



FRONAPE

“A opção pela preservação e ampliação de frota própria poderia se transformar em um importante instrumento de combate ao desemprego e alavanca da economia nacional.”

Custos do frete no exterior justificam Frota Nacional

AEPET quer envolver toda a sociedade na discussão

As necessidades brasileiras de transporte de petróleo e derivados até 2005 justificam, hoje, a preservação e ampliação da Frota Nacional de Petroleiros, gerando uma economia de custos diversos e abrindo a possibilidade de o país disputar o mercado de transporte marítimo, interno e externo, que começa a mostrar um potencial bastante rentável, diante do processo de globalização. Por outro lado, essa alternativa permitiria, a curto prazo, reduzir sensivelmente os gastos com o transporte de petróleo e derivados importados e garantir o preço do frete para exportação, além de combater o desemprego e alavancar o desenvolvimento e a economia nacionais.

A conclusão é parte de um estudo comparativo que a AEPET está desenvolvendo, com base nos atuais custos médios diários das tripulações de petroleiros do segmento de transporte marítimo internacional e da frota nacional

brasileira, operada pela FRONAPE. Entre outros pontos, o trabalho demonstra que, enquanto os custos diários das tripulações daqueles navios são da ordem de US\$ 2.295/2.300 (dados da Drewry Consultants Ltd), no Brasil, a FRONAPE opera com preços diários da ordem de US\$ 2.277 para manter a tripulação de suas embarcações.

O argumento de que nossa mão-de-obra inviabilizava o negócio já não faz mais sentido, após a desvalorização cambial, tornando inadequadas as medidas que estavam sendo tomadas pela PETROBRÁS para terceirizar a operação de seus navios. Nossa mão-de-obra é extremamente bem qualificada, situando-se entre as melhores tripulações mundiais, isto graças a grandes investimentos feitos ao longo de sua história.

O objetivo do estudo, em fase de elaboração, é incentivar o debate junto à sociedade brasileira sobre questões emergenciais e de longo prazo da marinha mercante e da indústria naval brasileira, visando a buscar soluções que tornem viáveis a continuidade e o crescimento do setor naval brasileiro. Dessa forma, após ouvir diversos atores convidados (Secretaria Estadual de Energia e da Indústria Naval do Estado do Rio de Janeiro, SOBENA, Confederação Nacional dos Empregados da Marinha Mer-

“Atualmente, a frota nacional de petroleiros é formada por 58 navios, com capacidade para 3,65 milhões de TPB. Em 1995, chegou a ter 74 navios, com capacidade de 5,6 milhões de TPB, perdendo 35% da capacidade em apenas quatro anos.”

cante, FIRJAN, SINAVAL, Sindicato dos Petroleiros do Rio, CUT/FUP, Arsenal da Marinha, Escolas de Engenharia Naval da USP e UFRJ etc.), a AEPET pretende publicar a íntegra do trabalho e promover um debate aberto com a sociedade, quando serão coletadas opiniões e sugestões a serem encaminhadas aos governos federal e estaduais, ao Congresso Nacional, Assembleias Legislativas Estaduais e aos participantes do projeto.

Composto de um diagnóstico sobre a Indústria Naval Brasileira e sobre a situação atual da Frota Nacional de Petroleiros, o estudo será ilustrado por tabelas, analisando o setor no plano nacional e internacional. Do ponto de vista interno, salienta, com base nas necessidades brasileiras de movimentação de petróleo e derivados para 2005, que “o negócio pode ser rentável para quem tem o produto para transportar, além de proporcionar uma economia de custos para o país”.

Isto porque a Petrobrás prevê a produção de 1.800.000 barris de óleo por dia em 2005. Além disso, está prevista a produção de seus parceiros e de produtores independentes.

Atualmente, a frota nacional de petroleiros é formada por 58 navios, com capacidade para 3,65 milhões de Toneladas de Porte bruto (TPB), depois de chegar, em 1995, a dispor de 74 navios, com capacidade total de cerca de 5,6 milhões de TPB, o que significa uma perda de capacidade de transporte de aproximadamente 35%, em apenas quatro anos. Devido a sua política de respeito ao meio ambiente, a PETROBRÁS investiu maciçamente para reduzir os níveis de poluição, chegando, em 1992, a ser apontada pela publicação norte-americana “Guide for Selection of Tankers”, como a frota que apresentou o menor índice de poluição do mundo, com cerca de 53,6 m³ de derrame de produtos. Em 1994, chegou a 35,6 m³ e, em 1998, a 20 m³.

De acordo com a análise dos técnicos da AEPET, a Frota tem capacidade de 2.716.000 TPB de “escuros”

(petróleo e derivados pesados), totalizando 28 navios, cuja média de idade é de 16,3 anos. Devido à grande preocupação dos países com a preservação ambiental e a segurança e eficiência operacional dos navios em seu território, restringem a operação de navios com mais de 15 anos. Dos 28 navios da PETROBRÁS para transporte de petróleo e produtos escuros, 13 deles possuem capacidade superior a 100 mil toneladas, com idade média maior que 21 anos. Por sua vez, estas embarcações tem capacidade total de transporte de aproximadamente 2,12 milhões de toneladas, isto é, 58% da capacidade total atual da frota (3,65 milhões de TPB) e 74,4% da capacidade atual de “escuros” (2,716 milhões de TPB). Os 25 navios da frota (produtos “claros” e “escuros”), com mais de 15 anos de idade, possuem capacidade de 2,32 milhões de TPB (63% da capacidade da frota).

A partir destes dados, podemos observar a urgência da renovação da frota petroleira nacional. Além da idade, a capacidade atual não é suficiente para atender o aumento da demanda prevista para os próximos anos. Aliás, nem mesmo hoje, pois a PETROBRÁS vem afretando uma quantidade significativa de navios de terceiros para complementar sua demanda de transporte. O valor atual do frete é baixo, cabendo a seguinte indagação: “Por que os armadores não abandonam o negócio, já que a margem é pequena?” A conclusão é simples: “Segundo alguns experts internacionais, dois pontos devem ser considerados: a expectativa de aumento do valor do frete e a estratégia de manter o domínio do negócio”.

- Na América do Sul, com exceção da Venezuela, as grandes companhias não operam, a não ser quando afretadas pelas estatais e ex-estatais. Outro fator é que não existe um mercado de afretamento na América do Sul, sem tradição no mercado e fluxo. Portanto, a maneira de se garantir o preço do frete é possuindo frota própria. Não que esta tenha de corresponder a 100% das necessidades, mas deve ser o suficiente para regular os preços.

Associação dos Engenheiros da Petrobrás

Av. Nilo Peçanha, 50 - grupo 2409 - Centro - Rio de Janeiro/RJ - Cep: 20044-900

Tel: (021) 533-1110 - Fax: 533-2134, e-mail: aepet2@ax.apc.org.br

Editado pela Assessoria de Comunicação