

Estaleiro depende do exterior

A tentativa de negociações diretas para a contratação de encomendas no exterior é a forma que a indústria naval brasileira está encontrando para contornar a crise que vem enfrentando pela redução dos pedidos governamentais, agravada pela crescente dívida do próprio Governo para com o setor. Paralelamente, os estaleiros nacionais estão adotando medidas no sentido de fortalecer a navegação marítima, desgastado por uma crise mundial de retração de cargas, para que as empresas marítimas possam renovar as suas rotas mercantes no parque industrial instalado no Brasil.

Basicamente, esses são os pontos defendidos pelo "double" de armador e construtor naval, Paulo Ferraz, presidente do Estaleiro Mauá e proprietário da Companhia Navegação Mercantil e sócio da Companhia Brasileira de Transportes de Granéis. Ao ser recentemente eleito à presidência da Associação Brasileira dos Armadores de Longo Curso, Ferraz resolveu tais posições em momento de crise, quando as duas empresas estatais — Docenave — Navegação Vale do Rio Doce e Lóide Brasileiro — resolviam retirar-se dos quadros da entidade, por não suportarem as críticas dos armadores privados quanto a maior estatização do setor.

E meio a isso tudo, a indústria de construção naval vem padecendo de um quase crônico quadro de insuficiência de recursos. Interna-

mente, os estaleiros estão passando por forte crise financeira devido a falta de pagamentos dos seus eventos (etapas de construção de um navio) concluídos. A dívida da Superintendência de Marinha Mercante (Sunaman) para com os estaleiros eleva-se a Cr\$ 12 bilhões.

A forma encontrada pelo órgão responsável pelo desenvolvimento do setor, para pagamento dos débitos, apesar de não ser das melhores, está sendo admitida pelos dirigentes dos estaleiros, na falta de outra alternativa. Trata-se da tomada de recursos junto à rede bancária mediante carta de crédito cedida pela Sunaman aos estaleiros, ou seja, os bancos passaram a assumir a dívida progressivamente.

Em função desses problemas, até agora se processaram cerca de três mil demissões, com flagrante redução do ritmo de obra, o que prejudica a manutenção dos 40 mil empregos diretos gerados pela indústria naval do Estado do Rio de Janeiro. A capacidade geral instalada da indústria está em torno de 2 milhões de toneladas/ano e, caso não seja completado o volume de encomendas no Programa Permanente de Construção Naval, o setor prevê a exportação de pelo menos 30% da sua produção deste ano.

PROGRAMA EM ATRASO

Desde o ano passado, o Governo estabeleceu o Programa Permanente de Construção Naval,

destinado à contratação anual junto aos estaleiros nacionais de um milhão de toneladas e investimentos da ordem de US\$ 1 bilhão. Este ano, porém, a situação da crise nos estaleiros passou a tomar rumos mais dramáticos com o não cumprimento das etapas de encomendas estabelecidas no programa governamental. A perdurar a atual situação, a partir de 1984 os estaleiros aumentarão para 75% o nível da sua capacidade ociosa, hoje, em torno de 30%.

O Programa Permanente de Construção Naval, elaborado pelo Governo, estabeleceu um sistema de contratação de navios equitativa até 1985. No primeiro ano da sua implantação, em 1981, a promessa foi cumprida, mas, no ano em curso, o plano começou a fracassar, pois o Governo conseguiu contratar no primeiro semestre apenas

250 mil toneladas, deixando um espaço vazio e a expectativa nas grandes empresas do setor quanto às restantes 750 mil toneladas, principalmente, sabendo que no segundo semestre se concentrariam as encomendas de navios maiores.

SOLUÇÃO PARA DÍVIDA

No tocante à dívida do Governo para com os estaleiros nacionais, a Sunaman, através do seu superintendente, Elcio Costa Couto, resolveu amenizá-la mediante a assinatura de contratos de importação de dois navios especializados "rol-on-rol over" (ro-ro), na Inglaterra, em troca de empréstimos em moeda no valor de US\$ 200 milhões. A metade desse empréstimo já foi internada no país. Porém, segundo normas estabelecidas pelo Banco Central, 80% desses recursos (US\$ 80 milhões) foram bloqueados para pagamento da dívida externa da própria Sunaman que, momento, já atinge a cifra de US\$ 400 milhões. Contudo, segundo fontes da Sunaman, parte da dívida foi rolada entre os vários bancos internacionais participantes dos sindicatos liderados, principalmente, pelo Banco de Tóquio e o Lloyds Bank (de Londres).

Aos problemas internos de natureza financeira, acrescenta-se o fato de o mercado externo estar difícil para a colocação de navios brasileiros, em virtude da concorrência de paí-

ses como Coréia do Sul, Singapura e Japão, que vêm oferecendo fortes subsídios e longos financiamentos no sentido de estimular e tornar competitiva as suas indústrias navais. A Coréia do Sul, por exemplo, oferece aos compradores prazo de até 30 anos para pagamentos de seus navios.

PERSPECTIVAS RUÍDAS

A participação de navios nacionais corre o risco de reduzir drasticamente a sua contribuição na pauta de exportações do Brasil. Até 1979, os estaleiros brasileiros conseguiram manter a média anual de 300 mil toneladas. O setor passou a acreditar mais nos esforços de cada um e, como exemplo prático dessa nova tática, o Estaleiro Verolme, através de contratos com o Gulf Group, recebeu a encomenda de oito petroleiros no valor de US\$ 200 milhões.

Enquanto essa mudança de comportamento não se generaliza, que permitirá a redução do nível de dependência governamental, os estaleiros continuam às voltas com problemas financeiros, alguns, até, em situação concordatária, que só não se evidenciam porque os próprios pequenos fornecedores (onde se incluem fabricantes de tintas, cabos, etc.), preferem "continuar empurrados pela barriga, porque ninguém quer protestar ninguém, pois um depende do outro para sobrevivência", segundo explica um dirigente do setor.