre 2000 e 2013, segundo dados do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea).

Esse crescimento resultou na construção de 605 embarcações até 2016 e na criação de mais de 80 mil empregos diretos e 400 mil indiretos, além da qualificação da mão de obra da cadeia produtiva de óleo e gás e do desenvolvimento da economia dos municípios, onde os estaleiros estão localizados.

Passados quatro anos, às vésperas da escolha, continuamos vivendo em um cenário de grandes números. Mas, desta vez, infelizmente, negativos. Tudo o que foi conquistado em uma década de muito investimento e trabalho, hoje se resume a uma tentativa de sobrevivência.

Perdemos mais de 50 mil postos de trabalho. Dos 28 estaleiros associados, 12 não estão operando. E os que restaram encontram-se na UTI, agarrando-se aos seus últimos contratos para não fecharem as portas.

A Petrobras, principal demandante de navios e plataformas no País, foi pressionada pela crise política e econômica, interrompeu projetos, engavetou novas iniciativas e tem pressionado por uma política de baixo conteúdo local. E não se trata apenas da Petrobras. A “tese” de que a indústria naval é cara e ineficiente fez escola, mas não é verdadeira.

Na longa negociação que envolveu Petrobras, governo, ANP e várias instituições e empresas, o SINAVAL tem insistido em mostrar que não podemos jogar no lixo tudo que construímos. O setor naval é estratégico e tem que ser defendido por uma política de Governo. Não queremos privilégios, não temos partido político. Queremos o que toda nação desenvolvida já possui: uma indústria naval saudável.

Provamos ser capazes de produzir navios e plataformas com qualidade e eficiência e, ainda, contribuir para crescimento do País. Como exemplo, o FPSO P-74 foi entregue recentemente à Petrobras e colocado em produção com 86 dias de antecipação em relação ao prazo contratual, do que resultou uma antecipação de caixa de cerca de US\$ 900 milhões para a empresa, se for considerado o preço do barril de petróleo a US\$ 71.

Ver tudo isso afundando, além de incompreensível, é desastroso. Cerca de R\$ 10 bilhões do Fundo da Marinha Mercante – ou seja, dinheiro público – foram investidos e agora estão sendo desperdiçados.

Este documento oferece informações detalhadas sobre o setor e reúne as propostas do SINAVAL para o Brasil desenvolver uma política industrial forte e sustentável no futuro. Nosso objetivo é fornecer um arcabouço de como manter o setor naval forte, competitivo e eficiente.

Como disse antes, nosso projeto não é político. O SINAVAL está aberto ao diálogo e pretende oferecer suas visões e propostas a todos os candidatos.

Ariovaldo Rocha

Presidente do SINAVAL

O SINAVAL

O SINAVAL é a instituição que representa os estaleiros brasileiros instalados em diversas regiões do País.

Tem a missão de defender os interesses das indústrias deste setor e participar de grupos de estudos em órgãos governamentais e instituições de ensino e pesquisa.

Ao longo de sua história, vem participando das principais discussões em prol de um ambiente favorável à competitividade da indústria naval no Brasil.

Há atualmente 28 associados (eram 50 nas eleições de 2014), dentre os quais estão os principais estaleiros do País distribuídos em diversos estados.



Segmentos de atuação

Os estaleiros brasileiros trabalham para dez diferentes segmentos do mercado:

Offshore

É o segmento com maior volume de demanda com plataformas de produção, sondas de perfuração e navios de apoio marítimo.

Petroleiros e navios de produtos

Navios de transporte de petróleo e seus derivados na costa brasileira.

Porta-contêineres

Navios para transporte de carga em contêineres ao longo da costa brasileira, segmento com predominância de operação de navios de bandeira estrangeira.

Graneleiros

Navios para transporte de minérios e grãos na costa brasileira.

Barcaças e empurradores

Embarcações para transporte fluvial de grãos, combustíveis e minérios.

Rebocadores portuários

Embarcações de apoio portuário para auxiliar as manobras e a atracação de navios nos portos brasileiros.

Embarcações militares

Navios-patrolha e submarinos.

Navios fluviais, barcaças e empurradores

Embarcações para transporte de produtos em hidrovias e águas interiores.

Construção náutica

Embarcações de esporte e lazer, tais como iates e lanchas.

Reparação naval

Docagem e manutenção de embarcações.

O papel econômico da indústria naval

A indústria naval, em todo o mundo, é considerada de importância estratégica para os países e é apoiada e incentivada por seus governos

É um projeto da sociedade, por representar a mobilização de grandes contingentes de mão de obra, além de impulsionar a economia pelo seu alto fator de multiplicação que proporciona ao longo de toda a cadeia produtiva.

É também um elo vital no processo de inserção dos países na economia mundial como parte da logística de transportes dos bens produzidos nos países. Essa indústria também constrói estruturas e bens para o segmento offshore, que representam um amplo mercado no Brasil, especialmente após a descoberta do pré-sal, na construção de navios-sonda, plataformas de produção e navios de apoio marítimo e engenharia submarina.

Nas eleições de 2014, o Brasil vivia um momento de grande recuperação da indústria naval com as demandas da Petrobras, a política de conteúdo local e a concessão de crédito via Fundo da Marinha Mercante (FMM). Foram dez anos de um trabalho que movimentou a cadeia produtiva, reergueu todo o setor e resultou na construção de 605 embarcações. Foram muitos investimentos, tanto do Governo como das empresas privadas, que resultaram em uma expressiva geração de emprego e renda, além da formação de mão de obra altamente especializada.

É inquestionável o impacto social e econômico causado pela construção dos estaleiros em diversas regiões do País. Além da qualificação da mão de obra, gerando novas oportunidades para muitos trabalhadores, diversos negócios tiveram origem após a chegada dos estaleiros nos municípios, movimentando o comércio e a economia local.

Hoje, passados quatro anos, o cenário é completamente diferente. As mudanças de diretrizes do Governo Federal impactaram diretamente toda a cadeia produtiva da construção naval. Houve uma queda brutal no número de empregos. A falta de encomendas e as alterações nas regras de conteúdo local ameaçam a sobrevivência dos estaleiros.



Batismo do navio Celso Furtado no Estaleiro Mauá

Série histórica dos empregos no setor de construção naval e offshore – 2000 a 2018

	Dez/00	Dez/01	Dez/02	Dez/03	Dez/04	Dez/05	Dez/06	Dez/07	Dez/08	Dez/09
Sudeste	1.492	3.147	5.512	6.398	11.297	13.166	17.847	28.874	28.468	31.068
Nordeste	64	57	52	21	133	320	320	4.403	6.573	9.037
Norte	84	90	125	150	175	190	225	3.516	2.841	3.057
Sul	270	682	804	896	1.046	766	1.208	2.207	2.395	3.338
Total	1.910	3.976	6.493	7.465	12.651	14.442	19.600	39.000	40.277	46.500

	Dez/10	Dez/11	Dez/12	Dez/13	Dez/14	Dez/15	Dez/16	Dez/17	Abr/18
Sudeste	26.768	25.741	31.571	32.698	33.510	25.003	13.095	14.133	14.369
Nordeste	12.231	13.171	7.564	8.755	20.437	5.701	5.786	5.990	5.602
Norte	9.655	12.358	13.688	12.482	12.600	7.911	7.226	7.858	5.528
Sul	7.458	7.897	9.213	24.201	15.925	14.767	8.670	6.045	4.040
Total	56.112	59.167	62.036	78.136	82.472	53.382	34.777	34.026	29.539

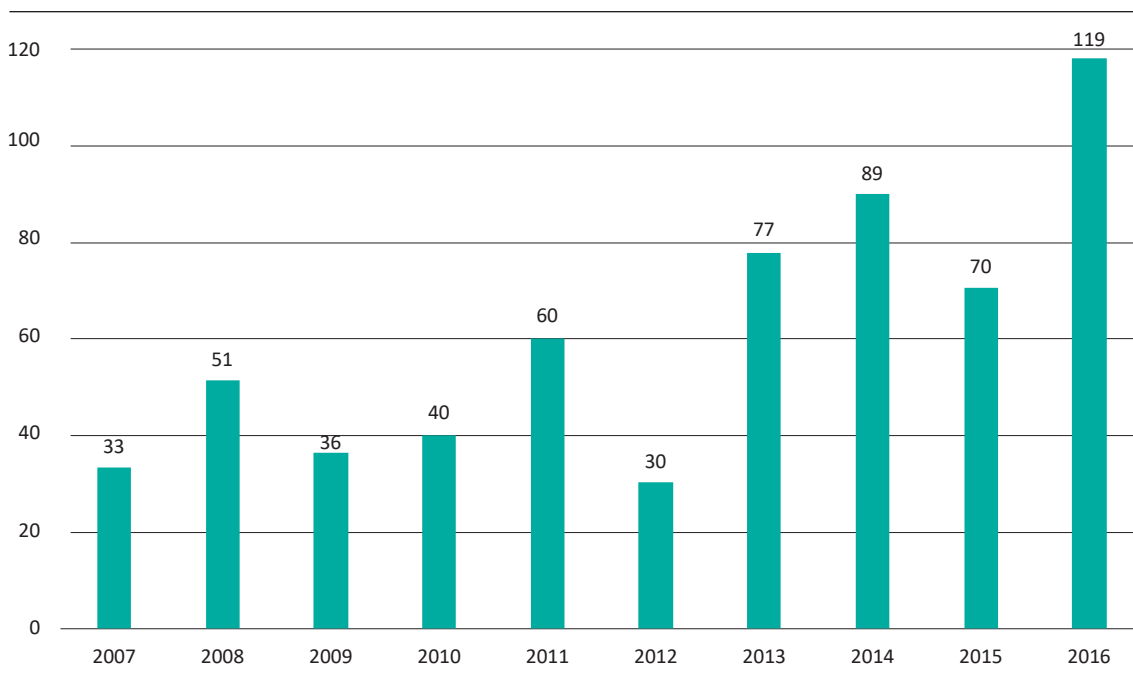
Fonte: SINAVAL

A política de conteúdo local foi determinante para a modernização do parque industrial e toda a cadeia produtiva de bens e serviços para a indústria de óleo e gás. Criou condições para que o Brasil – seguindo o exemplo de países onde existe uma indústria naval forte, como a Coreia do Sul e o Japão – investisse em uma década mais de R\$ 20 bilhões via FMM na construção de novos estaleiros e na modernização dos existentes.

Na vigência dessa política, a indústria brasileira construiu e entregou nove plataformas com índices de nacionalização e prazos plenamente satisfatórios.

Projetos concluídos por ano: embarcações

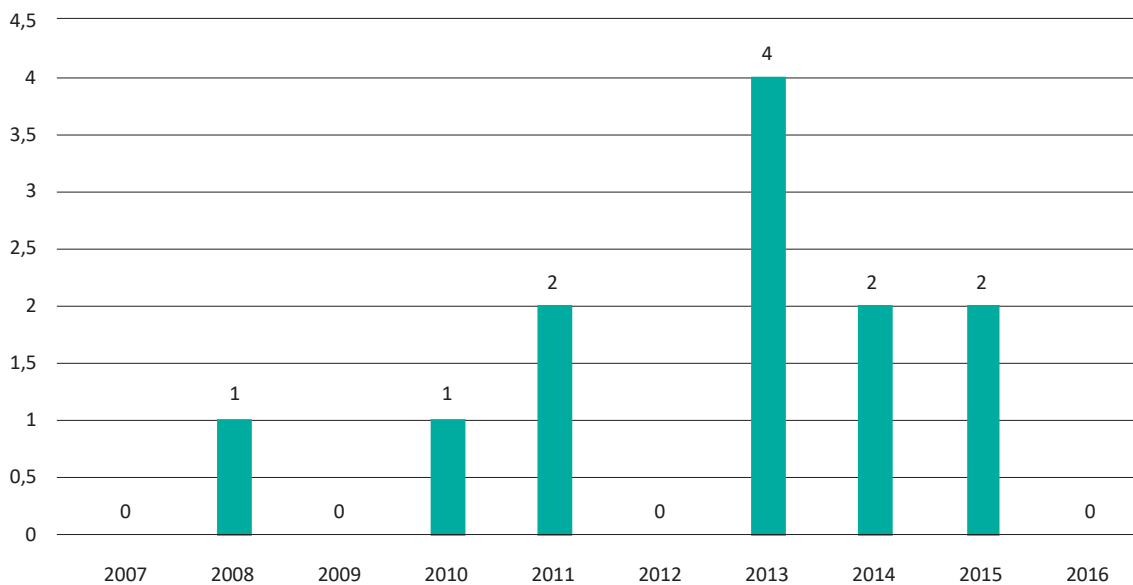
605 construídas de 2007 a 2016



Fonte: Ministério dos Transportes

Projetos concluídos por ano: estaleiros

12 construídos de 2007 a 2016



Fonte: SINAVAL



Petroleiro Dragão do Mar (Divulgação Presidência da República)

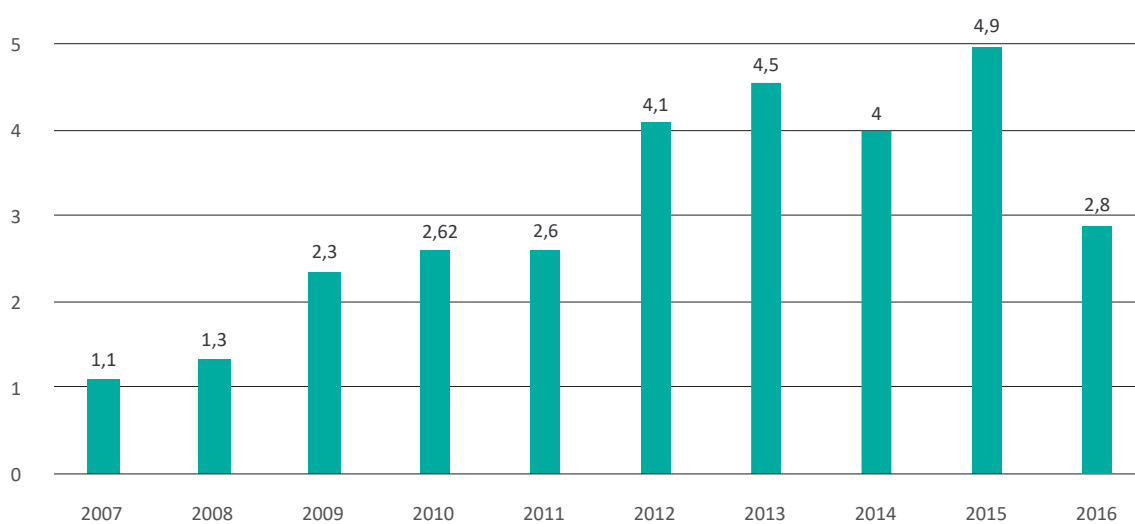
Dados do setor

A construção naval brasileira provou que é capaz de ser uma alternativa concreta para a oferta local de navios, sondas de perfuração e plataformas de produção de petróleo

De 2007 a 2016, foram concluídas 605 embarcações financiadas pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM), que desembolsou, desde 2007, R\$ 30,2 bilhões.

Desembolsos anuais realizados diretamente pelo Tesouro

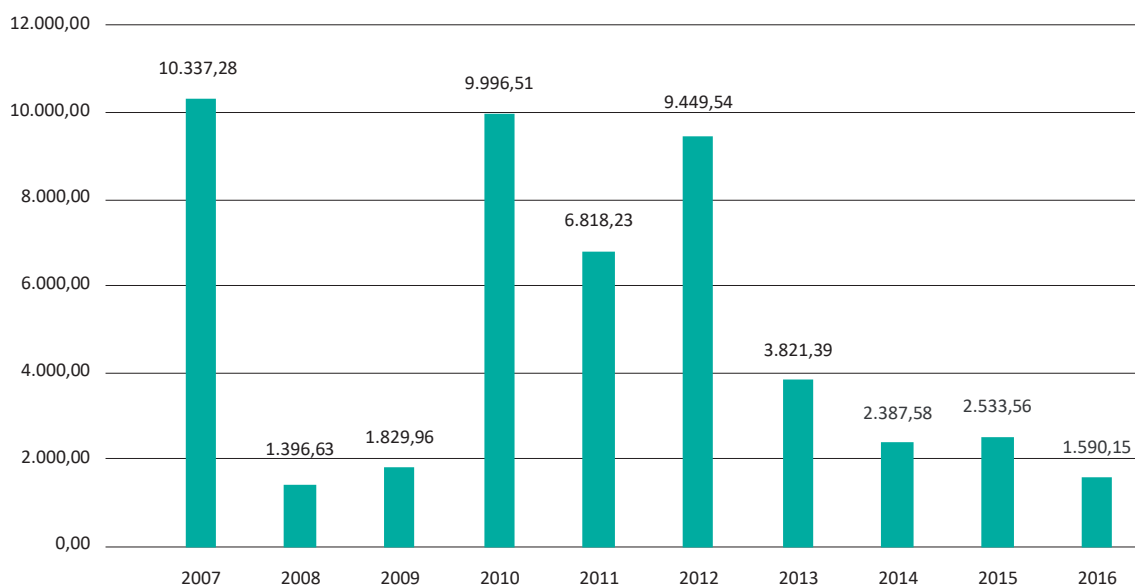
FMM-OGU (Orçamento Geral da União) para os agentes financeiros – Lei 12.249/2010
Total de R\$ 30,2 bilhões de 2007 a 2016



Fonte: Ministério dos Transportes

Valores contratados de projetos

Total de R\$ 50.640 bilhões de 2007 a 2016



Fonte: Ministério dos Transportes

Navios de apoio marítimo

Navios de apoio marítimo são fundamentais para a exploração de petróleo em alto-mar

A denominação “apoio marítimo” abrange as seguintes atividades principais:

PSV – Platform Supply Vessel

Realiza o suprimento a plataformas de petróleo transportando água, alimentos, combustíveis, peças de reposição e consumíveis diversos para o pessoal embarcado e para as operações.

AHTS – Anchor Handling Tug Supply

Realiza o reboque de plataformas e o manuseio de âncoras para seu correto posicionamento; também realiza atividade de suprimentos.

RSV – ROV Support Vessel

Realiza as operações de suporte à operação submarina com o uso de veículos submarinos de operação remota (ROV).

OSRV – Oil Spill Recovery Vessel

Realiza operações de resposta e contenção a derramamento de óleo e outras operações de apoio.

MPSV – Multi Purpose Support Vessel

Navio de finalidades gerais; realiza diversas operações, como lançamento de linhas flexíveis em baixa profundidade, combate a incêndio, salvamento, combate à poluição e outras.

PLSV – Pipe Layer Support Vessel

Realiza as operações de assentamento de dutos flexíveis no solo marinho que interligam os diversos poços de produção de um sistema submarino até a subida dos dutos às plataformas de produção.

SV – Mini Supply Vessel

Versão reduzida das embarcações PSV.

FSV – Fast Supply Vessel

Embarcação de alta velocidade, como se fosse um PSV mais ágil.

DSV – Diving Support Vessel

Embarcação especializada no apoio ao mergulho oceânico.

WSV – Well Stimulation Vessel

Embarcação para estimulação de poços de petróleo, com equipamentos para monitorar e melhorar a produtividade dos poços em operação.

LH – Line Handlers

Manuseio de linhas, cabos e mangotes para apoio às operações de reboque, e suprimentos e transferências de petróleo bruto das plataformas aos navios aliviadores.

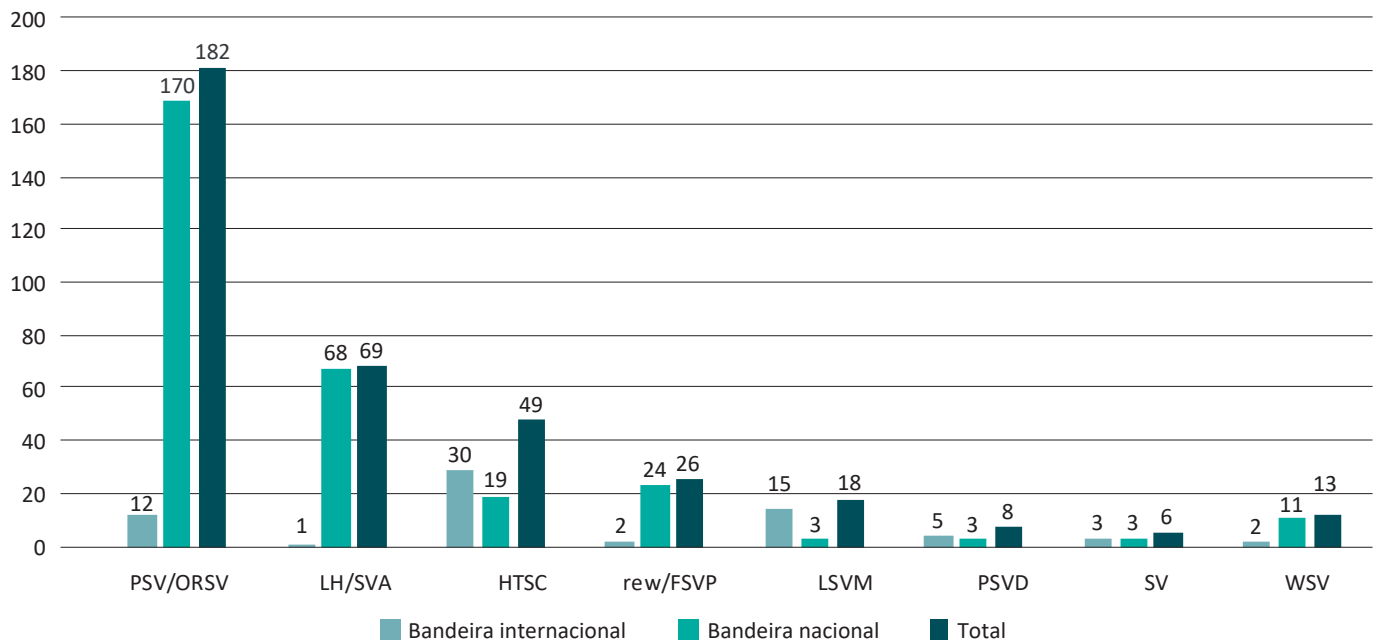
Crewboat

São os navios para transporte de tripulações entre plataformas e entre terminais terrestres e plataformas e outros navios em alto-mar.

Composição atual da frota

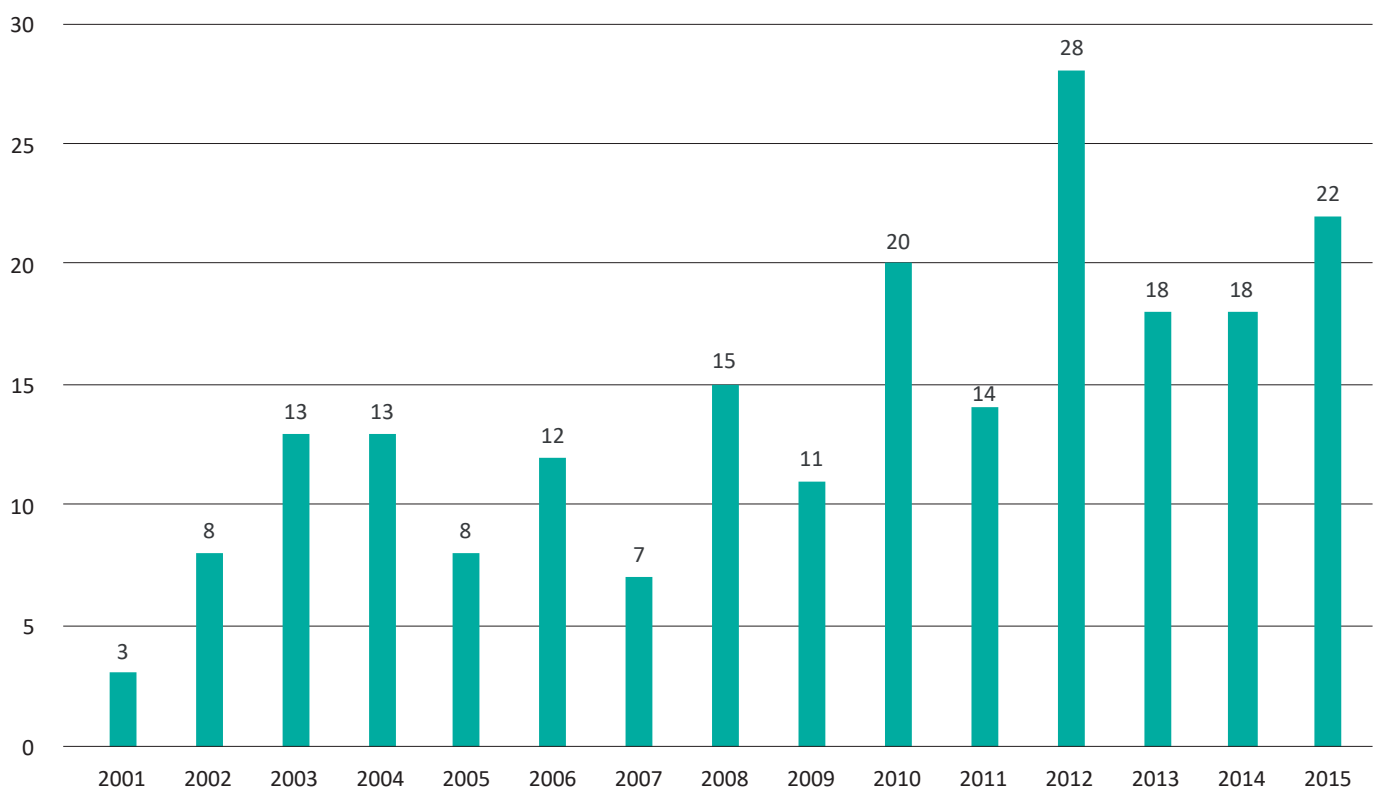
Principais tipos de navios de apoio marítimo

Os navios de bandeira estrangeira lideram nos segmentos de maior valor de diárias: PSV, AHTS, PLSV e RSV



Fonte: SINAVAL

Embarcações de apoio marítimo entregues por ano no Brasil até 2015



Fonte: SINAVAL

Plataformas de produção e sondas de perfuração

A plataforma de produção de petróleo em alto-mar, que pode ser dos tipos FPSO (geralmente construída a partir de um casco de petroleiro) ou semissubmersível, é a estrutura flutuante que permite o primeiro tratamento do petróleo bruto extraído do subsolo marinho.

Opera de forma integrada com o sistema de produção submarino e é construída para durar de 20 a 30 anos, o tempo de vida de um campo produtor.

Se em 2014 os estaleiros brasileiros tinham uma das maiores carteiras de encomendas de plataformas de produção do mundo, o mesmo não se pode dizer no atual cenário. Grande indutora do crescimento da indústria naval em um passado muito recente, a Petrobras cancelou contratos e cortou investimentos no País, deixando os estaleiros brasileiros sem novas encomendas que possam manter não só suas atividades, como também seguir com a curva de aprendizado.

O mesmo cenário se repete no que se refere às sondas de perfuração. A promissora entrada do Brasil do mercado de construção de sondas, que movimentou a carteira de encomendas dos estaleiros existentes e atraiu a implantação de dois novos, ficou na história.

Não há nenhum contrato para construção de sondas no Brasil atualmente, nem expectativa que esse quadro mude, em futuro próximo.



FPSO P-74

TIPO DE CONSTRUÇÃO	QUANTIDADE	ESTALEIROS CONSTRUTORES	OBS
Petroleiros	5	Estaleiro EAS (PE), navios Aframax (sendo uma entrega em abril/2018 e a última em meados de 2019).	
Gaseiros	1	Estaleiro VARD Promar (PE).	
Sondas de perfuração (construções interrompidas)	28	Estaleiro RG (RS); BrasFELS (RJ); Estaleiro EJA-Jurong (ES); Estaleiro Enseada (BA).	
Plataformas de produção	5	P-75 e P-77 – Estaleiro COSCO (China), integração no Estaleiro QGI (RS); P-76 – integração sendo finalizada na Techint; P-68 – integração no Estaleiro EJA-Jurong (ES); P-67 – integração sendo feita no Estaleiro COOEC (China); P-69 – em fase final para entrega pela BrasFELS (RJ).	2 FPSOs estão em fase final de entrega
Navios de apoio marítimo	27	1 PLSV no Estaleiro VARD Promar (PE); 6 PSVs no Estaleiro Navship (SC); 12 rebocadores no Estaleiro Detroit (SC); 4 rebocadores no Estaleiro da Wilson, Sons (SP); 4 AHTS no Estaleiro Oceana (SC).	
Navios para navegação fluvial e apoio portuário	100	Em diversos estaleiros de pequeno e médio portes.	
Submarinos	5	Estaleiro de Submarinos (RJ).	
TOTAL	171		

Fonte: SINAVAL



FPSO P-58 (Agência Petrobras)

Situação dos estaleiros brasileiros

ESTALEIROS DE GRANDE PORTE

Estaleiro	Estado	Situação
ATLÂNTICO SUL	PE	Aframax (sendo a primeira entrega em abril/2018 e a última em meados de 2019)
BRASFELS	RJ	Finalizando a integração da P-69 – Sem carteira após o encerramento
RG	RS	Em processo de Recuperação Judicial
EISA	RJ	Em processo de Recuperação Judicial
MAUÁ	RJ	Fazendo apenas reparos de pequenas embarcações – Cais e carreira ocupados por casco de navios da Transpetro que tiveram contratos cancelados
VARD PROMAR	PE	Com um navio gaseiro em construção – construção de 1 PLSV para Dofcon
QGI	RS	Sem atividades
RENAVE	RJ	Atuando em reparo
BRASA	RJ	TUP – Terminal de Uso Privado
EBR	RS	Sem atividades
EJA – Estaleiro JURONG Aracruz	ES	Integração dos módulos da P-68
ENSEADA Indústria Naval	BA	TUP – Terminal de Uso Privado

Fonte: SINAVAL/Estaleiros

ESTALEIROS DE MÉDIO PORTE

Estaleiro	Estado	Situação
ALIANÇA	RJ	Fazendo manutenção para a frota da CBO
VARD NITERÓI (atual Mac Laren)	RJ	Virou Mac Laren após o contrato de aluguel do terreno se encerrar
WILSON, SONS	SP	Construção de Rebocadores – Manutenção da própria frota
SÃO MIGUEL	RJ	Construindo embarcação graneleira
ARPOADOR	RJ/SP	Sem atividades
DETROIT	SC	Em atividade
DSN EQUIPEMAR	RJ	Fechado
ENAVAL	RJ	Manutenção de Plataformas da Petrobras
ETP	RJ	Sem atividades no momento
NAVSHIP	SC	Construindo embarcação para BRAM
INTECNIAL	SC	Está em Recuperação Judicial
KEPPEL SINGMARINE	SC	Manutenção
NAPROSERVICE	RJ	Sem atividades de construção naval
RIO NAVE	RJ	Sem atividades de construção naval
SERMETAL	RJ	Sem atividades de construção naval
UTC	RJ	TUP
INACE	SC	Aguardando informações
BIBI	AM	Construindo Embarcações para o setor agrícola e região AM
RIO MAGUARI	PA	100 barcas
RIO TIETÊ	SP	Sem atividades
ESTALEIRO OCEANA	SC	4 AHTS para o Grupo até novembro
EASA	AM	

Fonte: SINAVAL/Estaleiros

ESTALEIROS MILITARES

Estaleiro	Estado	Situação
Arsenal de Marinha	RJ	Manutenção e reparos para a própria Marinha do Brasil
Itaguaí Construções Navais	RJ	Construindo 5 submarinos (4 convencionais e 1 com propulsão nuclear)

Fonte: SINAVAL/Estaleiros



Estaleiro EBR em janeiro de 2018



Estaleiro EBR em abril de 2018, após saída da P-74

A indústria naval brasileira não pode naufragar

A indústria naval é sustentada por três pilares: reserva de bandeira nacional, demandas da Marinha Brasileira e da Petrobras, e conteúdo local. Todos eles estão ameaçados.

O SINAVAL propõe a adoção de medidas que possam mudar essa situação e reaquecer o setor, recuperando os empregos perdidos, gerando novos e fazendo a economia voltar a girar em torno da cadeia produtiva da qual faz parte.

A indústria naval tem que ser competitiva e, para isso, é necessário que se gere uma demanda consistente que permita a evolução da curva de aprendizado e, conseqüentemente, a possibilidade de disputar mercado.

A Petrobras cumpre um papel importante na medida em que é a principal demandante do Brasil e sempre gerou empregos e incentivou a indústria local. Mas, nos últimos três anos, essa característica da maior empresa do País se perdeu em prol da recuperação do seu caixa. A saúde financeira da Petrobras é interesse de todos, mas recuperar a Petrobras não pode ser sinônimo do fim de toda uma indústria.

A Marinha Brasileira tem necessidade de renovação de sua frota, que tem mais de 30 anos, e a indústria naval brasileira tem plena capacidade de absorver essa demanda.

Conteúdo Local

Muito foi investido e produzido graças à política de conteúdo local no Brasil e é possível fazer muito mais nessa nova fase de exploração do petróleo no País aprimorando as regras, não excluindo. O conteúdo local precisa ser visto como uma política de Estado que traz benefícios ao País.

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP publicou nova resolução que considerou o conteúdo local com 40% para três famílias em contratos antigos: engenharia; equipamentos e construção; e integração de módulos e cascos.

É importante que sejam estabelecidas as mesmas regras para contratos futuros, garantindo, dessa forma, o crescimento do emprego nas empresas do setor no Brasil (e não na China), a geração de renda e mais segurança para novos investimentos.

Política protecionista mundial

Uma forte política protecionista defende a capacidade de vários países em contar com frotas sob seu controle (incluindo bandeiras de conveniências) para o domínio estratégico sobre o transporte de cargas domésticas e internacionais. O Brasil precisa seguir esse caminho.

Os EUA têm o centenário Jones Act, recentemente reforçado, que assegura o transporte na sua costa de navios construídos localmente e com tripulação exclusiva de norte-americanos.

A China recentemente negou ao consórcio P3, formado pelos maiores transportadores de contêineres do mundo – Maersk, CMA-CGM e MSC – o direito de operar em seus portos. O consórcio domina mais de 40% do mercado mundial e é monitorado pelo Global Shippers Forum, com sede em Londres, para verificar práticas que impeçam a livre concorrência no mercado de fretes.

A Coreia do Sul anunciou um plano para construção de 200 navios nos próximos três anos como parte da reestruturação da indústria naval e aumento da competitividade.

Sistema regulatório, legislativo e fiscal

O SINAVAL propõe que sejam priorizadas políticas públicas que fortaleçam as atividades do setor naval para que este setor possa retomar seu papel na economia brasileira

- Manter e aperfeiçoar o sistema regulatório, legislativo e fiscal da indústria da construção naval.
- Manter e aperfeiçoar a política pública de preferência local nos fornecimentos de navios e plataformas de produção de petróleo e sondas de perfuração.
- Assegurar recursos ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) para ampliar a construção local de navios.
- Aperfeiçoar a Lei da Navegação para ampliar a construção local de navios por operadores de transporte marítimo de cabotagem e de longo curso.
- Manter e aperfeiçoar os incentivos fiscais, estaduais e federais à construção naval.
- Aperfeiçoar a ampliar o alcance do Fundo de Garantia da Construção Naval (FGCN).
- Estimular as iniciativas de financiamento à produção através de fundo de recebíveis, conforme prática já adotada pela Petrobras.
- Aperfeiçoar a visão estratégica sobre o papel da construção naval de assegurar o fornecimento, no Brasil, de navios e equipamentos para transporte marítimo e produção de petróleo em águas territoriais brasileiras.
- Fortalecer o ensino técnico e superior nas especialidades essenciais à indústria da construção naval.
- Ampliar os recursos para o desenvolvimento científico e tecnológico da indústria da construção naval, em parceria entre essa indústria e as universidades.

Manutenção da desoneração fiscal nos fornecimentos para a construção naval

- Decreto nº 6.704, de 19/12/2008, que trata da desoneração do IPI para o fornecimento de materiais e equipamentos para a construção naval, e Lei nº 11.774, de 17/9/2008, que trata da redução a zero das alíquotas de PIS/Pasep e Cofins sobre equipamentos destinados à construção naval.

Manutenção do Fundo de Garantia da Construção Naval

- O fundo foi criado pela Lei nº 11.786, de 25/9/2008, complementada pela Lei nº 12.058, de 13/10/2009, com destinação de R\$ 5 bilhões para formação de seu patrimônio, prevendo a retirada da cobrança de Imposto de Renda das aplicações financeiras para sua manutenção.

Repetro

- Manutenção e aperfeiçoamento desse regime aduaneiro especial, que permite a importação de equipamentos específicos para serem utilizados diretamente nas atividades de pesquisa e lavra das jazidas de petróleo e gás natural, sem a incidência dos tributos federais – II, IPI, PIS e Cofins.

Desoneração da folha de pagamento

- Retomada e aperfeiçoamento da legislação de desoneração da folha de pagamento que beneficia 56 diferentes setores, incluindo a construção naval brasileira. A legislação estimula o aumento da contratação de pessoal, substituindo a contribuição previdenciária sobre a folha de pagamento por uma contribuição sobre o faturamento, excluindo os valores referentes à exportação.

Reforma Tributária

- Para simplificar o sistema tributário, a sugestão é criar um único imposto de valor agregado incidindo sobre todos os bens e serviços.

Reforma Previdenciária

- No sentido de equilibrar o sistema previdenciário, é necessário evoluir para um modelo geral de aposentadorias e pensões para todos os brasileiros, eliminando os privilégios das diversas corporações e ajustando a idade mínima, idêntica para homens e mulheres, de forma crescente e automática em função do aumento contínuo da expectativa de vida. O financiamento do sistema deverá migrar, progressivamente, dos salários e da folha de pagamento para outras fontes como, por exemplo, o faturamento e a renda.

Financiamento

- Oferta de financiamento com juros competitivos e extinção da intermediação dos agentes financeiros nas operações com o BNDES são importantes medidas para fomentar investimentos.

Reforma Monetária

- Substituição da Selic por uma taxa de juros de curto prazo fixada pela inflação projetada e acrescida do risco país, com definição da taxa de juros de longo prazo definida pelo mercado.
Eliminar a indexação de preços de contratos por índices ligados à inflação.

Juros

- O Banco Central deve centrar seus esforços na diminuição dos spreads bancários para reduzir os juros de mercado a níveis comparáveis com os concorrentes internacionais. Também deve eliminar a cunha fiscal incidente sobre todos os empréstimos e estimular a competição entre os bancos, limitando os ganhos com tarifas e serviços.

Câmbio

- A política cambial tem de ser definida por um Conselho Cambial, que terá como objetivo manter um câmbio adequado, ou seja, que torne competitivas as empresas brasileiras que utilizam gestão e tecnologia com qualidade equivalente a seus concorrentes externos. Este câmbio deverá ser mantido competitivo ao longo do tempo visando o equilíbrio ou superávit em conta corrente.

Ambiente Legal e Jurídico

- É necessário simplificar a legislação fiscal, trabalhista e de meio ambiente, entre outras, para eliminar, na medida do possível, o ambiente de insegurança jurídica para as empresas, que convivem com a contínua ameaça de passivos de difícil mensuração e de alto custo administrativo, bem como reduzir fortemente as exigências de obrigações acessórias que adicionam mais custos que, somados, inflam fortemente os custos de transação, reduzindo a competitividade da produção brasileira.



PSV Siem Giant – Estaleiro Vard (Divulgação Vard/Siem)



Batismo da P-56 – Estaleiro BrasFELS

Estaleiros associados ao SINAVAL



BAHIA

ENSEADA Indústria Naval S.A.

ESPÍRITO SANTO

EJA – Estaleiro JURONG Aracruz Ltda.

PARÁ

Estaleiro RIO MAGUARI S.A.

PERNAMBUCO

ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL S.A.

VARD PROMAR S.A.

RIO DE JANEIRO

ALIANÇA S. A. – Indústria Naval e Empresa de Navegação

B-Port Logística Offshore e Estaleiro Naval Ltda.

BrasFELS S.A.

CMO – Construção e Montagem Offshore S.A.

DOCK Brasil Engenharia e Serviços S.A.

DOCKSHORE Navegação e Serviços Ltda.

ENAVAL – Engenharia Naval e Offshore Ltda.

Estaleiro BRASA Ltda.

Estaleiro MAUÁ S.A.

Estaleiro Quissamã Ltda.

Estaleiro SÃO JACINTO Ltda. (Grupo Mulceiro)

ETP Engenharia Ltda.

ICN – Itaguaí Construções Navais S.A.

Navegação SÃO MIGUEL Ltda.

QUEIROZ GALVÃO Naval S.A.

RENAVE – Empresa Brasileira de Reparos Navais S.A.

TRIUNFO Operadora Portuária Ltda.

VARD Electro Brazil (Instalações Elétricas) Ltda.

RIO GRANDE DO SUL

EBR – Estaleiros do Brasil Ltda.

QGI Brasil S.A.

SANTA CATARINA

DETROIT Brasil S.A.

Estaleiro NAVSHIP Ltda.

KEPPEL SINGMARINE Brasil Ltda.

SÃO PAULO

WILSON, SONS – Comércio, Indústria e Agência de Navegação Ltda.

Outros estaleiros

AMAZONAS

Estaleiro BIBI Eireli

CEARÁ

Indústria Naval do Ceará S.A. (INACE)

PARÁ

EASA – Estaleiros da Amazônia S.A.

PARANÁ

TECHINT Engenharia e Construção

SÃO PAULO

ARPOADOR Engenharia Ltda.



GERENCIAMENTO E CONTEÚDO
LGA Comunicação
www.lgacomunicacao.com.br

DESIGN GRÁFICO
Trama Criações
www.tramacriacoes.com.br

