

A ECONOMIA MUNDIAL HOJE

1. No plano internacional do ponto de vista econômico, há seis focos principais de instabilidade para levar em consideração: I) a desaceleração da China, II) a queda das commodities, III) a perda de ritmo da economia dos países emergentes, IV) as políticas monetárias nacionais em desalinho, V) a situação financeira dos bancos dos países centrais e VI) a queda das bolsas;
2. A redução dos preços do barril do petróleo dentre as diversas commodities tem um forte impacto na dinâmica do segmento naval internacionalmente, visto que grande parte de sua demanda provém do setor petrolífero. A queda da demanda no mundo pelo petróleo, fruto das instabilidades indicadas acima, foi uma das responsáveis por essa queda nos preços, o que pressiona as grandes multinacionais do setor a reavaliarem suas estratégias de produção e investimento no curto e médio prazo;
3. As seis principais petroleiras do mundo (Exxon, Shell, Chevron, BP, Pemex e Statoil) apresentaram recuo de 98% nos lucros líquidos em 2015, comparados a 2014. A previsão de investimentos para 2016 é também de queda, próximos a -8%. As perdas contábeis (depreciação de seus ativos) das grandes petroleiras também foram excepcionais. A PetroChina (maior petroleira da China) também noticiou uma queda de 67% em seus lucros e uma redução de 5% nos investimentos projetados para 2016;
4. Por último, o transporte marítimo também tem passado por fortes pressões, com quedas consideráveis do preço dos fretes a níveis que inviabilizam muitos armadores mundiais. Isso é resultado da queda dos volumes do comércio exterior de países emergentes com o excesso de capacidade existente. Outro agravante nesse segmento se trata das transformações nas grandes embarcações e o descasamento com os portos existentes, que não possuem estrutura para recebê-los.

A ECONOMIA NACIONAL HOJE

5. Os problemas econômicos se agravaram ao longo de 2015, em parte como consequência da contaminação da economia pela instabilidade política vigente. Além disso, enfrentamos os efeitos de um ajuste que cortou gastos públicos, inclusive na área social, com consequências diretas sobre a vida das pessoas de menor renda;
6. O PIB teve retração de 3,8% em 2015 na comparação com o ano anterior e os investimentos reduziram-se em 14,1%; a Pesquisa Industrial Mensal mostrou que a produção industrial brasileira caiu 8,3% em 2015, voltando ao nível de janeiro de 2009, em plena fase aguda da crise

internacional; as vendas no varejo ampliado (que inclui comércio de automotores e material de construção) encolheram 8,6%; o volume de serviços diminuiu 3,6%; e a taxa de desemprego nas seis regiões metropolitanas pesquisadas alcançou 6,9% em dezembro, em comparação com 4,3% em dezembro de 2014. Além disso, a inflação anual acelerou: o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) mostrou uma alta de 10,67% em 2015 (em contraste com 6,41% no ano anterior) e o INPC, que capta a inflação de famílias de renda menor, variou 11,28% (contra 6,23% em 2014);

7. Boa parte desse processo que se iniciou em 2010, com uma desaceleração ano a ano, decorre dos elementos mencionados na conjuntura internacional dos três primeiros focos de instabilidade (a desaceleração da China, a queda das commodities e a perda de ritmo da economia dos países emergentes);

8. A marca definidora da conjuntura nacional atual é a inter-relação entre a economia em recessão com aceleração inflacionária e a disputa política. Talvez as três correias de transmissão mais visíveis entre as esferas da (macro) política e da economia sejam a Operação Lava Jato; a atuação parlamentar; e as incertezas.

O SETOR DO PETRÓLEO NO BRASIL

9. A Operação Lava Jato gerou graves distúrbios nos negócios dos setores de petróleo e construção e fragilizou ainda mais a Petrobras e as empresas da cadeia produtiva do petróleo e gás, num momento de sérias dificuldades para essa indústria em todo o mundo. Além disso, a fragilização das empresas de construção pesada, em decorrência da Lava Jato, e o ajuste fiscal reduziram o volume e ritmo de investimentos públicos em infraestrutura;

10. Assim, o principal setor a puxar os investimentos no país e que constituía o orientador econômico do desenvolvimento, o petróleo e gás, foi francamente atingido pela Operação. E a economia nacional sofreu com a perda de empregos, diminuição dos investimentos, fragilização de grandes empresas nacionais e a perda do dinamizador do crescimento interno. Além disso, o não pagamento de empréstimos feitos às grandes empreiteiras e a empresas do setor de petróleo pode vir a ameaçar a sólida situação do sistema financeiro nacional;

11. A Petrobras, assim como as demais petroleiras, apresentou uma forte baixa contábil em 2015 no valor de R\$ 34 bilhões (em 2014 a queda foi de R\$ 44 bilhões já resultado da operação Lava Jato). Essa baixa contábil (impairment) é a atualização dos valores dos ativos da empresa;

12. A empresa brasileira apresentou também um prejuízo de R\$ 34,5 bilhões em 2015, sendo o segundo maior prejuízo entre as empresas de capital aberto no Brasil, ficando apenas atrás da Vale. Alguns elementos que explicam esse resultado além dos já mencionados acima, são a alta do dólar que tem impacto sobre seu endividamento, os desgastes da operação Lava Jato e a baixa dos preços do barril;

13. A Petrobras vem implementando um forte plano de desinvestimentos, com acentuados cortes em áreas centrais, bem como a tentativa de vender uma série de seus ativos, com foco na distribuição e logística, semelhante ao processo de privatização ocorrido no setor elétrico no passado. Em junho de 2015 apresentou a primeira redução e, de lá para cá, vem nessa mesma linha de ajustes.

OS DESDOBRAMENTOS NO SEGMENTO NAVAL

14. O caso da empresa Sete Brasil é emblemático do transbordamento da crise para o segmento naval. Iniciou com o plano de produzir e gerenciar as sondas (29) de perfuração contratadas pela Petrobras e, depois de deflagrada a Operação Lava Jato, não pagou esses contratos desde novembro de 2014; hoje se encontra sem liquidez nenhuma. A Petrobras propôs a redução para 10 sondas, além de trocar a duração do contrato de 15 anos para cinco e a redução da taxa de afretamento negociada;

15. Entre as propostas de saída para a Sete Brasil seriam a sua falência, recuperação judicial ou fechar o acordo com a Petrobras (não existe um acordo entre os acionistas da mesma – incluídos os bancos e fundos de pensão – para a melhor saída encontrada. Isso se dará após o dia 28/03), ainda que em marcos piores de negociação, preservaria certa produção e condições de pagamentos com os principais estaleiros envolvidos, conservando também a cadeia de produção naval;

16. Junto com isso, as encomendas feitas pela Transpetro através do PROMEF têm sido reduzidas ou canceladas com a justificativa que os estaleiros não estariam cumprindo com os prazos estipulados nos contratos firmados;

17. Outro ponto são os recursos liberados pelo Fundo da Marinha Mercante, que já vinham apresentando quedas desde 2013, quando comparado ao ano anterior. Os dados de 2015 não estão disponíveis, mas, ao que tudo indica, sua própria fonte de financiamento – o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) – está em queda, já que o nível de importações tem se reduzido por conta da crise econômica instalada;

18. A carteira de encomendas nos estaleiros no final de 2015 era de 236, enquanto para o mesmo período de 2014 esse número era de 324. Embora muitas embarcações tenham sido entregues em 2015, a reposição da carteira de encomendas com novos pedidos vem diminuindo num ritmo maior do que das entregas (no fim de 2013 esse número era de 381);

19. INFORMAÇÕES DAS MOVIMENTAÇÕES NOS ESTALEIROS:

- O Estaleiro Atlântico Sul (EAS), de Pernambuco, rompeu o contrato de produção de sete navios-sonda no dia 20/02/2015 – um projeto de US\$ 6 bilhões –, por conta desses atrasos de pagamento. Estão em risco os cancelamentos com a Transpetro da produção de outros quatro

petroleiros Suezmax (inicialmente o projeto era para 22 petroleiros, reduzido pela metade depois, sendo que já haviam sido entregues sete destes), e o avanço das obras estava abaixo de 50% para todos eles;

- O Estaleiro Vard Promar, de Pernambuco, também teve uma redução para seis gaseiros a serem produzidos e a Transpetro cancelou a construção de duas unidades (uma já foi entregue);

- O EISA Petro 1, em Niterói (RJ), está paralisado desde julho de 2015 por rescisão contratual da Transpetro (Sociedade de Propósito Específico);

- O EISA Ilha tem feito duros cortes de mão de obra e estuda entrar em recuperação judicial. Não possui nenhum contrato com a Petrobras, Transpetro ou Sete Brasil e sua crise é fruto muito mais de uma má gestão do que na redução da demanda;

- O Estaleiro Aliança (CBO) irá fechar em Niterói em junho de 2016, transferindo sua produção para a unidade em Itajaí (seis AHTS no total, com garantia de afretamento da Petrobras);

- A Brasfels, em Angra dos Reis (RJ), vinha mantendo a produção das sondas contratadas pela Sete Brasil com recursos próprios, mas, segundo notícias, já esgotou os recursos para continuar, anunciando a demissão de mais de 2 mil trabalhadores. O que está sendo veiculado é que precisaria de mais aportes da Sete Brasil, que não tem sinalizado para isso, caso saísse da crise que se encontra. São três módulos integrados (FPSO Cidade Itaguaí; FPSO P-66 e FPSO de Tartaruga Verde e Mestiça) e além de seis sondas de perfuração;

- A Enseada do Rio de Janeiro possui ainda duas plataformas de produção em construção (P-74 e P-76);

- O Estaleiro e Base Naval de Submarinos (EBN), em Itaguaí (RJ), também apresentou redução do ritmo de trabalho desde o ano passado, por conta dos cortes do governo, demitindo seus trabalhadores. Estaleiro gerido pela Odebrecht em parceria com a Marinha no Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB), mantém a construção de três submarinos convencionais (dos quatro acordados), bem como a continuidade na construção do estaleiro e sua infraestrutura.

- Outros estaleiros do Rio de Janeiro com produção: Vard Niterói (dois navios de apoio marítimo – cliente Tecnip); São Miguel (quatro navios de apoio – cliente Bravante); Brasa (duas construções de módulo e integração de plataformas – Petrobras como cliente); Kingfish do Brasil Navegação (construção de oito navios para transporte de produtos derivados de petróleo); T&G Navegação Offshore (construção de oito navios de apoio marítimo tipo PSV); Bram Offshore (construção de seis navios de apoio marítimo tipo PSV); Estaleiro Navship (construção de estaleiro de reparos em São João da Barra-RJ); Camorim Serviços Marítimos (construção de 3 (três) embarcações do tipo Rebocador Azimutal); sem informações sobre a UTC;

- O Estaleiro Rio Grande (RS) mantém em sua carteira de pedidos duas sondas de perfuração, e três cascos de plataformas de produção (P-69, P-70 e P-71). Vem dando notícias que se encontra com dificuldades financeiras e deverá demitir mais trabalhadores (lembrando que toda sua carteira se mantém com a Petrobras e Sete Brasil);
- O Estaleiro EBR, em São Jose do Norte (RS), também possui uma integração de módulos (FPSO P-74); essa é a última unidade a ser produzida, não tendo mais novas encomendas previstas;
- O Estaleiro QGI tem duas integrações de módulo (P-75 e P-77), onde parte dele será construído aqui, a maior parte será no estaleiro Cosco na China contratada pela Petrobras;
- O Estaleiro Jurong (ES) tem o mesmo quadro que a Brasfels (RJ), e mantinha em sua carteira de pedidos sete sondas contratadas pela Sete Brasil, da qual duas estavam sendo financiadas com seus próprios recursos até o fim de 2015;
- O Estaleiro Inace, em Fortaleza (CE), especializado em iates de luxo e navios patrulha, aparentemente mantém o funcionamento normal, embora tenha mostrado preocupação por conta das dificuldades de financiamento de seus clientes para colocar os projetos em operação. Sua carteira de pedidos tem quatro rebocadores para a Maersk, dois empurradores fluviais para a Cargill Agrícola S.A., quatro laboratórios de ensino flutuante para a Universidade Federal de Rio Grande (FURG), uma embarcação oceanográfica para a Universidade Estadual de Rio de Janeiro (UERJ), uma barca de transporte de passageiro para o Estado do RJ, um DSV de apoio ao mergulho para Geonavegação, três embarcações para a Marimar S.A, totalizando 16 pedidos em carteira;
- A Enseada, na Bahia, encontra-se desativada em Maragogipe, por conta dos problemas com a Sete Brasil. A saída que tem sido encontrada para a região é a reativação do antigo estaleiro de São Roque, incluindo este nos projetos da Petrobras para a área de módulos e equipamentos. Com isso, tenta salvar o que foi construído de infraestrutura para atender ao segmento e os trabalhadores desempregados atingidos na região;
- Os estaleiros localizados em Santa Catarina têm observado uma conjuntura positiva nesse último período, com uma série de medidas: a expansão do Estaleiro Navship, além da produção de 8 MPSV - Multi-Purpose Support Vessel - para a Bram Offshore; Estaleiro Oceana (grupo CBO com 4 AHTS e mais os que virão do Estaleiro Aliança no RJ; Keppel Sigmarine, mesmo grupo que o Brasfels (com a produção de 2 PSV para Guanabara); Estaleiro Detroit (com a produção de dois PSV – Navio de apoio a plataforma - para Starnav);
- O Paraná, no Pontal do Paraná, integrará um módulo da P-76 pelo estaleiro da Techint-technip;
- O estaleiro Wilson Sons de Santos/SP produzirá dois navios de apoio marítimo;

- A conjuntura do Norte também se encontra favorável, por se tratar de construções de pequeno porte, possuindo inúmeros estaleiros espalhados pela região que atendem a demanda interna. Há um projeto já divulgado de construção do Polo Naval do Amazonas, que integrará os portos existentes com o Pará, dando uma organização necessária ao segmento na região e possibilitando ganhos na produção no formato de Arranjos Produtivos Locais (APLs). Na carteira de pedidos financiadas pelo Fundo da Marinha Mercante, temos no estaleiro Woodhollow Participações, no Pará, a produção de 80 barcas e nove empurradores fluviais; a construção de um estaleiro (Hermosa Navegação da Amazônia) em Itacoatiara (AM); construção de três catamarãs pela Viação Tapajós (Santarém/PA).

ANÁLISE DO EMPREGO NAVAL SEGUNDO REGISTROS DO MTE (RAIS E CAGED):

20. O segmento naval no Brasil possuía, *em dezembro de 2014, 71.554 postos de trabalho ocupados diretos*, ou seja, **3.512 trabalhadores a mais que em dezembro de 2013**. O segmento passou a apresentar resultados negativos na criação de postos de trabalho a partir de outubro de 2014, fechando **744** postos de trabalho no último trimestre daquele ano;

21. De janeiro a dezembro de 2015 o segmento fechou **16.375** postos de trabalho no Brasil, ficando com um número final de trabalhadores de 55.179 trabalhadores, o que representa **uma redução de 22,9% de postos de trabalho**. Todos os meses, exceto setembro - que ficou com um saldo de **três** postos de trabalho criados -, foram de saldo negativo, mostrando a dura crise que o segmento vem sentindo. *Em janeiro e fevereiro de 2016 foram fechados 3.597 postos de trabalho*. De outubro de 2014 até os últimos dados, o segmento já totaliza **20.716** postos fechados;

22. Os principais estaleiros mencionados acima estão alocados em 15 municípios espalhados em nove estados. Segundo as informações fornecidas pelo MTE, é possível identificar a movimentação de emprego nesses municípios. Essas cidades representam 80,6% de toda base do segmento naval, de acordo com os dados de dezembro de 2014 (RAIS), com 55.676 trabalhadores nesse período;

23. De janeiro a dezembro de 2015 foram fechados **14.893** postos de trabalho no segmento nos 15 municípios selecionados; isso representa quase **26% do total da base** do segmento naval nessas cidades. Todos os meses, exceto setembro, foram fechados postos de trabalho. *Em janeiro e fevereiro de 2016 foram eliminados 1.793 postos de trabalho*. De outubro de 2014 até os últimos dados, já foram totalizados **17.511** postos fechados no segmento;

24. Destes 15, apenas cinco municípios abriram postos de trabalho, sendo Manaus (**135**), que representa os pequenos estaleiros que atendem o mercado local; Fortaleza (**92**), com o Estaleiro Inace, como acima mencionado; Aracruz (**629**), base do estaleiro Jurong; Itaguaí (**160**), onde se

encontra a produção dos submarinos da Marinha, e São Jose do Norte (1.249), onde encontra-se o estaleiro EBR, com sua última produção de integração de módulo;

TABELA 1

Estoque e movimentação dos/as trabalhadores/as do segmento naval nos principais municípios do Brasil

UF/Município	Estoque em dez/14	Saldo jan-dez/2015	Estoque em dez/2015	Variação 2015/2014	Saldo jan e fev. 2016
AM	2.667	155	2.822	5,8%	-20
Manaus	2.667	155	2.822	5,8%	-20
BA	1.312	-1.071	241	-81,6%	-5
Maragogipe	1.312	-1.071	241	-81,6%	-5
CE	546	68	614	12,5%	24
Fortaleza	546	68	614	12,5%	24
ES	1.181	685	1.866	58,0%	-56
Aracruz	1.181	685	1.866	58,0%	-56
PE	6.607	-1.788	4.819	-27,1%	-136
Ipojuca	6.607	-1.788	4.819	-27,1%	-136
RJ	33.569	-12.030	21.539	-35,8%	-881
Angra dos Reis	9.126	-1.930	7.196	-21,1%	-514
Itaguaí	1.188	129	1.317	10,9%	31
Niterói	10.693	-2.669	8.024	-25,0%	-466
Rio de Janeiro	12.562	-7.560	5.002	-60,2%	68
RS	8.300	-64	8.236	-0,8%	-570
Rio Grande	7.483	-1.729	5.754	-23,1%	-154
Sao Jose do Norte	817	1.665	2.482	203,8%	-416
SC	3.333	-812	2.521	-24,4%	-147
Navegantes	3.333	-812	2.521	-24,4%	-147
SP	161	-36	125	-22,4%	-2
Santos	161	-36	125	-22,4%	-2
Total Geral	57.676	-14.893	42.783	-25,8%	-1.793

Fonte: RAIS/MTE

Elaboração: DIEESE

ANÁLISE DO SUBSEGMENTO DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS LIGADO AO SETOR PETROLÍFERO, SEGUNDO REGISTROS DO MTE (RAIS E CAGED):

25. Ao analisar a CNAE 2.0 nº 2.851-8 - "Fabricação de máquinas e equipamentos para a prospecção e extração de petróleo" – e para poder se aproximar da movimentação do emprego dos fornecedores diretos do segmento naval ligados ao setor do Petróleo (a única CNAE ligada ao ramo metalúrgico vinculada diretamente a esse segmento), vê-se que essa atividade concentrava 8.748

trabalhadores em dezembro de 2014, sendo que mais da metade (50,2%) estavam localizados no estado do Rio de Janeiro;

26. De janeiro a dezembro de 2015, foram criados **848** postos de trabalho no Brasil, sendo que destes **2.485** foram criados no município de Pontal do Paraná (PR), puxado pela integração do módulo da P-76 pelo estaleiro da Techint-Technip. Mas excluindo esse município, que apresenta essa conjuntura anormal, o fechamento de postos de emprego nesse segmento foi de **1.637** (para o mesmo período de 2014 o que observávamos era a criação de **1.793** postos de trabalho). *Em janeiro e fevereiro de 2016 foram abertos **281** postos de trabalho*, tendo o Pontal do Paraná aberto 505 postos de trabalho;

PERSPECTIVAS PARA O PRÓXIMO PERÍODO

27. Embora a conjuntura mundial não tenha favorecido as encomendas para construção de navios petroleiros, elas ainda vêm ocorrendo no mundo, com concentração da produção na Grécia (51 navios), China (30 navios) e Japão (27 navios).

28. Vale lembrar que a concentração (70%) do controle de navios petroleiros está nas mãos de cinco países. Essa concentração é vivida também nas empresas de transporte marítimos, com uma redução de 29% das empresas em operação, ao mesmo tempo em que aumentou o número de transportes de contêineres. As 20 maiores operadoras de transporte marítimo concentram 83% do total do transporte no segmento;

29. As maiores demandas por plataformas flutuantes, segundo o Congresso FPSO Europa, são a África (29%), Ásia (27%) e Américas (18%); os demais totalizam com 11%;

30. A Petrobras e a estatal chinesa (CNOOC) se mantêm como as líderes mundiais em tamanho de frotas de plataformas tipo FPSO, com 13 cada uma.

31. O governo lançou o Programa de Estímulo à Competitividade da Cadeia Produtiva, ao Desenvolvimento e ao Aprimoramento de Fornecedores do Setor de Petróleo e Gás Natural (PEDEFOR), que amplia o conceito de conteúdo local. Há um comitê que fará o acompanhamento composto pela Casa Civil, MF, MDIC, Minas e Energia, Ciência e Tecnologia, BNDES, ANP e Financiadora de Estudos e Projetos (Finep).

Economistas responsáveis:

André Cardoso

Caroline Gonçalves

Cristiane Ganaka