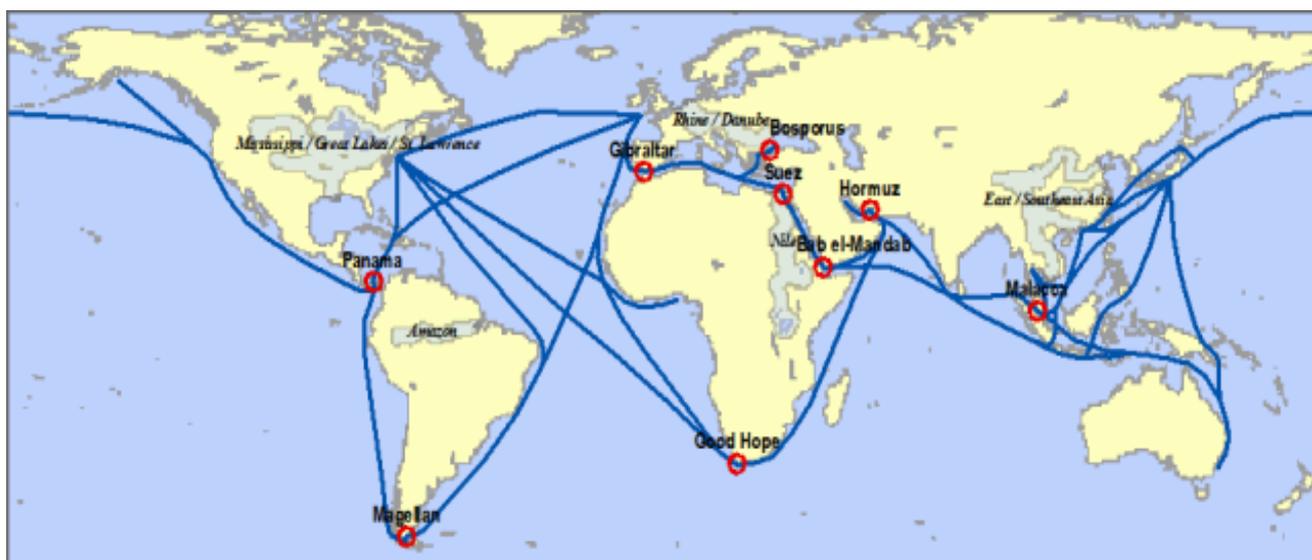


## A economia global através dos oceanos



Rio de Janeiro, Setembro 2006

# **Sinaval Cenário 2006**

## **Indústria de Construção Naval**

2

**Versão Setembro 2006**

**Apresentação Sinaval**

**Introdução**

O Sinaval retoma a análise sobre o cenário mundial e brasileiro da indústria naval e marítima, atualizando o estudo realizado em 2002 e apresentado em 2003.

O estudo foi produzido para apresentar às autoridades que chegavam aos escalões decisórios, a partir das eleições de 2002, um quadro geral sobre o setor naval.

Em 2002 a indústria naval estava em processo de recuperação, com as encomendas da Petrobras de plataformas de petróleo e navios de apoio marítimo, processo iniciado em 1997.

O Sinaval apresentou a indústria naval com o enfoque da estratégia competitiva.

Informou como os países desenvolvidos e as economias emergentes asiáticas apoiavam sua indústria naval para ampliar sua inserção internacional e formar no mercado interno um grupo de empresas fornecedoras, gerando empregos qualificados e inovação tecnológica.

Quatro anos depois as principais encomendas são da Petrobras, plataformas e navios de apoio marítimo, com uma programação sustentável.

Os petroleiros da Transpetro, já com as propostas apresentadas podem se transformar em encomendas a partir do segundo semestre de 2006. Surge a novidade na forma das encomendas de Petroleiros da PDVSA venezuelana, com acordo inter-governamentais firmados.

## **Sumário Executivo**

A indústria naval mundial trabalha desde 2004 com uma carteira de encomendas vigorosa. Após vários anos de demanda retraída, as empresas de transportes marítimos decidiram renovar suas frotas, reagindo ao crescimento da economia mundial e aceitando o desafio da produtividade logística para atender a globalização em curso.

Em 2006, a Transpetro abriu os envelopes com as propostas para construção dos primeiros 22 petroleiros. Os preços apresentados foram 50% acima da expectativa. O motivo é que o mercado internacional de construção naval havia mudado completamente neste período. A Transpetro, no processo de preparar sua licitação durante 18 meses, solicitou as propostas num momento de preços em alta no mercado mundial de construção naval.

Os estaleiros mundiais, com as carreiras tomadas até 2008, sinalizam o aumento do preço da construção e promove a redistribuição das encomendas mundiais. Esse é o caso da PDVSA que recorre a indústria naval a China para a construção dos seus petroleiros.

No Brasil, as realidades apresentadas no estudo de 2003 sobre a indústria naval permanecem.

O Brasil tem frota própria reduzida em relação a sua proposta de inserção internacional e ao crescimento de suas exportações.

Os fatores que asseguram a expansão da construção naval são:

- encomendas da Petrobras, com um programa de investimentos de US\$ 19 bilhões para compras no Brasil, até 2010;
- recursos financeiros do Fundo de Marinha Mercante, cuja fonte de receita é a contribuição para-fiscal sobre o valor do frete das importações.

O elevado preço do petróleo e as reservas brasileiras de 11 bilhões de barris, 85% de campos em alto mar, criam uma demanda sustentável que a indústria naval atende com preços competitivos e tecnologia atualizada.

As reivindicações da indústria naval ainda são as mesmas.

- Integração das agências governamentais e das empresas de navegação para uma ação conjunta e estratégica de expansão logística e da indústria naval;
- Política industrial sustentável ao setor que é de ciclo longo de produção e historicamente alterna intensa demanda seguida por retração prolongada;
- Estratégia de reativação do setor em três etapas: plataformas e navios de apoio (etapa já consolidada); renovação da frota de petroleiros (em andamento) e construção de navios porta contêineres para empresas navegação locais e internacionais;
- Fundo garantidor dos financiamentos do BNDES (agente do FMM) até a entrega do navio.

O país foi beneficiado com o crescimento da economia mundial e o aumento das importações da China.

## Sinaval Cenário 2006 Indústria de Construção Naval

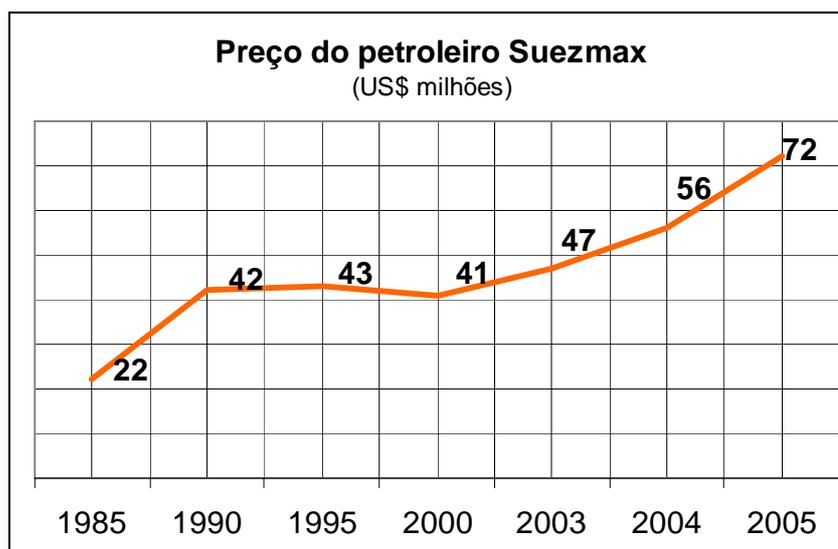
4

A produção de saldos comerciais elevados, solucionando as pressões do balanço de pagamentos, reduziram a preocupação com pagamentos de itens estruturais, como fretes marítimos, que não receberam atenção nem planejamento de políticas industriais.

As encomendas da Transpetro estimularam a formação de grupos de investidores, com participação de grande empreiteira, para a criação de pelo menos um novo grande estaleiro.

Homens públicos do governo fazem comparação entre estaleiros brasileiros e os asiáticos e europeus. Destes países chegam informações, pesquisadas pela Unctad, sobre as políticas existentes que viabilizam avanço tecnológico, enquanto todo um planejamento fiscal e de financiamentos viabilizam a construção de mercados interligados e arranjos produtivos locais.

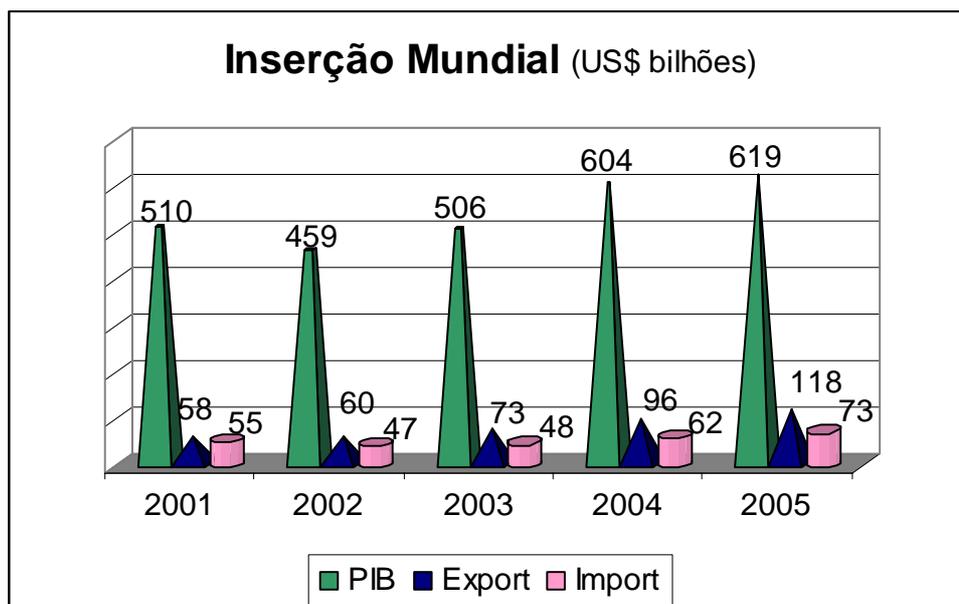
Dados da Unctad e de publicações internacionais especializadas registram aumentos dos preços da construção naval internacional. Um petroleiro de 105 mil TPB tinha preço estimado de US\$ 41 milhões, em 2000, seu valor aumentou para US\$ 56 milhões, em 2004, chegou a US\$ 72,5, em agosto de 2005.



Fonte: Unctad e publicações especializadas

### O Cenário no Brasil

O PIB brasileiro de 2005 é avaliado em US\$ 619 bilhões, 2,5% de expansão em relação a 2004. As exportações atingiram US\$ 118 bilhões, representa uma participação de 19% sobre o PIB, é uma participação considerada modesta para a média mundial que é de 25%.



Os gargalos para o aumento da taxa de internacionalização são a tecnologia e a infra-estrutura logística, incluindo a frota de navios.

A frota de navios que navegam com a bandeira brasileira transporta menos de 4% do total do comércio exterior do país. Ao final da década de 1970 a frota brasileira transportava 22% das mercadorias nas trocas internacionais, segundo dados do Syndarma.

Na cabotagem a participação da bandeira brasileira é inferior aos 14% do total transportado. Apesar da legislação estabelecer que o transporte de cabotagem é privativo dos navios brasileiros.

As principais empresas de navegação brasileiras, algumas controladas por capitais estrangeiros, afretam 1,6 milhão de toneladas de porte bruto, correspondendo a 54 navios (27 porta contêineres, 20 graneleiros, 4 de carga geral, dois navios químicos e um navio gazeiro). Portanto, nem as empresas de navegação brasileiras têm frotas com predominância da bandeira própria.

A Transpetro informa utilizar uma frota de 110 petroleiros, sendo 65 deles navios de bandeira estrangeira afretados. Os 45 petroleiros de bandeira brasileira representam 1,6 milhões de TPB. No entanto, são de bandeira estrangeira os seis navios aliviadores de petróleo produzido em alto mar (transportam óleo bruto da plataforma para os terminais em terra), somam 909 mil TPB, são os maiores e mais modernos navios da frota, dotados de posicionamento dinâmico.

## Sinaval Cenário 2006 Indústria de Construção Naval

6

### Afretamentos de bandeira estrangeira

Empresa	T`PB	Tipo	Unidade	Tráfego
Aliança	663.123	Porta C.	13	Longo Curso
		Graneleiro	5	
		Carga G.	2	
		<b>Sub Tot.</b>	<b>20</b>	
Libra	440.583	Porta C.	14	Longo Curso
H Dantas	291.106	Graneleiro	9	Longo Curso
Norsul	220.420	Multipurp.	2	L.Curso + cabotagem
		Graneleiro	6	
		<b>Sub Tot.</b>	<b>8</b>	
Flumar	8.764	Químico	2	Longo Curso
Metalnave	4.380	Gazeiro	1	Longo Curso
<b>Totais</b>	<b>1.628.376</b>		<b>54</b>	

Fonte: Syndarma 2006

Em função da quantidade de afretamentos de navios estrangeiros tanto a Transpetro quanto a Aliança Navegação e Logística está em processo de contratar a construção local de petroleiros e navios porta contêineres.

### Países sem estratégia marítima pagam fretes mais altos

O tráfego marítimo global deve se expandir a uma taxa de 4,5% ao ano até 2010, com tendência da concentração de cargas em grandes plataformas intermodais e em transportadores unidos em alianças operacionais. Um grupo menor e melhor aparelhado de portos irá receber a parcela mais significativa da carga mundial.

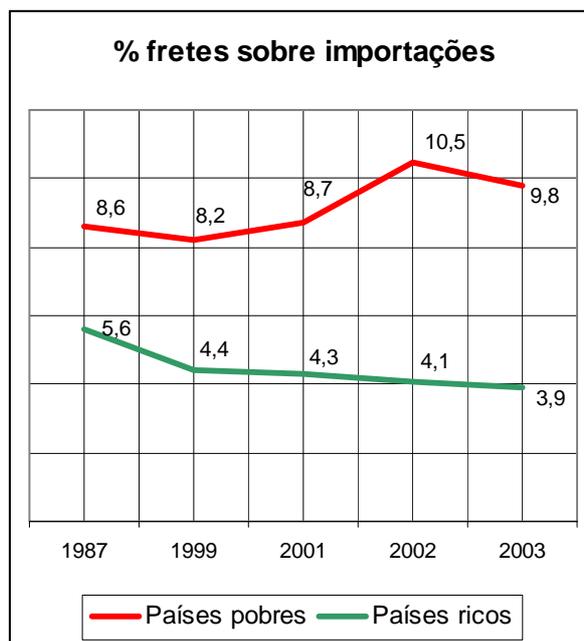
Um exemplo desta concentração está nas estatísticas das cargas em contêineres. Em 1980, cerca de 10 portos receberam 31% do tráfego mundial. Atualmente estes mesmos portos já concentram cerca de 40% do total da carga em contêineres.

O frete marítimo, como porcentagem do valor das mercadorias importadas, caiu para 5,4% em 2003, na média mundial, era 6,64%, em 1980.

Os países mais pobres assistem os fretes ficarem mais caros.

## Sinaval Cenário 2006 Indústria de Construção Naval

7



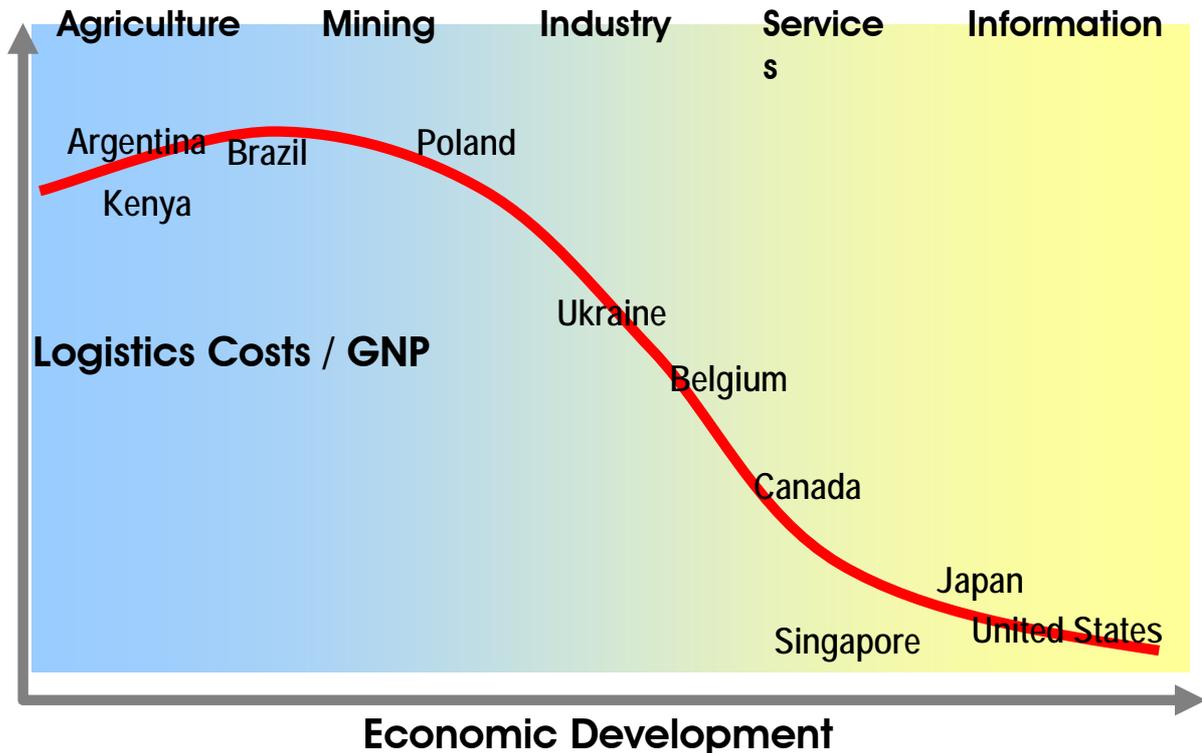
Os números da Unctad não deixam dúvidas. Possuir frota própria é estrategicamente necessário. Os países mais desenvolvidos são, na sua grande maioria, detentores de grandes frotas próprias.

Pagaram fretes num valor médio de cerca de 4% do valor das mercadorias importadas. Os países em desenvolvimento pagaram fretes num valor médio de 10% das mercadorias importadas.

Essa é uma das realidades das trocas internacionais. O tráfego nas rotas do hemisfério Norte permite transportar um volume elevado em todas as modalidades em um movimento pendular (Ásia-América do Norte-Europa) que reduz o valor do frete.

O tráfego entre o hemisfério Sul e o Norte apresenta um desequilíbrio: o maior volume das exportações é composto por carga volumosa e de preço reduzido (minérios e grãos); as importações são principalmente em contêineres. Em ambos os casos ocorre o “backhaul”, os graneleiros chegam vazios para receber suas cargas e os porta-contêineres deixam o país sem ocupar toda sua capacidade.

O preço da logística ineficiente é a menor competitividade. A curva do custo da logística sobre o PIB dos países pode ser analisada no gráfico abaixo. Quanto mais desenvolvido o país menor é o custo da logística sobre a cadeia produtiva. Isso acontece em função da dimensão do movimento (amortiza o custo por maior número de agentes) e da qualidade da infra-estrutura existente.



### Frete no balanço de pagamentos

A metodologia de apropriação do valor de pagamento de fretes no balanço de pagamentos, realizado pela área de Contas Nacionais do IBGE merece alguma análise. Para 2005 a despesa de fretes registrada atinge US\$ 5 bilhões, e a receita de cerca de US\$ 3 bilhões, gerando um déficit estimado de US\$ 2 bilhões.

São valores bem menores que os que seriam de se esperar. A Unctad estima frete pago por países em desenvolvimento da América como 9,8% do valor das importações. As importações brasileiras atingiram o valor de US\$ 73,5 bilhões, em 2005, se aplicado o valor estimado da participação do frete estimado pela Unctad as despesas brasileiras com fretes poderiam ser estimadas em US\$ 7,2 bilhões aumentando o déficit para US\$ 4,2 bilhões.

Estudos de economistas levantam essa questão. Ressaltam que o cenário de elevado volume de afretamentos de navios de bandeira estrangeira distorce estatísticas de pagamento de fretes. Um volume elevado (US\$ 3 bilhões) é registrado como receita de fretes, quando na verdade desse valor deve ser descontado pagamentos de afretamentos em dólares. Mas, os afretamentos são apropriados numa outra conta, fato que dificulta a visão correta do peso dos fretes e afretamentos no balanço de pagamentos.

Mesmo com a metodologia atual os fretes são o segundo maior item de pagamentos ao exterior, logo depois das operações de leasing, que geram um déficit no valor de US\$ 3,8 bilhões. Nessa conta podem estar computados afretamentos de navios e o leasing e aeronaves.

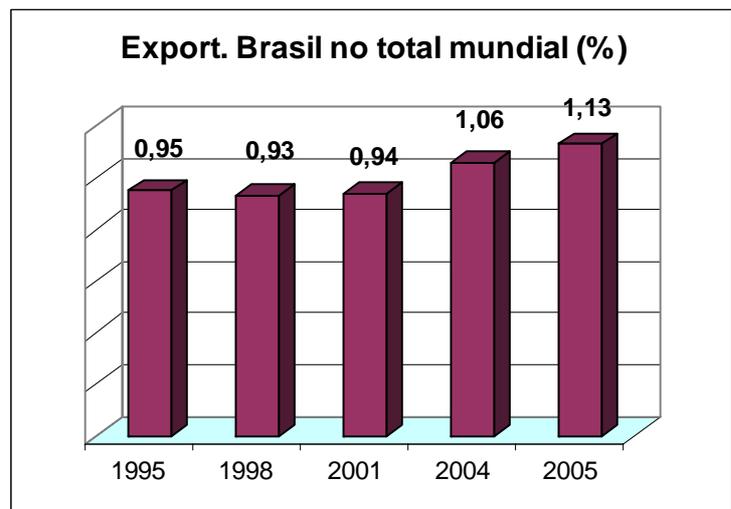
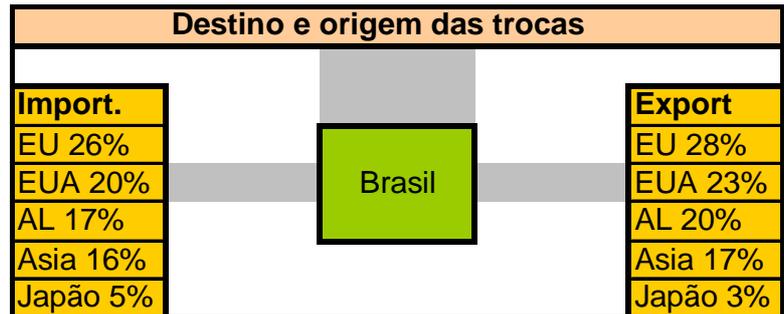
## Sinaval Cenário 2006 Indústria de Construção Naval

9

### Trocas comerciais do Brasil

As trocas comerciais brasileiras com os principais parceiros internacionais apontam a predominância do comércio com o hemisfério norte.

Essa estrutura de tráfego internacional deixa em vantagem os parceiros internacionais que possuem frota própria de navios. Mesmo quando importam ganham divisas ao cobrar o frete.



### **Novas construções em 2006**

O Sinaval registra para 2006 as seguintes encomendas aos estaleiros:

- Aliança Navegação e Logística está em entendimentos com o estaleiro Mauá-Jurong para a construção de quatro novos porta-contêineres.
- A Transpetro examina as propostas para a construção de 42 navios petroleiros.
- A Petrobras já licitou, no final de 2005, seis navios de apoio marítimo da terceira fase do seu Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo. Estão previstas encomendas de mais 26 navios de apoio, totalizando 30 novas construções.
- A Petrobras tem ainda prevista a licitação das plataformas P-55 e P-57.

Em meio a muita indecisão dos armadores de carga geral, a Norsul, do grupo Lorentzen, contratou 16 navios-barcaças e empurradores. Em três projetos - Aracruz, Veracel e Vega/CST/Arcelor - a empresa usa rebocadores para levar super-barcaças cheias. Enquanto ocorre o desembarque das barcaças, o empurrador volta com uma barcaça que já estava cheia, à sua espera, em sistema sem similar na cabotagem brasileira.

### **Balanco do ano**

A indústria naval encerrou o ano de 2005 gerando 28 mil empregos diretos e com um faturamento de R\$ 2,2 bilhões. Com as novas encomendas previstas a geração de empregos podem aumentar para 36 mil pessoas.

Os US\$ 118 bilhões exportados, e os US\$ 73,5 bilhões de mercadorias importadas foram transportados por navios de bandeiras internacionais, em 96% dos casos.

## Sinaval Cenário 2006 Indústria de Construção Naval

11

### A demanda do mercado de petróleo offshore

A Petrobras prossegue como o principal mercado para a indústria naval no Brasil. O plano de negócios da Petrobras 2006-2010 registra investimentos totais de US\$ 56,4 bilhões, sendo US\$ 28 bilhões no segmento de exploração e produção de petróleo e no *downstream* da cadeia produtiva em direção ao consumo final. Desse total, 51 % ou US\$ 14,3 bilhões serão as compras previstas no Brasil.

Produção de petróleo deve crescer 6,2% ao ano em média, os seguintes projetos estão previstos

A previsão de despesas com transporte marítimo, até 2010 é US\$1 bilhão (cerca de US\$ 200 milhões ao ano).

A relação de projetos que a indústria naval local ou internacional participou é extensa e prossegue com novos projetos em definição que irão demandar plataformas de produção, petroleiros aliviadores e navios de apoio marítimo (cerca de dois navios de apoio por cada nova plataforma).

### Plataformas de produção em operação

Plataforma	Campo	Produção (mil barris dia)	Início da atividade
P-19	Marlim	100	Dezembro 1977
P-26	Marlim	100	Março 1998
P-27	Voador	50	Julho 1998
P-31	Albacora	200	Agosto 1998
P-33	Marlim	50	Dezembro 1998
P-35	Marlim	130	Agosto 1999
P-37	Marlim	150	Julho 2000
FPSO-ESPF	Espadarte	100	Agosto 2001
P-40	Marlim Sul	150	Dezembro 2001
FPSO-Brasil	Roncador	100	Dezembro 2002
SS-11	Coral	20	Fevereiro 2003
FPSO-Fluminense	Bijupirá/Salema	90	Agosto 2003
Seillean	Jubarte	20	Agosto 2003
FPSO-MLS	Marlim Sul	100	Junho 2004
P-43	Barracuda	150	Dezembro /2004
P-48	Caratinga	150	Fevereiro 2005
P-47 (FPSO)	Marlim	150	Novembro 2005

**Sinaval Cenário 2006**  
**Indústria de Construção Naval**

12

**Plataformas de produção a entrar em operação**

P-50 FPSO	Albacora Leste	180	2006
P- 34 FPSO	Jubarte	60	2006
Plataforma Fixa	Manati Camamu- Almada	6 milhões m3 gás	2006
FPSO	Golfinho Piloto	23	2006
FPSO	Golfinho I	100	2006
SSP	Piranema	20	2006
FPSO	Golfinho II	100	2007
FPSO	RJS-409 (Espadarte)	100	2007
P- 52 (SS)	Roncador	180	2007
P- 54 FPSO	Roncador	180	2007
PRA-1	Roncador	820	2007
P- 51 SS	Marlim Sul	180	2008
P- 53 FPU	Marlim Leste	180	2008
Plataforma Fixa	Mexilhão	15milhões m3 gás	2008

**Novos projetos previstos que exigirão novos contratações**

ND	Frade (Chevron/ Texaco)	ND	2009 / 2010
P-55	Roncador Mod. 3	ND	2009 / 2010
ND	BS-500	Gás	2009 / 2010
P-57	Jubarte Phase	ND	2009 / 2010
FPSO	Golfinho 3	ND	2009 / 2010
P-56	Marlim Sul 3	ND	2010 em diante
ND	BES-100	Gás	2010 em diante
ND	ESS-138	Gás	2010 em diante
ND	Marlim Sul 4	ND	2010 em diante
ND	Roncador 4	ND	2010 em diante
ND	Cachalote	ND	2010 em diante
ND	Baleia Franca	ND	2010 em diante
ND	Baleia Anã	ND	2010 em diante
ND	Baleia Azul	ND	2010 em diante
ND	BS-500	ND	2010 em diante
ND	BC-20	ND	2010 em diante
ND	BC-60	ND	2010 em diante

### **Construção de plataformas**

#### **P-50**

O estaleiro Maurá Jurong entregou a plataforma P-50 à Petrobras. A plataforma vai produzir até 180 mil barris por dia e 6 milhões de m<sup>3</sup>/d de gás natural no campo de Albacora Leste, na Bacia de Campos, a partir de abril de 2006.

É uma unidade histórica, já que sua produção garante a auto-suficiência brasileira. A P-50 foi construída sobre o casco do antigo navio Felipe Camarão e será a maior do país. Tem capacidade de estocagem de 1,6 milhão de barris e vai operar em lâmina d'água de 1.240 metros de profundidade.

A construção de plataformas envolvem operações contratuais complexas. Os recursos são obtidos em *projects finance* e envolvem instituições financeiras, parceiros nos projeto de desenvolvimento do campo produtor de petróleo e a empresa que realiza a gerência geral do contrato de construção.



#### **P-52**

O casco da plataforma da P-52, prevista para entrar em funcionamento em 2007, deixou Cingapura rumo estaleiro Brasfels, em Angra dos Reis (RJ).



**P-53**

A plataforma P-53 é um exemplo. A construção começou em Cingapura, com a empresa Keppel e continuará no Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, com as empresas Queiróz Galvão, Ultratec e Iesa e apoio de Rolls Royce e Dresser. A obra vai gerar 4 mil empregos no Brasil, por mais de um ano.

**P-55**

Diante do programa de construção de plataformas a Petrobras abriu concorrência para a construção de um dique seco de grande porte para construção e reparos de plataformas de petróleo.

É um projeto realizado através da gestora de recursos Rio Bravo, tem a seu favor um forte recebível na forma do contrato de arrendamento exclusivo para a Petrobras durante um período de dez anos. Após este período, o espaço passa a ser de propriedade do vencedor da licitação. O dique está orçado de US\$ 100 milhões a US\$ 150 milhões. Coloca o Brasil definitivamente no mercado de construção de plataformas de produção.

A oportunidade do negócio gerou propostas dos grupos Odebrecht, OAS, Camargo Correa, Andrade Gutierrez e Queiroz Galvão, esta última em parceria com o estaleiro Promar. Também participam da licitação os estaleiros Renave, de Niterói, e Rio Grande, que pertence ao Grupo Birman, mas ainda não possui instalações físicas

**Os petroleiros da Transpetro**

A Transpetro recebeu propostas de seis grupos para a construção dos 26 primeiros petroleiros a serem encomendados. Em uma segunda fase a empresa pretende encomendar mais 16 navios, totalizando 42 embarcações.

As propostas foram apresentadas pelos seguintes consórcios:

**Consórcio Rio Naval (Sermetal/Iesa/MPE)**

Lote I (10 navios do tipo suezmax, maior porte para o canal de Suez);

Lote II (cinco navios aframax);

Lote III (quatro panamax).

**O estaleiro Ilha S.A. (Eisa)**

Lote II (cinco navios aframax);

Lote V (três navios gaseiros).

**Estaleiro Mauá Jurong**

Lote IV (quatro navios para transporte de produtos derivados de petróleo);

**Consórcio Suape (Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão e Aker Promar)**

Lote I (10 navios do tipo suezmax);

Lote II (cinco navios aframax);

## Sinaval Cenário 2006 Indústria de Construção Naval

15

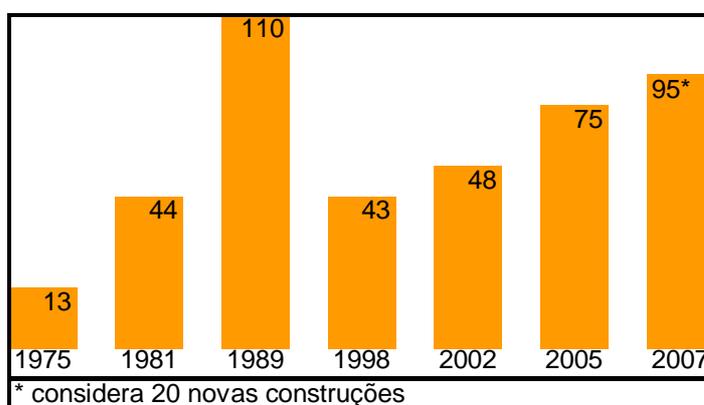
### Estaleiro Itajaí (Santa Catarina)

Lote V (três navios gaseiros);

### Navios de apoio marítimo

Em 2005, a frota de Apoio Marítimo, operando no Brasil, registrava 166 navios, sendo 75 registrados sob bandeira brasileira e 91 embarcações de outras nacionalidades. O mercado brasileiro é atendido por 27 empresas de apoio marítimo em intensa competição;

A participação dos navios de bandeira brasileira evolui de 15% deste total, em 2002, para cerca de 39% em 2005. Devido ao Plano de Renovação da Frota de Navios de Apoio implementada pela Petrobras.



Fonte: Abeam

O programa de investimentos da Petrobras, com a contratação de novas plataformas e as descobertas de petróleo nas bacias de Campos, Santos e Espírito Santo são gatilhos positivos no mercado.

Nessas três bacias produtoras, no Sudeste, estão a maior parte das estruturas marítimas de produção em águas profundas. Os primeiros campos *off shore* ficavam, em média, a 100 quilômetros da costa. Os novos campos estão a mais de 200 quilômetros de distância do continente.

Cerca de 44 navios de apoio marítimo foram ou estão sendo construídos nos estaleiros brasileiros, desde 1999, data de lançamento ao mar do “CBO Campos”, o primeiro PSV do Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo da Petrobra, construído no Estaleiro Promar para a Cia. Brasileira de Offshore – CBO. Até 2007 outros 20 novos navios que estão em construção ou em início de produção serão entregue à operação.

### Frota de Apoio Marítimo

Ano	Navios Bras.	Navios Estrang.
1999	43	93
2002	48	95
2003	60	88
2005	75	91
2007*	95	91

\*Estimativa Fonte: Abeam

## **Sinaval Cenário 2006**

### **Indústria de Construção Naval**

16

A Petrobras contratou 22 navios em cada fase do seu programa de renovação da frota de navios de apoio. Até 2009, na terceira fase do programa, vai contratar 30 novas navios de apoio a serem construídos no Brasil. Os investimentos na construção das embarcações são estimados em US\$ 445 milhões.

Os navios de apoio foram responsáveis pela ativação da maior parte dos estaleiros. São embarcações de até 80 metros de comprimento, com exigências de projeto sofisticadas. Praticamente todos possuem Posicionamento Dinâmico, operam com dois motores de passo controlável, dispõem de sistemas de bombas e de tângues para transferências de fluidos, Incorporam o que existe de mais avançado em relação a sistemas de comando. São navios de missão crítica, com certificação rigorosa.

O mercado de navios de apoio tem uma demanda relacionada à quantidade de estruturas flutuantes de produção que serão instaladas. Como existem projetos de desenvolvimento de campos de petróleo até 2010 as empresas de apoio marítimo incluíram na sua estratégia de crescimento a aquisição de estaleiros para fabricar seus próprios navios.

Esse é o caso da CBO que controla o Estaleiro Aliança (ex-Ebin) em Niterói, e da Edison Chouest / Alfanave que está construindo seu estaleiro, o Navship, em Navegantes, Santa Catarina.

## Sinaval Cenário 2006 Indústria de Construção Naval

17

### Operações do FMM

As disponibilidades do AFRMM no Tesouro Nacional chegavam a R\$ 2, 3 bilhões, ao final de 2005. As informações são da página na Internet Contas Abertas.org que analisa a execução orçamentária do Governo Federal através do SIAFI.

De 2001 a 2005, o AFRMM arrecadou aproximadamente R\$ 4 bilhões, conforme dados extraídos do SIAFI – Sistema Integrado de Administração Financeira.

#### AFRMM (Arrecadação)

ANO	VALOR ARRECADADO EM MILHÕES DE REAIS
2001	685,5
2002	654,7
2003	690,9
2004	1.075,6
27/12/2005	969,8
<b>TOTAL</b>	<b>4.076,5</b>

Conforme se observa no quadro acima, os valores arrecadados em 2004 e 2005 cresceram significativamente em relação a 2003. Paralelamente, em todos os anos da série, verifica-se que as aplicações ficaram aquém do volume de recursos arrecadados.

#### AFRMM (Aplicações)

ANO	APLICAÇÕES (milhões de reais)
2001	305,4
2002	337,8
2003	591,1
2004	603,2
26/12/2005	372,8
<b>TOTAL</b>	<b>2.210,3</b>

## Sinaival Cenário 2006 Indústria de Construção Naval

18

### Cenário mundial

A economia mundial cresceu 4%, em 2004, e 5% em 2005. A soma de tudo que os países produziram, em 2005, o PIB mundial, atingiu US\$ 40 trilhões.

O *trade* mundial, importações e exportações de mercadorias, representam um valor estimado de mais de US\$ 20 trilhões. Mais de 85% desses produtos, num volume estimado de cerca de 6,7 bilhões de toneladas, são transportados por via marítima.

Para fazer frente a essa demanda a frota mundial de navios registra 898 milhões de toneladas de porte bruto (TPB), segundo o relatório sobre transportes e comércio marítimo da Unctad. Vale dizer que os navios da frota mundial devem realizar cerca de sete viagens ao ano para transportar toda a carga das trocas comerciais internacionais.

A indústria naval mundial sofre de um desequilíbrio estrutural entre oferta e demanda. Sempre que investe em na expansão da capacidade de produção, diante de uma fase de demanda aquecida, como agora, sofre com longos períodos de demanda retraída, que ocorrem com o menor crescimento da economia internacional.

A atual fase positiva do mercado equilibrou oferta e demanda pela primeira vez em duas décadas no setor naval.

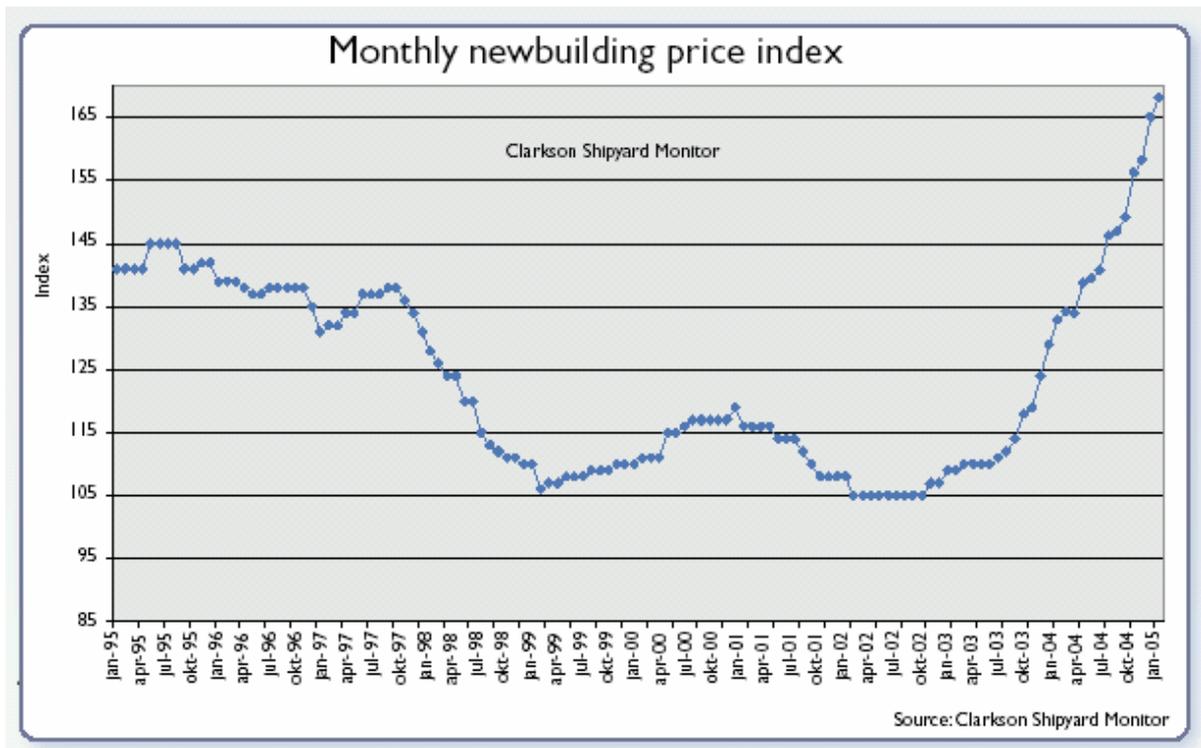
Key figures of the CESA shipbuilding forecast					
Unit		1.1.2004	1.7.2010	1.7.2015	1.7.2020
<b>Fleet</b>	mill. dwt	898.5	1027.4	1139.2	1242.2
	Unit	2004-10	2010-15	2015-20	2004-20
<b>Economic growth</b>	GDP p.a. based on constant prices	3.0	2.8	2.7	2.8
	GDP in PPP p.a.	3.6	3.5	3.4	3.5
<b>Tonnage to be deleted</b> (seagoing ships of 100 gt or more)	mill. dwt	198.3	139.2	121.9	459.4
	mill. dwt p.a.	30.5	27.8	24.4	27.8
<b>Tonnage to be completed</b> (seagoing ships of 100 gt or more)	mill. dwt	318.3	236.6	207.4	762.3
	mill. gt	217.5	166.5	155.0	538.8
	mill. cgt	156.2	119.5	114.0	389.8
	mill. dwt p.a.	49.0	47.3	41.5	46.2
	mill. gt p.a.	33.5	33.3	31.0	32.7
Source: CESA	mill. cgt p.a.	24.0	23.9	22.8	23.6

CESA é a associação dos estaleiros europeus resultado da sua fusão com a AWES

## Sinaval Cenário 2006 Indústria de Construção Naval

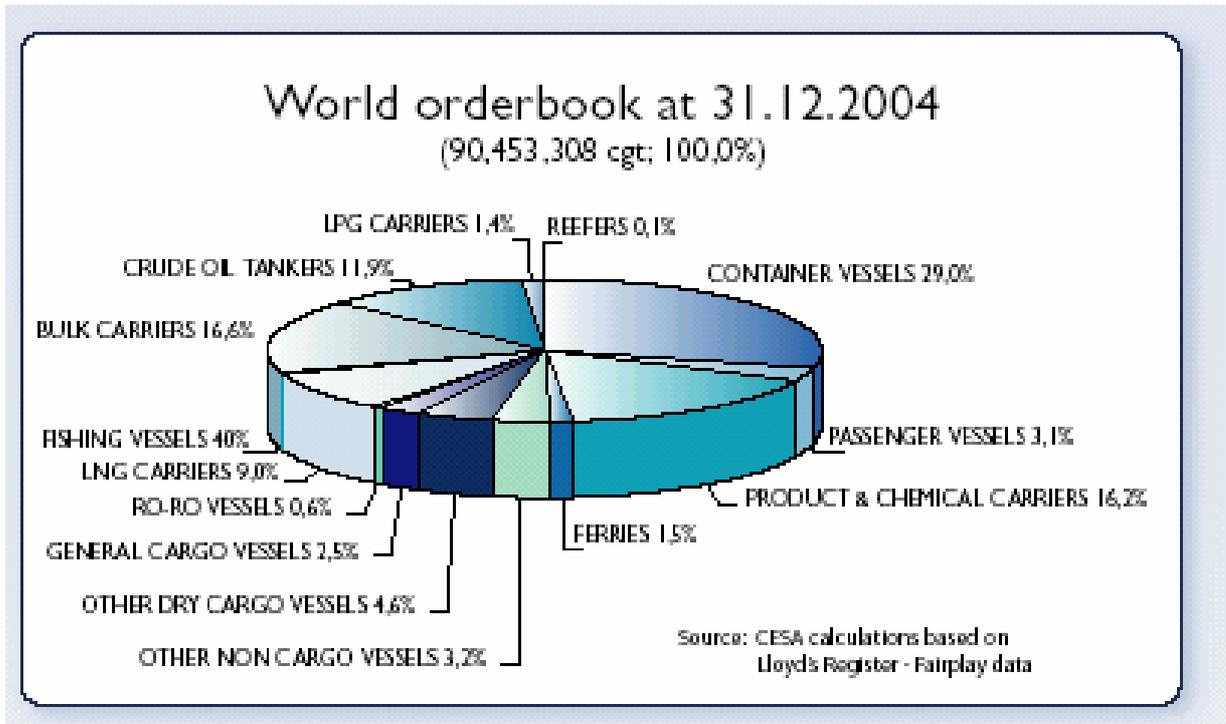
As novas construções de navios, desde 2003, reduziram a idade média da frota mundial para 12,3 anos. Os navios de carga geral apresentam a idade média mais elevada, 17,5 anos, enquanto navios porta-contêineres apresentam a idade média menor, 9,4 anos.

A ocupação dos estaleiros até 2008 provocou a elevação dos preços de construção dos navios. Os estaleiros, cuja capacidade de produção anual é de cerca de 26,8 milhões de cgt devem expandir essa capacidade para 31,2 milhões cgt até 2010. A carteira de encomendas dos estaleiros apontam uma ocupação total da capacidade de produção até 2008.

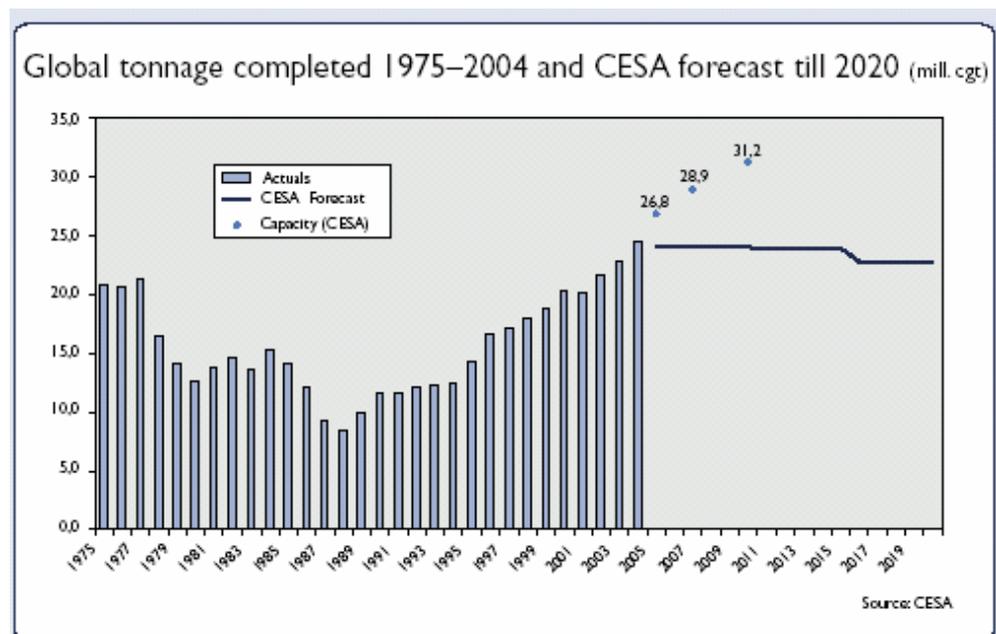


## Sinaval Cenário 2006 Indústria de Construção Naval

Os navios porta-contêineres representam 29% das novas construções em andamento, em seguida estão os navios químicos e os graneleiros, que respondem por 16% cada, do total dos novos navios em produção.



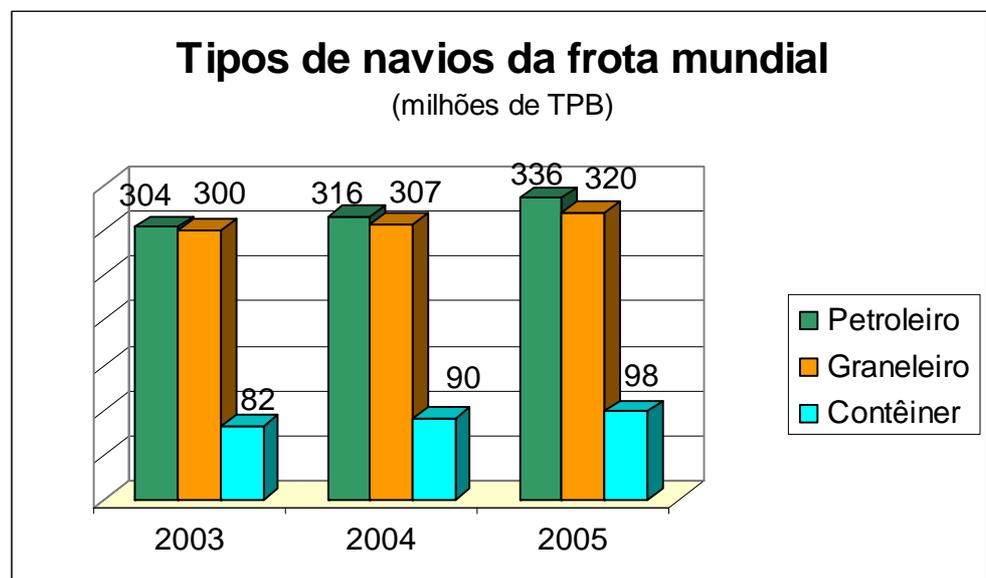
Na projeção até 2020 estão previstas encomendas superiores à capacidade estaleiros mundiais, cuja ocupação máxima de produção de 25 milhões de cgt's, foi atingida em 2005.



### A demanda da globalização

A fase positiva da economia mundial estimula armadores a ampliar suas frotas. A tendência da containerização continua com a construção de navios cada vez maiores, criando um novo modelo de transporte neste segmento, composto pelo porta-contêiner super (maior e mais veloz), um porto concentrador (Hub) com equipamentos atualizados para descarga rápida, com distribuição da carga por via inter-modal (trem, caminhões e outros navios menores).

Essa especialização por segmento de transportes já era comum no caso dos terminais de petróleo, de minério e de grãos. A tendência é da generalização e ampliação do terminal especializado em contêiner.



### Fusões e aquisições no transporte marítimo

O quadro da competição mundial promove novas fusões e aquisições. As empresas se agigantam e dificultam a competição por parte de qualquer país em desenvolvimento - exceto com apoio de Governo, como ocorreu com chineses, coreanos e japoneses.

A líder mundial Maersk comprou a anglo-holandesa P&O Nedlloyd por 2,3 bilhões de euros.

A francesa CMA CGM, que acaba de incorporar a Delmas-Bolloré, está de olho na canadense CP Ships.

Se concretizada essa compra, o ranking mundial ficaria da seguinte maneira:

Maersk, seguida pela MSC e depois a CMA CGM. O quarto lugar seria da Evergreen, de Taiwan.

A CMA CGM fatura 4,5 bilhões de euros por ano e chegaria, com a fusão, a operar 675 mil containeres de 20 pés (TEUs) por ano.

## Sinaval Cenário 2006 Indústria de Construção Naval

22

Leading 20 container service operators as of 30 September 2004 on the basis of number of ships and total shipboard capacity (TEUs)

Ranking	Operator	Country/ Territory	No. of ships in 2004	TEU capacity in 2004*	TEU capacity in 2003
1	A.P. Moller Group	Denmark	346	900 509	844 626
2	MSC	Switzerland	237	618 025	516 876
3	Evergreen Group	Taiwan Province of China	151	437 618	442 310
4	P&O Nedlloyd	UK/Netherlands	158	426 996	419 527
5	CMA-CGM Group	France	178	373 191	299 174
6	NOL/APL	Singapore	91	295 321	273 573
7	Hanjin/DSR-Senator	Republic of Korea/ Germany	75	284 710	290 677
8	NYK	Japan	96	265 192	233 934
9	COSCO	China	125	253 007	274 128
10	China Shipping	China	106	236 079	143 655
<b>Total 1-10</b>			<b>1 563</b>	<b>4 090 648</b>	<b>3 738 480</b>
11	OOCL	Hong Kong China	63	216 527	185 502
12	MOL	Japan	68	213 195	222 533
13	Zim	Israel	85	196 420	174 480
14	CP Ships Group	Canada	83	196 317	201 706
15	K Line	Japan	66	195 750	186 017
16	CSAV Group	Chile	74	190 143	123 378
17	Hapag Lloyd	Germany	48	186 610	154 850
18	Yang Ming	Taiwan Province of China	59	168 006	153 783
19	Hyundai	Republic of Korea	36	139 243	136 548
20	Hamburg Sud	Germany	68	131 713	n. a.
<b>Total 1-20</b>			<b>2 213</b>	<b>5 924 572</b>	<b>5 277 277</b>
<b>World fleet estimated at 1 July 2004 and 2003</b>				<b>8 835 000</b>	<b>8 354 000</b>

### **Os cenários para o futuro**

Para atender a um mercado em transformação a CESA construiu alguns cenários para permitir que as equipes de desenvolvimento de projetos possam oferecer navios adequados aos novos nichos de mercado que irão surgir.

A CESA, em nome dos seus associados, lançou a plataforma tecnológica *WaterBorne*, uma iniciativa que estabelece um cenário para desenvolver práticas, procedimentos e adotar projetos arrojados e visionários que alinhem a indústria naval com as necessidades surgidas com a globalização dos mercados.

As soluções de transporte marítimo serão a cada dia mais adaptadas a determinado tipo de operação portuária para tornar rápida e econômica a operação de carga e descarga.

A primeira preocupação é que os mercados regionais estão crescendo mais que as trocas internacionais. O que leva a considerar projetos de navios inovadores, capazes de bom desempenho em determinadas áreas sendo projetados para melhor atuar nestas características.

Existe a tendência de criar navios como um produto cujas características o diferem dos demais, a exemplo do que estaleiros japoneses já fizeram com o novo modelo de porta-contêineres de grande velocidade no mar, para vencer as grandes distâncias entre a Ásia e a Europa e os EUA.

O maior navio contêiner do mundo transporta até 13,4 mil TEUs, está pronto para ser construído. Na última semana, o estaleiro sul-coreano Hyundai e a empresa de projetos Germanischer Lloyd anunciaram a conclusão do projeto de engenharia da embarcação e que estão prontos para aceitar encomendas. Segundo representantes das duas empresas, o planejamento da embarcação demandou cerca de 18 meses de estudos e testes. Sua montagem deve levar de 9 a 10 meses, mas devido a várias encomendas, a Hyundai só poderá entregá-lo em 2009. Ele terá 383 metros de comprimento e 54,2 metros de largura, com um calado de 13,5 metros. Os atuais navios-contêineres em construção têm capacidade para 10 mil TEUs.



**Sinaval Cenário 2006**  
**Indústria de Construção Naval**

