



Imprensa

SINAVAL

SINAVAL – Cenário 2009

1º trimestre de 2009

A indústria naval cumpre sua missão econômica e social
 Geração de empregos e renda
 Investimentos em novos estaleiros
 Obras em andamento



Foto: Mauá Notícias, trabalhadores mobilizados para construção de petroleiros

Índice	Página
Sumário executivo	2
Visão da economia mundial	5
As causas da crise	6
Desempenho dos países	8
Impacto no comércio mundial	9
Visão da economia brasileira	12
Plano de Negócios da Petrobras	19
O Brasil nos planos das empresas internacionais	25
A frota mundial de navios mercantes	28
Cenário da construção naval mundial	31
O mercado da construção naval no Brasil	35
A indústria naval brasileira	39
Relações trabalhistas	43
Tecnologia naval	43
Navipeças	43

Versão preliminar

**SINAVAL – Cenário 2009 – 26/03/2009****Sumário Executivo**

No final do primeiro trimestre de 2009, a crise internacional, que atingiu seu pico em outubro de 2008, lança sombras sobre o desempenho da economia mundial, com a previsão da Unctad que não haverá recessão, mas uma pequena expansão de 1%, ao final do ano.

A economia mundial vem reduzindo seu ritmo desde 2006. O comércio mundial, com trocas no valor de cerca de US\$ 14 trilhões de dólares (em 2007) em cada direção (importações e exportações), continuará com um volume relevante de trocas de mercadorias, mesmo com alguma redução, animando armadores que compraram navios novos.

A frota mundial de navios, estimada em 1,042 bilhão de TPB, aumentou em mais de 100 milhões de TPB, em 2008. A carteira de encomendas dos estaleiros mundiais, com mais de 9 mil navios em construção, num volume de 570 milhões de TPB, promove a modernização de cerca de 50% da frota mundial atual até 2013.

As encomendas novas foram interrompidas, mas analistas desmentem o cancelamento de contratos. Os armadores informam ações, pelo lado da oferta, vendendo navios velhos para sucata e parando navios para aguardar melhores preços dos fretes.

No Brasil, a crise não atinge a construção naval, blindada com os financiamentos do Fundo da Marinha Mercante e com as encomendas da Petrobras e da Transpetro. A geração de empregos nos estaleiros associados ao SINAVAL registra 32 mil pessoas diretamente empregadas, além de outros 10 mil postos de trabalhos em estaleiros não associados e na indústria náutica.

A frota de navios com bandeira brasileira, em 2007, somava 3,3 milhões de TPB. As encomendas em andamento nos estaleiros brasileiros, com contratos já assinados, somam mais 3,3 milhões de TPB, somente em 25 navios petroleiros. Estão em construção duas plataformas semi-submersíveis (P-55 e P56) e a plataforma fixa de

SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL E OFFSHORE

Av. Churchill, 94, Conjuntos 210 a 215 — Centro — CEP 20020-050 — Fone: +55 21 2532-4878 —
Rio de Janeiro — RJ — Brasil — www.sinaval.org.br

**Imprensa****SINAVAL**

Mexilhão. Estão previstos para contratação, ainda neste ano de 2009, mais 23 navios petroleiros, somando mais 1,7 milhão de TPB, três navios para transporte de *bunker* e 24 navios de apoio marítimo, de um lote de 148 anunciado pela Petrobras. Nos próximos anos, as encomendas já anunciadas são de 124 navios de apoio, 8 plataformas semi-submersíveis e FPSOs e 28 navios sonda para perfuração de poços em águas profundas.

No Estado do Rio de Janeiro, os estaleiros de Niterói, Rio de Janeiro e Angra dos Reis representam mais de 21 mil empregos. Em segundo lugar fica o Nordeste, com estaleiros no Ceará e em Pernambuco, com mais de sete mil empregos. Outros pólos navais existem no Norte e no Sul, em Itajaí e Rio Grande.

O SINAVAL continua a agir no aprimoramento das relações trabalhistas, com a comissão tripartite formada por armadores, sindicatos dos trabalhadores e Ministério do Trabalho, elogiada por ser a mais atuante no País.

O SINAVAL inicia ação no segmento de *navipeças* promovendo contatos com fornecedores locais para aumentar o conteúdo nacional nos navios, conforme política da Transpetro e da Petrobras. Encontros em diversas regiões estão sendo realizados, inclusive no interior de São Paulo, com a FIESP, para aproveitar a rede de fornecedores da indústria aeronáutica.

O ano de 2009 será marcado pelas ações na área de desenvolvimento de tecnologia de construção naval, com recursos da FINEP e do Ministério da Ciência e Tecnologia, mobilizando universidades do Rio e de SP.

Os investimentos em exploração e produção de petróleo no chamado “Triângulo de Ouro” (Golfo do México, Brasil e costa leste da África) concentram o investimento na exploração de novos campos *offshore*. O pré-sal brasileiro é reconhecido nas publicações internacionais como o mercado mais importante, nos próximos anos.



Imprensa **SINAVAL**

As maiores petroleiras do mundo (Shell, Chevron, Devon e Petrobras) anunciaram, em seus planos de negócios e nos relatórios anuais aos acionistas, a manutenção dos investimentos na exploração de petróleo nas bacias marítimas brasileiras.

O relatório do FMI elogia o Brasil, pelos fundamentos da economia, considerados adequados para suportar a crise internacional, lastreados por uma reserva depositada no Exterior, num valor estimado superior a US\$ 160 bilhões.

Esse cenário é apresentado pelo SINAVAL nas páginas a seguir, neste documento de análise do setor da indústria naval brasileira, no primeiro trimestre de 2009.

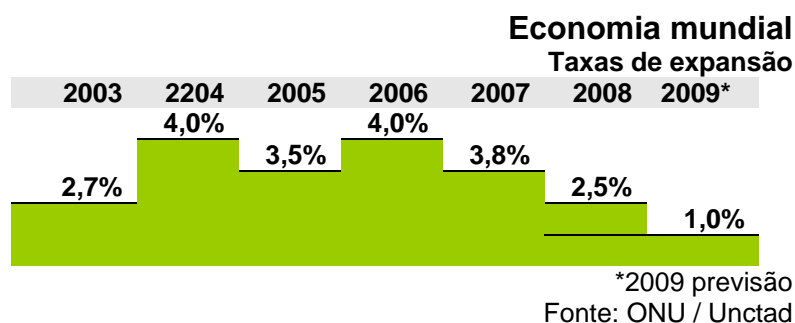


Imprensa

SINAVAL

Visão da economia mundial

Em 2009, a economia mundial poderá crescer 1% sobre o ano passado. Essa é a visão da Organização das Nações Unidas (ONU), no seu documento *World Economics Situation and Prospects 2009* e da Unctad (*United Nations Conference for Trade and Development*) na sua avaliação básica para 2009. Teremos em 2009, portanto, um mundo sem recessão, em ritmo mais lento.



A ONU recomenda o esforço internacional coordenado dos governos para a concessão de estímulos fiscais com metas de desenvolvimento sustentável.

A crise do setor financeiro contaminou o setor real (produtivo) da economia e o principal resultado negativo é a perda de confiança para investimentos e financiamentos, gerando queda da demanda. Surge o desemprego e a falta de confiança inibe ações e causa a redução da atividade econômica.

Além desse quadro, as realidades econômicas continuam a existir. A população expande-se de 6,8 bilhões de habitantes para 8 bilhões, em 2050. São pessoas que precisam comer, vestir, ter onde morar, se deslocar e trabalhar. Um novo padrão de consumo, menos intenso, é o desejável. O investimento em infraestrutura é onde o investimento público poderá se concentrar, atraindo o investimento privado para, juntos, empurrarem a economia em direção ao fim da crise.

Essa é a visão que vem recebendo adesões e sobre a qual se forma um consenso expresso nos documentos das agências mundiais de pesquisa e fomento econômico.

As causas da crise

“A crise de 2008 e a economia da depressão” é o título do livro do economista Paul Krugman, ganhador do Prêmio Nobel de Economia de 2008, onde uma clara avaliação dos fatos merece atenção. O momento exige que os governos realizem investimentos para suprir a ausência do investimento privado e, desta forma, recuperar a demanda e evitar a recessão, defende Krugman.

A visão dos gestores da macroeconomia é condicionada a três regras:

- 1 – uso da política monetária para evitar inflação e recessão;
- 2 – estabilidade na taxa de câmbio para evitar incertezas;
- 3 – liberdade nos negócios internacionais.

O problema é que essas regras jamais conseguem ser aplicadas em conjunto — no máximo, aplicam-se duas delas. Existe sempre um nível de incerteza. A crise é explicada, também, na formação de uma atividade financeira totalmente fora do ambiente controlado dos bancos e de seus empréstimos lastreados em depósitos, regulados pelos Bancos Centrais.

O mundo superou crises seguidas com a atuação coordenada dos países mais ricos. Houve a crise do Japão, em 1991, superada em dez anos, a crise do México, em 1995, a crise dos “tigres asiáticos” e a do Brasil, em 1998, e a crise da Argentina, em 2002. Em nenhuma delas existiu a ameaça de recessão mundial.

Nessas crises, houve uma gradual perda de eficácia dos mecanismos de controle monetário, ou por hesitação dos Governos, ou porque o fluxo de dinheiro circulando entre as empresas já havia superado, desde 1995, o volume do fluxo de dinheiro internacional controlado pelos bancos centrais. A explicação dos analistas é que o aumento dos impostos promove a migração dos negócios para os paraísos fiscais (as Ilhas Cayman e Luxemburgo, por exemplo, dois paraísos fiscais, estão entre os principais investidores estrangeiros no Brasil).



Além disso, desde os anos 80, três situações se provaram relevantes, segundo Paul Krugman e outros autores:

- 1 – a globalização e a introdução da tecnologia de informação colocaram em rede mundial informações financeiras sobre estoques e logística;
- 2 – ocorreu um aumento de produtividade e a liberação de capital anteriormente contido na garantia e segurança dessas operações;
- 3 – essa produtividade não foi usada para ampliar a capacidade operacional e conquistar novos mercados; empresas e governos tornaram-se indulgentes e assistiram à criação de uma centena de produtos financeiros, onde o capital ocioso poderia realizar ganhos.

A rentabilidade ampliada dessas aplicações, resultado da liquidez internacional, criou diversas distorções. Uma delas foi o chamado fundo de *hedge*, que deveria ter a função de proteger as operações das flutuações cambiais e dos preços de matérias-primas, mas que se tornaram fundos com a função de lucrar ao máximo com essas flutuações.

A função dos Bancos Centrais, diante dessa “festa” do mercado financeiro, foi discreta até demais. Alan Greenspan, o presidente do FED (Federal Reserve Board - Banco Central dos Estados Unidos), em 1996, criou a expressão “a exuberância irracional do mercado financeiro”, reconhecendo a existência da “bolha” (valorização de títulos sem base real) no mercado de ações, no mercado de derivativos e no mercado imobiliário dos Estados Unidos.

Paul Krugman localiza, em 9 de agosto de 2007, quando o banco francês BNP Paribas suspendeu os saques em três de seus fundos, o instante em que a crise financeira se tornou realidade.

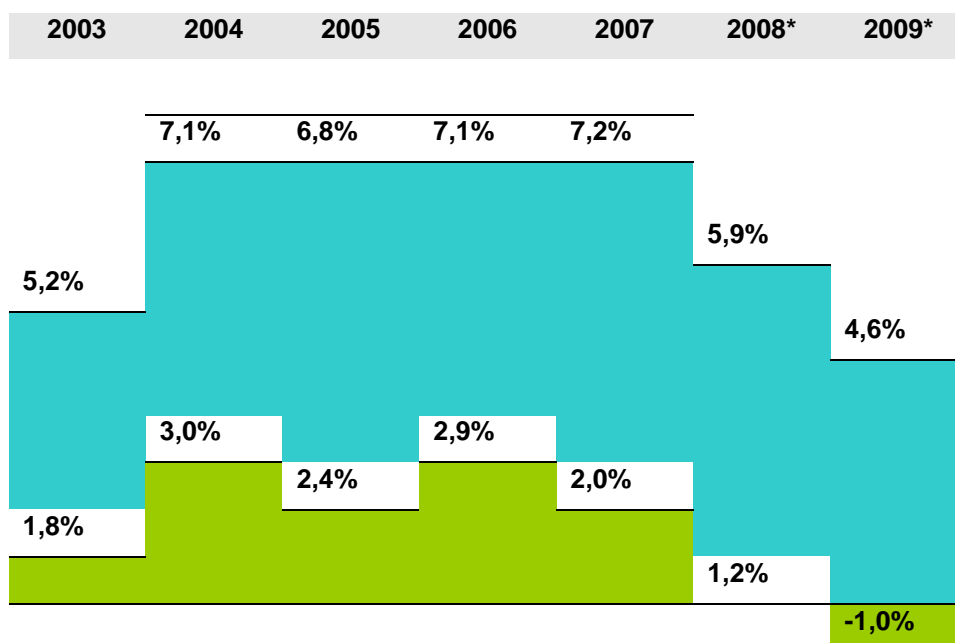


Desempenho dos países

O documento da ONU/ Unctad apresenta o quadro em que as economias desenvolvidas (EUA, Europa / região do Euro e Japão) crescem menos que as economias em desenvolvimento (China, Índia, Brasil e México). Essa realidade provoca uma mudança no fluxo de capital e as economias emergentes se tornam financiadoras das economias desenvolvidas. Os Fundos Soberanos dos países em desenvolvimento, aplicados em títulos do Tesouro e na participação em fusões e aquisições de grandes negócios, atingiram US\$ 4 trilhões, em 2008, antes da crise. A reserva registrada de países em desenvolvimento aplicada nos países ricos atingiu US\$ 3,1 trilhões, em 2007, e aumentou na primeira metade de 2008. A China, por exemplo, tinha, em 2007, US\$ 1,5 trilhões aplicados nos países ricos (principalmente nos EUA). Até o terceiro trimestre de 2008, as reservas chinesas somavam US\$ 1,9 trilhão. Essas reservas são o indício de uma capacidade de reação econômica.

A expectativa é que essas reservas vão parar de crescer e que os países passem a usar uma parte desse dinheiro para compensar a redução dos financiamentos e dos *superávits* comerciais. Provavelmente os governos usarão esse dinheiro para um programa de investimentos em infra-estrutura.

Desempenho dos países



Fonte: ONU / Unctad (* previsão)

Países desenvolvidos

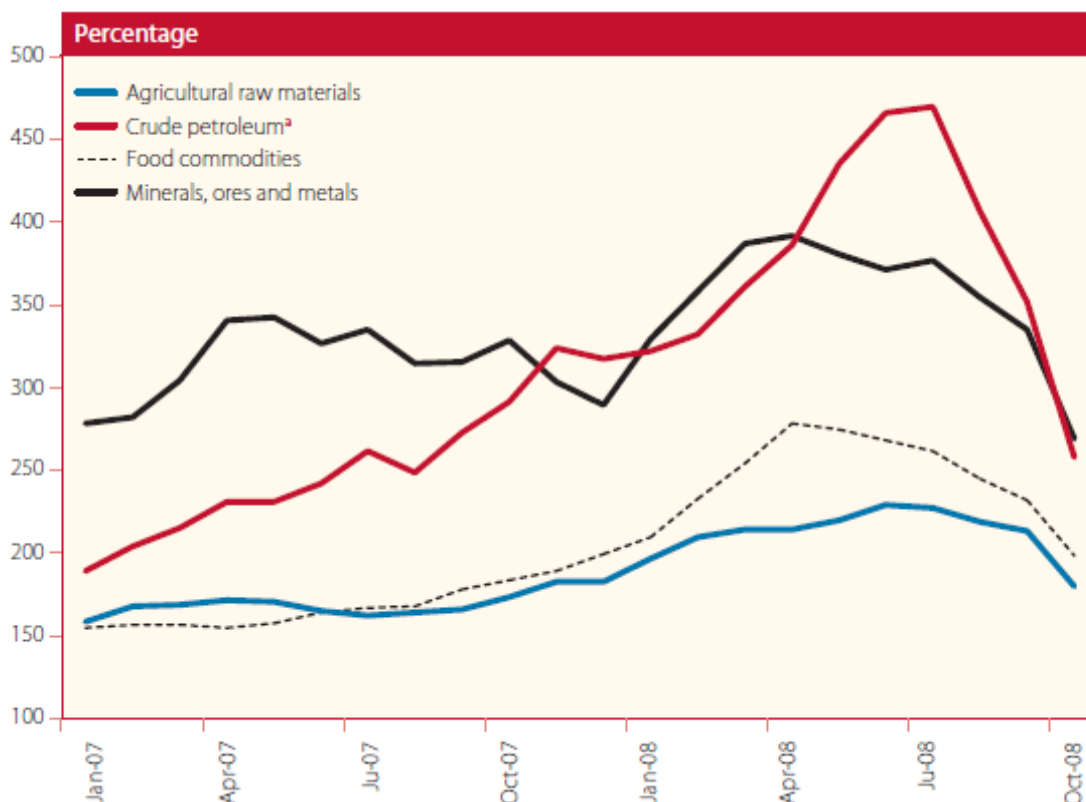
Países em desenvolvimento



Impacto no comércio mundial

O gráfico do índice de preços dos produtos primários demonstra a formação de uma “bolha” nos preços do petróleo, dos minérios e dos produtos agrícolas. Na opinião de especialistas, reflete a especulação e a formação de estoques, utilizando a liquidez financeira existente. A mudança de sinal na expansão da economia reverte subitamente as expectativas de preços. Em outubro de 2008 os preços voltam a um patamar próximo ao de outubro de 2007.

A queda nos preços interrompe um ciclo de expansão que ocorria desde 2003. Esses produtos primários representam grande parte da carga mundial nos navios petroleiros (*tankers*) e graneleiros (*bulkcarriers*).



Fonte: ONU / Unctad

Essa variação de preços, em 2008, não pode ser atribuída ao aumento da demanda, já que preços elevados inibiam o consumo. O motivo do aumento dos preços tem



explicação na especulação, quando investidores direcionam aplicações do mercado financeiro para o mercado futuro de produtos.

O efeito da crise tem duas faces: uma real, expressa na redução da demanda mundial, e outra induzida, resultado da mudança das expectativas que leva agentes econômicos a adiarem investimentos e consumo.

Existe um patamar onde a demanda volta a se estabilizar. Essa linha base, que muitos chamam de fundo do poço, precisa ser encontrada.

O comércio mundial estava em processo de desaceleração. No período 2004-2007, cresceu a uma média anual de 8,6 %% e caiu para 4,4%, em 2008, devendo terminar 2009 com expansão de 2%. A visão da ONU não é pessimista.

Valor do comércio mundial (US\$ trilhões)					
Exportações	2003	2004	2005	2006	2007
Mundo	7,5	9,1	10,4	12,1	13,8
Desenvolvidos	4,9	5,8	6,3	7,1	8,1
Em desenvolvimento	2,4	3,0	3,7	4,5	5,2
Em transição	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5
Importações					
Mundo	7,7	9,4	10,7	12,3	14,0
Desenvolvidos	5,3	6,3	7,1	6,0	8,9
Em desenvolvimento	2,5	2,8	3,4	3,9	4,6
Em transição	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4

Fonte: Unctad

Existe um componente irracional no comportamento dos agentes econômicos. Da mesma forma que aceitaram especular com maior risco, agora têm aversão ao risco, reduzindo a demanda geral. A superação desse dilema depende dos governos, ao definirem rumos e iniciarem uma nova tendência de investimentos.

Nesse ambiente, os países desenvolvidos apresentam uma perspectiva de redução das taxas de crescimento e os países em desenvolvimento mantêm o crescimento das suas



economias. O consumo dos países com economias em desenvolvimento (entre eles o BRIC – Brasil, Rússia, Índia e China) poderá manter a demanda num nível adequado até os agentes econômicos reconhecerem o surgimento de uma nova tendência e retomarem investimentos.

O exemplo do petróleo

O consumo mundial de petróleo já estava estabilizado em 86,1 milhões de barris/dia, em 2008. O preço vinha reduzindo o consumo que estava sendo mantido pela demanda das economias em desenvolvimento, compensando a redução do consumo nos países ricos, especialmente os EUA, onde a demanda apresentou sua maior queda desde 1982.

A oferta mundial de petróleo foi, em média, de 86,4 milhões de barris/dia, em 2008, registrando um crescimento de quase 1% sobre a oferta de 2007. Esse aumento é atribuído ao aumento da produção dos países da OPEP (Organização dos Países Exportadores de Petróleo), nos três primeiros trimestres de 2008. Quando a crise se instalou, a partir de outubro de 2008, a OPEP passou a reduzir sua produção.

Mudança na oferta

A variável da oferta pode ser alterada para compensar a queda no consumo e proteger os preços de flutuações “irracionais”. Essa mesma realidade se aplica a quase todos os produtos e, principalmente, aos navios, cuja frota mundial de idade avançada está sendo substituída em cerca de 50%, com encomendas de novas unidades. Os armadores podem aumentar o volume de sucateamento de navios antigos e controlar a oferta de frete.

A América Latina e o Caribe apresentam, há cinco anos, um crescimento médio da economia de 5% ao ano. Em 2009, o PIB (Produto Interno Bruto) desses países deverá ser de 2,3%, resultado da menor demanda interna e da redução do valor das suas exportações. As desvalorizações cambiais foram registradas no Brasil, no Chile, na Colômbia e no México. A região enfrenta a crise com menor dívida externa e reservas financeiras aplicadas no mercado internacional.



Imprensa

SINAVAL

Visão da economia brasileira

A visão positiva sobre a economia brasileira é fornecida pelo Conselho de Administração do FMI (Fundo Monetário Internacional) na sua avaliação do País realizada em 11/06/2008.

“Nos últimos anos, o Brasil registrou crescimento vigoroso com baixa inflação, resultado de políticas macroeconômicas sólidas num contexto de condições externas favoráveis. A vulnerabilidade diminuiu, melhorou a relação entre a dívida pública líquida e o PIB e a composição da dívida pública, com alongamento dos vencimentos e nível confortável de reservas internacionais. O Brasil está numa posição mais sólida do que no passado para enfrentar choques na conjuntura externa”.

Essa avaliação positiva do FMI é uma conquista relevante. Inspira confiança no investidor e no credor. As reservas externas brasileiras, depositadas no Exterior em valor superior a US\$ 160 bilhões (estimativa para fevereiro de 2009), cobrem praticamente um ano de importações.

A taxa de crescimento da economia brasileira sofreu um recuo relevante no último trimestre de 2008, mas a previsão de analistas é de uma evolução positiva de 2% em relação a 2007. Para este ano de 2009, as estimativas variam de uma expansão de 2% a 0,5 %.

Ano	Evolução do PIB brasileiro	
	Valor – US\$ trilhão	Taxa de crescimento
2004	1,9	5,7%
2005	2,1	3,2%
2006	2,3	4,0%
2007	2,5	5,1%
2008*	2,5	*2,0%
2009*	2,5	*0,5%

Fonte: Banco Central (exceto * previsões)



Imprensa SINAVAL

Independentemente dos resultados do crescimento econômico, os analistas destacam a posição brasileira diante do mercado mundial, considerando as oportunidades no mercado interno e a inserção no comercial internacional, considerada modesta. Já as exportações, no valor de cerca de US\$ 200 bilhões, representam menos de 9% do PIB. Isso significa que a eventual redução nas vendas ao mercado mundial terá um efeito menor sobre a economia do País.

. O Banco Central brasileiro demonstra a evolução das reservas internacionais do País, depositadas no Exterior, que representam capacidade de financiamento das importações brasileiras, em cada ano.

Reservas internacionais brasileiras (US\$ milhões)

1997	52 173
1998	44 556
1999	36 342
2000	33 011
2001	35 866
2002	37 823
2003	49 296
2004	52 935
2005	53 799
2006	85 839
2007	180 334
2008	193 783

Fonte: Banco Central

O quadro das reservas brasileiras demonstra a estratégia de manutenção de posição diante da economia mundial. As reservas, depositadas no Exterior em moeda forte, são uma garantia de pagamento da dívida e das importações e criam um fator positivo para captação de investimentos externos.

A evolução das reservas mostra perda, a partir da crise de 1998, e recuperação, a partir de 2004.

Comércio internacional brasileiro

O Governo brasileiro submeteu, em fevereiro de 2009, à OMC (Organização Mundial do Comércio, WTO – World Trade Organization), seu relatório de políticas comerciais para avaliação dos demais países membros.



Imprensa

SINAVAL

O Governo brasileiro considera uma prioridade a adesão ao sistema multilateral na sua atividade de comércio internacional. A balança comercial brasileira, em expansão, apresenta *superávits* comerciais:

Exportações

2004 = US\$ 96,5 bilhões

2007 = US\$ 160,6 bilhões

2008 = US\$ 197,9 bilhões

Importações

2004 = US\$ 62,8 bilhões

2007 = US\$ 120,6 bilhões

2008 = US\$ 173,1 bilhões

Nesse período, as trocas internacionais tornaram-se melhor distribuídas, com aumentos na relação comercial com países do Hemisfério Sul. Ocorreu a diversificação de parceiros:

América Latina (sem contar o Mercosul) = + 114%;

África = + 101%;

Oriente Médio = + 73,5%.

Itens selecionados do Comércio Exterior brasileiro - 2008

Exportações	US\$ bi
Carnes	12,2
Grãos / Oleoginosas	11,0
Café	4,0
Subprodutos	4,0
Abate animal	
Açúcares	5,9
Sucos de fruta	2,2
Fumo e tabaco	2,7
Minerais	18,7
Óleo e combustíveis	18,6
Químicos	2,6
Petroquímicos	2,8
Fármacos	0,9
Óleos essenciais	0,6
Adubos e fertilizantes	0,4
Plásticos	4,9
Peles e couros	2,0
Madeiras	2,7

SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL E OFFSHORE

Av. Churchill, 94, Conjuntos 210 a 215 -- Centro -- CEP 20020-050 -- Fone: +55 21 2532-4878 --
Rio de Janeiro -- RJ -- Brasil -- www.sinaval.org.br



Imprensa

SINAVAL

Têxteis	2,4
Calçados	2,0
Pedra, cimento e cerâmica	1,8
Pérolas e pedras preciosas	1,5
Metais	20,3
Máquinas e aparelhos	19,4
Material de transporte	20,8
Embarcações e estruturas flutuantes	1,5

Importações	US\$ bi
Combustíveis	34,2
Produtos químicos	20,1
Adbos e fertilizantes	9,3
Têxteis	3,8
Metais	11,5
Máquinas e aparelhos	49,6
Material de transporte	16,3

Fonte: SECEX

A pauta de importações e exportações brasileiras aponta o mercado existente para o transporte marítimo e demonstra a necessidade de o Brasil investir na sua frota de navios. O Comércio Exterior brasileiro flui 90% através da via marítima e é processado através de 159 portos (34 operados pelo Governo e 125 operados pela iniciativa privada).

Nos principais itens da pauta comercial brasileira está descrita a demanda existente por transporte marítimo. Em termos de volume, as grandes quantidades viajam nos navios graneleiros, petroleiros e químicos. Os produtos de maior valor agregado viajam nos navios porta-contêineres.

Cargas de exportação:

Navios graneleiros

US\$ 30 bilhões em grãos e minérios;

Navios petroleiros

US\$ 18,6 bilhões em petróleo e combustíveis;

Navios químicos

US\$ 5,4 bilhões em produtos químicos e petroquímicos;

Navios porta-contêineres, carga geral e RO-RO

US\$ 85 bilhões em produtos diversos – carnes, açúcar, fumo, café, plásticos, madeiras, têxteis, máquinas, aço e material de transporte.

SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL E OFFSHORE

Av. Churchill, 94, Conjuntos 210 a 215 – Centro – CEP 20020-050 – Fone: +55 21 2532-4878 –
Rio de Janeiro – RJ – Brasil – www.sinaval.org.br



Imprensa

SINAVAL

Cargas de importação:**Navios graneleiros**

US\$ 9,3 bilhões em adubos e fertilizantes;

Navios petroleiros

US\$ 34,2 em combustíveis;

Navios químicos

US\$ 20,1 bilhões em produtos químicos e petroquímicos;

Navios porta-contêineres e de carga geral

US\$ 81,2 bilhões em produtos diversos – têxteis, metais, máquinas e material de transporte.

Trocas comerciais - principais blocos econômicos

Exportações		Blocos	Importações	
US\$ bi	Part.		US\$ bi	Part.
43,0	21,6%	América Latina	27,4	15,8%
27,4	13,8%	EUA	25,6	7,2%
5,5	2,8%	Europa Oriental	5,3	3,0%
46,3	23,4%	União Europeia	36,1	20,9%
37,4	18,9%	Ásia	47,1	27,1
8,0	4,0%	Oriente Médio	6,2	3,6%
10,1	5,1%	África	15,7	9,1%

Fonte: SECEX

Os fluxos comerciais são facilmente identificáveis nas trocas entre os diversos blocos. A América Latina, a União Europeia e a Ásia são os principais destinos das exportações brasileiras. Já as importações brasileiras chegam principalmente da América Latina, dos EUA, da União Europeia e da Ásia.

Merecem destaque as importações, maiores que as exportações, realizadas para o Oriente Médio e a África (cerca de 10% do comércio internacional brasileiro), mas que demonstram uma estratégia de abertura e diversificação de parceiros comerciais.

**Os déficits no balanço de serviços**

A balança comercial brasileira se manteve superavitária, apesar do aumento maior nas importações que nas exportações. Em 2007, a exportação de serviços somou US\$ 23,8 bilhões, contra importações de US\$ 36,8 bilhões, registrando um *déficit* de US\$ 13 bilhões. Uma parte desse *déficit* é devido à redução da atividade brasileira no transporte aéreo internacional e aos pagamentos de fretes marítimos e *leasing* de equipamentos.

Esse *déficit* vem sendo coberto pela entrada de investimentos externos (FDI – Foreign Direct Investment), que aumentou de US\$ 13,2 bilhões, em 2003, para US\$ 34,3 bilhões, em 2007. Nesse período, os maiores investidores foram a Holanda (maior investidor no Brasil, com 21,3% do total), os EUA (19,2% do total) e Ilhas Cayman, Espanha, Alemanha, França e Luxemburgo.

No balanço de serviços, o Banco Central informa, no item Transporte (onde estão registrados os fretes pagos pelo transporte marítimo internacional) o seguinte quadro:

2007

Receitas = US\$ 4,119 bilhões;

Despesas = US\$ 8,504 bilhões;

Déficit = US\$ 4,384 bilhões.

2008

Receitas = US\$ 5,405 bilhões;

Despesas = US\$ 10,349 bilhões;

Déficit = US\$ 4,944 bilhões.

A economia produtiva brasileira

O setor de serviços responde pela maior parte da composição do PIB brasileiro (65%), seguido pela indústria e pela agricultura. A produção industrial é diversificada e competitiva em relação ao mercado mundial. Em 2007, a produção industrial representou cerca de US\$ 630 bilhões, cerca de 30% do PIB brasileiro.



Imprensa **SINAVAL**

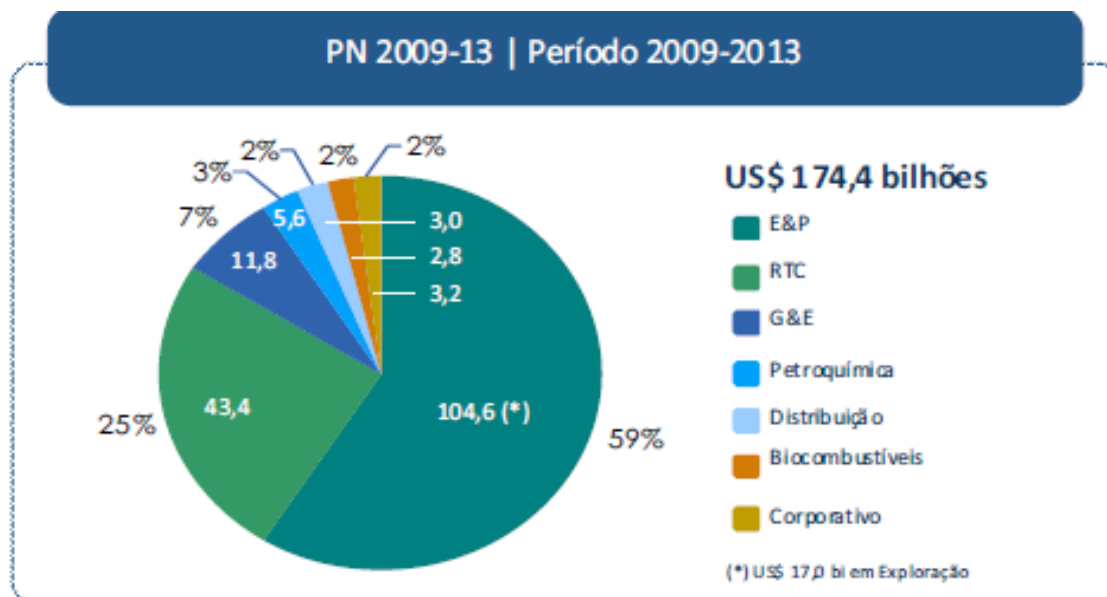
Diversos setores da indústria brasileira se apresentam com destaque na competição no mercado internacional: papel e celulose, siderurgia, mineração, construção de aviões, produção de petróleo, gás e petroquímicos, produção de biocombustíveis. Nos últimos dois anos, a indústria de construção e reparação naval passou novamente a aparecer no *ranking* mundial com a produção de navios, principalmente navios de apoio marítimo e petroleiros.

A produção de produtos para competição no mercado internacional provocou o aumento da porcentagem do conteúdo importado nos bens produzidos aqui. O conteúdo importado na produção industrial brasileira é estimado, em média, em 20% do total de peças, componentes e matérias-primas utilizadas.



O Plano de Negócios da Petrobras

A Petrobras anunciou investimentos de US\$ 174,4 bilhões, no período de 2009 a 2013, sendo 59% (US\$ 104,6 bilhões) em E&P – exploração e produção (a exploração ficará com US\$ 17 bilhões do total).



O Presidente da Petrobras, José Sergio Gabrielli, apresentou, em 26 de janeiro de 2009, o Plano de Negócios da Petrobras para o período 2009-2013. A seguir, suas principais afirmações:

A Petrobras está entre as sete maiores empresas de petróleo do mundo:

- Tem a quarta maior reserva de petróleo provada entre todas as empresas e ações negociadas na Bolsa. Exxon, BP e Shell são as maiores.
- Ocupa a quinta posição em termos de produção de óleo e gás, atrás de Exxon, BP, Shell e Chevron.
- Ocupa a sexta posição em capacidade de refino, atrás de Exxon, Shell, BP, Conoco-Philips e Total.
- Em valor de mercado (em 31 de dezembro de 2008), ocupa a sexta posição, também atrás de Exxon, Shell, Chevron, BP e Total.

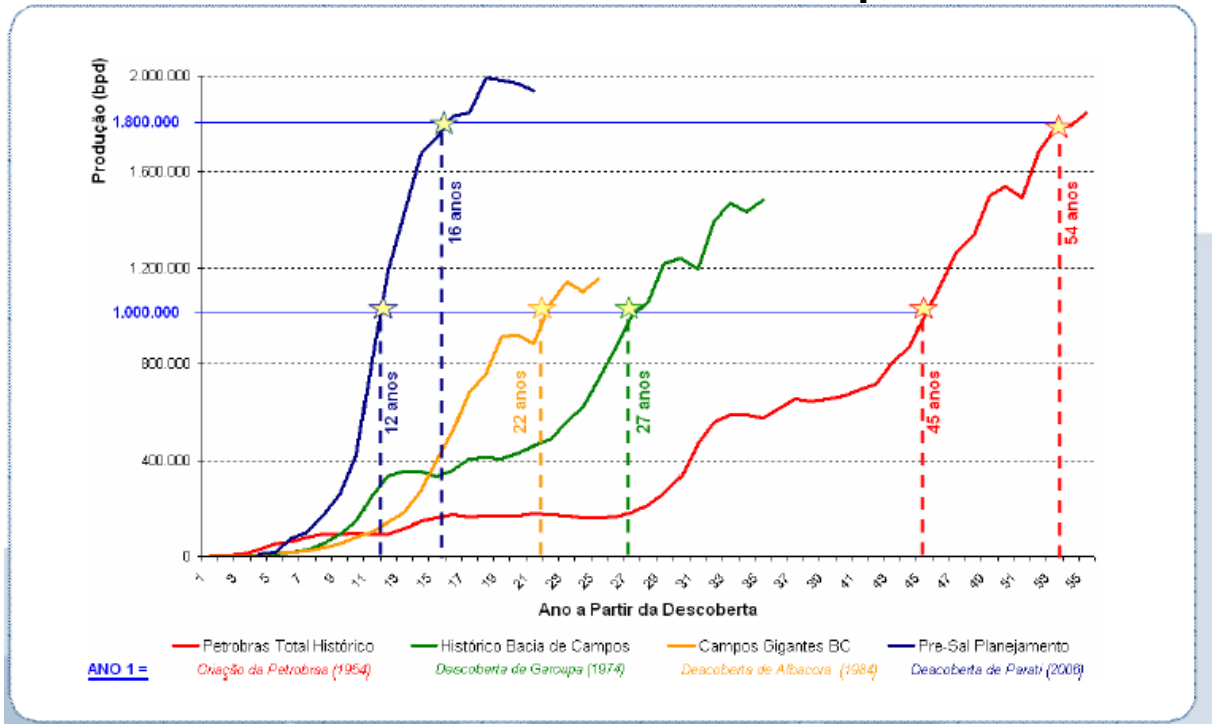
Metas de produção e reservas provadas – pré-sal

Produzir um milhão de barris/dia no pré-sal em 12 anos. Encurtando, com a experiência e a tecnologia adquirida, o tempo de 22 anos que foi necessário para produzir o primeiro milhão de barris/dia nos campos gigantes da Bacia de Campos, considerando a descoberta de Albacora, em 1984. A meta é dobrar a produção atual, de 1,8 milhões de barris/dia, até 2020.

As reservas provadas em 2008, num volume de 14 bilhões de barris, podem ser duplicadas para até 28 bilhões de barris.

Os Volumes recuperáveis anunciados no Pré-Sal podem dobrar nossas Reservas Provadas





Principais projetos de exploração - 2009 a 2013

Os projetos da carteira do pré-sal estão localizados nas bacias do Espírito Santo, de Campos e de Santos. A previsão de entrada em operação é a seguinte:

2010

Gás = Campos de Uruguá, Tambaú e Mexilhão

Óleo leve (pré-sal) = Tupi, Baleia Branca e Baleia Anã

2011

Gás = Juruá e Araponga

Óleo pesado = P-56 Jubarte e P-57 Marlim Sul

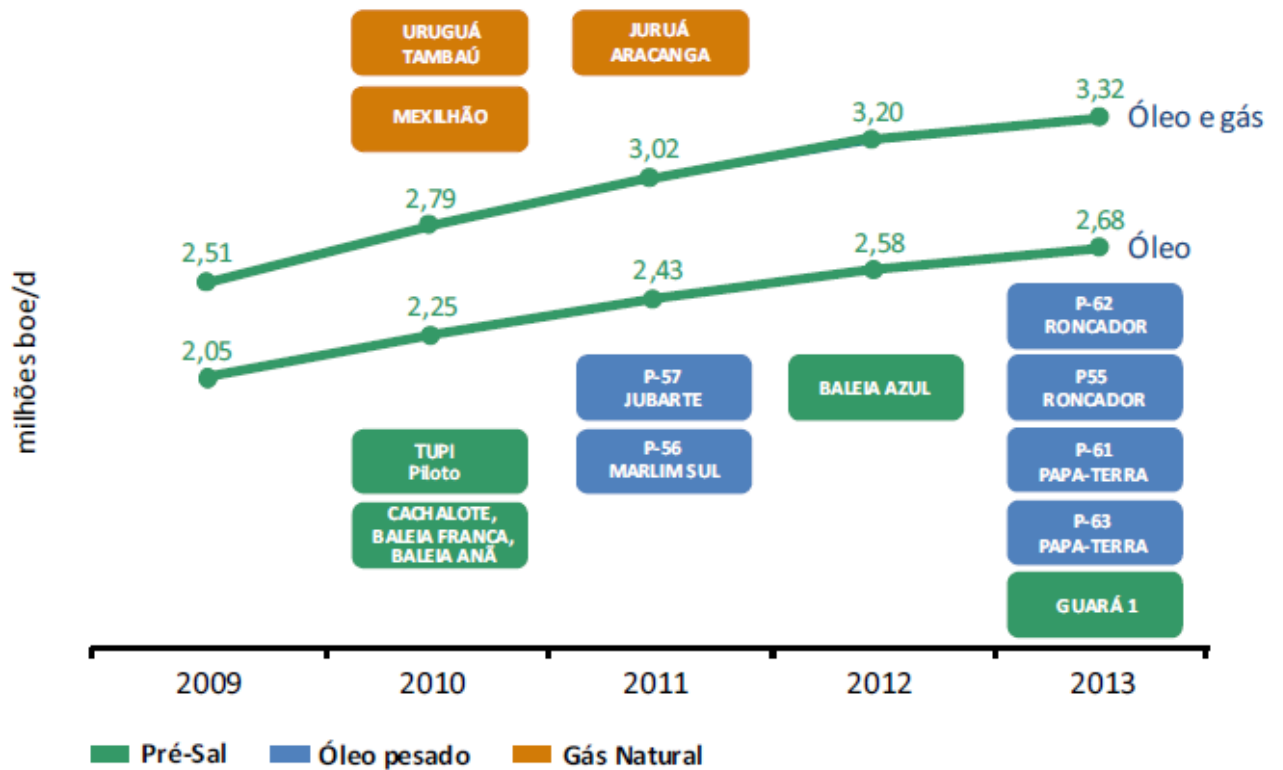
2012

Óleo leve (pré-sal) = Baleia Azul

2013

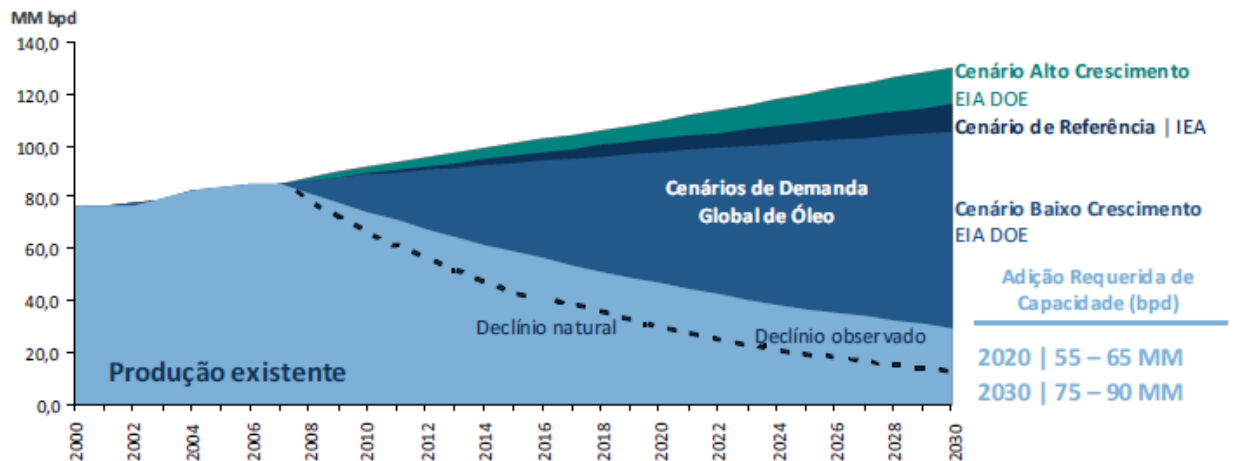
Óleo pesado = P-63 e P-55 Roncador; P-61 e P-62 Papa-Terra

Óleo leve (pré-sal) = Guará I



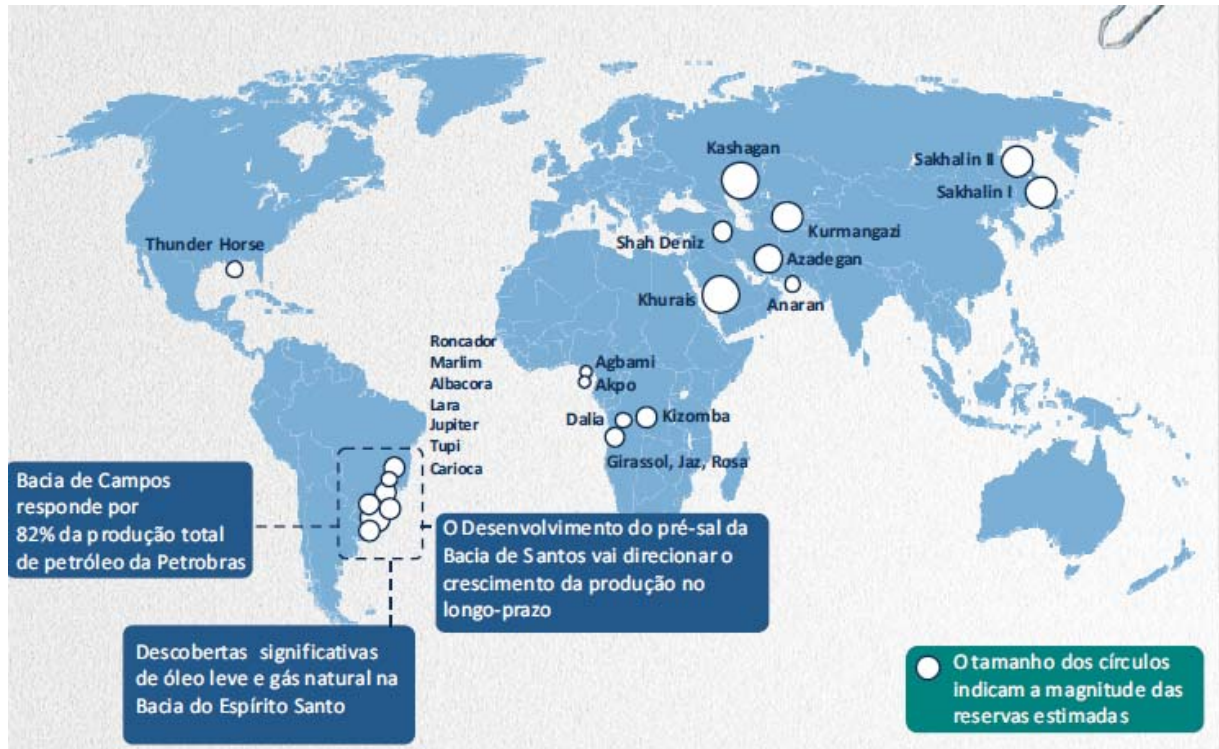
Quadro mundial de produção e demanda

O Plano de Negócios da Petrobras apresenta um quadro onde será necessário aumentar a produção atual (2008 - estimada em 86 milhões de barris/dia) em mais 55 a 65 milhões de barris/dia, até 2030. Os campos atualmente em pico de produção iniciam um período de natural redução, segundo a análise da EIA (Energy Information Agency do Department of Energy dos EUA).





A Petrobras tem projetos de exploração e produção de petróleo em andamento no Golfo do México, na África, no Irã e na Turquia.



Sondas de perfuração

O desafio da exploração no Brasil representa a aquisição de novas sondas de perfuração, das quais 29 já estão contratadas e outras 28 serão encomendadas e construídas no Brasil até 2017.

Sondas em operação:

2007 = 28

2008 = 6

Pride South Atlantic; Yorktown, Pride México; Borgny Dolphin; Ocean Concord; Falcon 100.

2009 = 9

Olinda Stan; Ocean Worker; Schahin III; Petrorig II; Sevan Driller; West Taurus; Dave Beard.

2010 = 6

Gold Star; Schahin I; Norbe IV; Delba III; SSV Victoria; West Orion.

SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL E OFFSHORE

Av. Churchill, 94, Conjuntos 210 a 215 — Centro — CEP 20020-050 — Fone: +55 21 2532-4878 —
Rio de Janeiro — RJ — Brasil — www.sinaval.org.br

**Imprensa****2011 = 2**

Petrobras XIV; Delba IV.

2012 = 12

Delba V; Delba VI; Delba VII; Delba VIII; Scorpion; Norbe IX; Schahin I; Schahin II; Norbe VIII; Petroserv; Etesco 8; Sevan Brasil.

2013 = 28 novas sondas de perfuração para lâminas d'água de 2.000 metros ou mais, a serem construídas no Brasil para arredamento pela Petrobras.



O Brasil nos planos das empresas internacionais

O relatório da Douglas Westwood (Deepwater World Report 2009-2013), publicado em fevereiro de 2009, sobre a atividade mundial de exploração e produção de petróleo no mar, informa investimentos no valor de US\$ 162 bilhões até 2013. As empresas esperam o retorno do preço do barril do petróleo a um patamar entre US\$ 50 e US\$ 70 o barril em breve.

A região do “Triângulo de Ouro”, formada pela costa leste de África, o Golfo do México e o Brasil, representa 75% do total dos investimentos previstos.

Os investimentos em exploração e produção, de US\$ 29 bilhões na América Latina até 2013, estão destinados principalmente ao Brasil. Esta predominância brasileira deverá manter-se durante bastante tempo em função das descobertas anunciadas em campos na camada de pré-sal.

Chevron aumenta investimentos

Anuncia a produção do primeiro óleo no Brasil, no campo de Frade, no segundo trimestre de 2009. Informa o aumento dos investimentos na produção e exploração de petróleo de US\$ 12 bilhões, em 2008, para US\$ 23, 9 bilhões, em 2009.

Shell prossegue com os investimentos em E&P no Brasil

A empresa tem presença global, mas os investimentos em óleo e gás se concentram no “Triângulo de Ouro” formado pelo Golfo de México, Brasil e África. No Brasil a Shell está produzindo petróleo no campo de Bijupirá-Salema, inicia produção, este ano de 2009, no campo BC-10 e continua explorando o campo BS-4, na Bacia de Santos, com planos de perfurar 10 poços em 2009 e 2010. O navio de produção FPSO instalado no BC-10 foi construído em Cingapura, mas todos os equipamentos submarinos foram construídos no Brasil.



Devon tem intensa atividade no Brasil

A Devon está desenvolvendo uma área produtora na Bacia de Camamu e duas áreas na Bacia de Campos. O plano de investimentos em exploração, em 2009, inclui 10 blocos na Bacia Amazônica (cinco em conjunto com a Petrobras), e quatro blocos na Bacia de Campos.

Technip

Operadora de origem francesa, empresa de atuação global no segmento de dutos submarinos flexíveis, engenharia e construção submarina e fabricação de dutos e umbilicais. Seu faturamento anual é de 7,8 bilhões de euros. Sua presença no Brasil, na conquista de contratos com a Petrobras e petroleiras internacionais, estimulou investimentos na sede regional no Rio de Janeiro, fábrica de dutos submarinos e base de apoio marítimo no Espírito Santo, bem como na construção de um navio de instalação de dutos submarinos (*pipe-layer*).

FMC Technologies

A empresa é líder mundial no desenvolvimento e na fabricação de equipamentos de cabeça de poço (árvores de natal molhadas) e outros equipamentos para produção de petróleo em águas profundas. O faturamento estimado para 2008 é de US\$ 2,7 bilhões. No Brasil, a FMC tem uma fábrica e unidade de serviços e já instalou seus equipamentos em 693 poços produtores submarinos. Mais de 50% do seu faturamento vêm do Golfo de México, África e do Brasil.

Tidewater

A empresa, com sede nos EUA, é uma das maiores operadoras mundiais de navios de apoio marítimo, com uma frota de 460 navios, 90% operando no mercado internacional e apenas 10% operando nos EUA. Entre seus principais clientes estão a Chevron, que representa 16,3% do seu faturamento, e a Petrobras, que representa 10,5% do seu faturamento. A empresa está expandindo sua frota, incorporou 19 novos navios em 2008 e tem 47 novos navios de apoio em construção em estaleiros internacionais.

Maersk (AP Moeller Group)

A empresa, com sede na Dinamarca, é uma das maiores empresas mundiais de transporte marítimo. Registrou em 2008 um faturamento de US\$ 61,2 bilhões, sendo US\$ 28,6 bilhões na operação de navios porta-contêineres. Adquiriu em 2008 o controle acionário da Bostrom AP, operadora de petroleiros, e se tornou a maior operadora mundial de petroleiros. A Maersk está investindo em novos navios e opera no Brasil no transporte marítimo de contêineres e na operação de navios de apoio marítimo para a Petrobras. Apesar de a crise registrar redução no comércio mundial em algumas rotas, as informações do seu balanço anual de 2008 registram uma visão favorável para 2009. Mantém seu programa de ampliação da frota, que soma 118 petroleiros e 464 navios porta-contêineres, sendo 235 próprios e 229 afretados.



A frota mundial de navios mercantes

As estatísticas da Unctad registram a evolução da frota mundial de navios de 630 milhões de TPB (Toneladas de Porte Bruto), em 1990, para 1,042 bilhão de TPB, em 2007.

Analistas da Clarksons Research Services estimam a frota mundial, em 2008, em cerca de 1,140 bilhão de TPB. A carteira de encomendas dos estaleiros, até 2014, é estimada em cerca de 570 milhões de TPB, indicando uma renovação de praticamente 50% da frota.

Admitindo o sucateamento de 15% da frota existente, ou cerca de 170 milhões de TPB, devido à idade avançada dos navios, nos próximos anos, a frota em 2014 poderá somar 1,540 bilhão de TPB.

Nos dados da Unctad, relativos a 2007, a distribuição da frota por tipo de navios permanece basicamente a mesma para petroleiros (36,7% do total) e graneleiros (35,3% do total) que existia em 1990.

A principal mudança ocorre na diminuição dos navios de carga geral, cuja participação de 15,9 %, em 1990, cai para 9,7%, em 2007. Os porta-contêineres ganham essa diferença, ampliando sua participação de 3,5%, em 1990, para 12,3%, em 2007. Outros tipos de navios permanecem com pequena oscilação – 7,6%, em 1990, para 6%, em 2007.

Anos	TPB milhões	Petroleiros (Tankers)	Granel (Bulk)	Carga Geral	Porta – contêineres (Box)	Outros
1990	630	37,4%	35,5%	15,9%	3,5%	7,6%
2007	1.042	36,7%	35,3%	9,7%	12,3%	6,0%

Fonte: Unctad

A distribuição da frota por países

Em 2007, a frota mundial de navios, estimada em 1,042 bilhão de TPB, tem a maior parcela da tonelagem (44,5% da frota) nos países que fornecem registros da chamada



Imprensa SINAVAL

bandeira de conveniência. Sem impostos ou exigências quanto a condições do navio ou da tripulação, esses países fazem com que vários armadores escolham essa alternativa.

Os países da Ásia representam 19,7% do total da frota; países da Europa participam com 12,8% do total de navios; países das Américas detêm 2,3% do total da frota e países do Oriente Médio participam com 0,4% do total. Outros 20,3% da frota estão registrados em diversos países e regiões. A Austrália, por exemplo, tem 2,1 milhões de TPB e representa 0,2% da frota mundial.

Região	TPB milhões	Part. sobre o total
Bandeiras de conveniência	463,3	44,5%
Ásia	205,0	19,7%
Europa	134,3	12,8%
Américas	23,0	2,3%
Oriente Médio	4,7	0,4%
Sub-total	830,3	79,7%
Outros	211,7	20,3%
Total	1.042,0	100%

Região	Países	TPB milhões
Bandeiras de conveniência	Panamá	231,9
	Bahamas	55,3
	Grécia	54,6
	Marshall Islands	54,2
	Chipre	30,0
	Antígua-Barbuda	10,4
	Bermudas	9,3
	Grenadines	8,5
	Cayuman	4,6
	Vanuatu	2,4
	Luxemburgo	2,1
	Total	463,3



Imprensa

SINAVAL

Região	Países	TPB milhões
Ásia	Hong-Kong	54,7
	Cingapura	50,9
	China	39,1
	Coréia do Sul	16,4
	Japão	15,0
	Índia	13,9
	Malásia	8,5
	Filipinas	6,7
	Total	205,0

Região	Países	TPB milhões
Europa	UK	26,7
	Noruega	25,9
	Alemanha	13,2
	Itália	13,2
	Dinamarca	10,4
	Rússia	7,7
	França	7,6
	Turquia	7,2
	Bélgica	6,9
	Holanda	5,8
	Espanha	2,6
	Suécia	2,4
	Croácia	1,7
	Geórgia	1,6
Portugal	1,4	
Total	134,3	

Região	Países	TPB milhões
Américas	EUA	12,4
	Brasil	3,3
	Canadá	3,2
	México	1,5
	Venezuela	1,5
	Chile	1,1
	Total	23,0

Região	Países	TPB milhões
Oriente Médio	Kuwait	3,4
	Arábia Saudita	1,3
	Total	4,7

SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL E OFFSHORE

Av. Churchill, 94, Conjuntos 210 a 215 — Centro — CEP 20020-050 — Fone: +55 21 2532-4878 —
Rio de Janeiro — RJ — Brasil — www.sinaval.org.br

Cenário da construção naval mundial

O sistema de estatísticas da Clarksons Research Services, para livre consulta na Internet, informa que em fevereiro de 2009 existiam 9.650 navios em construção nos estaleiros de todo o mundo.

A carteira de encomenda dos estaleiros, estimada em 570 milhões de TPB (Toneladas de Porte Bruto), representa a modernização de praticamente 49% da frota atual, estimada em 1,042 bilhão de TPB.

A crise mundial, o impacto na redução do comércio internacional e as dificuldades de financiamento causaram, desde outubro de 2008, uma mudança de atitude dos armadores e novas encomendas, desde então, tornaram-se raras.

Mas os cancelamentos de encomendas não têm sido relevantes. A *World Yards*, no informativo “Outlook 2009”, publicado em janeiro de 2009, aponta contratos relativos a 298 navios que não serão construídos. Desse total, a maior parte, 227, são “Failed Contracts”, intenção de contratar anunciada, mas não assinada, onde a intenção do armador mudou. Cancelamentos de contratos de construção de navios já assinados, sinalizando dificuldades do armador ou do construtor, somam 27. Contratos de construção de navios que foram extintos por entendimento mútuo somam 44. Portanto, os alegados cancelamentos de contratos representam cerca de 4% da carteira de encomendas dos estaleiros e, em sua maioria, não são sequer cancelamentos, mas encomendas previstas que não vão acontecer ou foram adiadas.

A explicação para que os armadores não desistam dos navios em construção pode ser resumida em três itens: a frota internacional tem idade avançada, com cerca de 70% acima de 15 anos; o armador pode sempre controlar a oferta através da venda do navio velho para sucata (*scrap*) ou parar o navio (*laid-up*) enquanto aguarda o mercado voltar a demandar. Analistas da Clarksons apontam que estaleiros tradicionais não sofrem com cancelamentos, desistências e cancelamentos efetivos, que ocorrem em estaleiros recentemente implantados ou que ainda estão em implantação.



A carteira de encomendas nos estaleiros do mundo

Segundo a Clarksons é a seguinte a composição da carteira de encomendas:

Carteira total = 9.650 navios (em fevereiro de 2009)

Principais tipos de navios em construção

Petroleiros = 2.191 navios

VLCC = 228

Suezmax = 168

Aframax = 229

Panamax = 117

Handysize = 1017

Small Tankers = 353 (5.000 a 9.999 TPB)

Produtos = 662

Shuttle tankers = 13

Graneleiros = 3.393

Capesize = 826

Panamax = 744

Handymax = 906

Handysize = 917

Químicos = 1.104

Gaseiros = 26

Porta-contêineres = 1.119

Navios offshore = 1.045

AHTS = 494

PSV = 228

Multifuncional = 87

AHT = 59

Survey = 33

Stand by = 20

Crew = 20

Utility = 12

Diving support = 8

FPSO = 16

O comportamento da demanda em 2009

Os analistas traçam o seguinte cenário para 2009 nos diversos mercados:

Porta-contêineres – redução da demanda por fretes na Europa e nos EUA em função da retração do consumo.

Graneleiros – redução na demanda da China afeta o volume de carga.

SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL E OFFSHORE

Av. Churchill, 94, Conjuntos 210 a 215 – Centro – CEP 20020-050 – Fone: +55 21 2532-4878 –
Rio de Janeiro – RJ – Brasil – www.sinaval.org.br

Petroleiros – existe expectativa de manutenção de demanda, já que o consumo de combustíveis dos países em desenvolvimento continua aquecido.

Produtos – o petroleiro para transporte de produtos é o segmento que apresenta a melhor perspectiva. Esse mercado é sujeito a diversas variáveis, já que a paralisação numa refinaria pode criar demanda adicional para abastecer determinada região.

De modo geral, a demanda por cargas marítimas vem sendo recuperada. Mesmo considerando a queda no comércio internacional, o volume atingido de cerca de US\$ 14 trilhões de dólares, em cada direção – na importação e na exportação, representa um relevante mercado para o transporte marítimo, que realiza mais de 80% do transporte desse comércio. O comércio internacional nos países em desenvolvimento, que significa cerca de US\$ 5 trilhões, em cada direção, permanece em crescimento.

O cenário para 2009 da Maersk (AP Moeller)

O balanço anual de 2008 do Grupo AP Moeller, controlador da Maersk, um dos maiores operadores de transporte marítimo mundial, maior operador de navios porta-contêineres e de petroleiros do mundo (após a compra do controle da Brostrom), descreve o cenário do setor em 2009.

A retração da economia global, com recessão em diversos países, e a turbulência financeira, que continua em 2009, deverão apresentar um impacto negativo na maior parte das unidades de negócios do grupo. O mercado de transporte de contêineres apresentou, em janeiro de 2009, queda de 20% em volumes transportados em relação a janeiro de 2008. O desempenho geral em relação ao ano anterior deverá ser negativo. Essa retração, combinada com o aumento da recente oferta de navios que continua, com a entrega de novos navios em 2009 e 2010, vai pressionar para baixo o valor dos fretes em diversos mercados. Os armadores estão adotando medidas para restaurar o equilíbrio na oferta e parализando a operação de navios (*laid-up*).



Imprensa

SINAVAL

Nos primeiros dois meses de 2009, o mercado de petroleiros assistiu ao declínio da atividade e à pressão na redução dos valores dos fretes. A redução da produção nos países da OPEP, o aumento da frota e a demanda reduzida deverão afetar negativamente as atividades em 2009.

A demanda no mercado *offshore* cai em consequência da redução do preço do petróleo. O grupo tem contratos significativos que mantêm em operação sondas de perfuração do tipo *jack-up* e semissubmersíveis, FPSOs e navios de apoio marítimo.

As atividades de exploração e produção de petróleo e gás devem continuar elevadas. O cenário para 2009 está sujeito a incertezas.

No relatório, a Maersk informa que, em 2008, os volumes transportados em contêineres aumentaram em 2% sobre 2007. O conjunto dos armadores de porta-contêineres registra um aumento de 5% da carga em contêineres em relação a 2007, expansão inferior aos 9% registrados em 2007 sobre 2006.

Na América Latina, ocorreu uma retração de 1% na carga em contêineres sobre 2007. Mesmo assim, mudanças operacionais asseguraram um valor de frete igual ao de 2007.



O mercado da construção naval no Brasil

No Brasil, a indústria de construção e reparação naval não é afetada pela crise internacional, neste momento. Os principais efeitos negativos registrados no mercado mundial de construção naval são a falta de financiamento e a paralisação de novas encomendas.

No Brasil, os financiamentos estão garantidos através dos recursos do Fundo da Marinha Mercante, do Ministério dos Transportes, concedidos através dos agentes financeiros BNDES, Banco do Brasil, Banco do Nordeste do Brasil e Banco da Amazônia. As encomendas até 2015 são estimadas em 214 novos navios, o que aumenta em 4,3 milhões de TPB a atual frota mercante sob a bandeira brasileira, de 3,3 milhões de TPB (2007), que passará a ser de 7,6 milhões de TPB em 2015.

Programa de encomendas

O programa de encomendas já contratado e anunciado divide-se em quatro grupos distintos de obras:

Petroleiros para a Transpetro			
Encomenda	Quant. / tipo	TPB	status
Promef I	23 navios petroleiros	2,7 milhões	Contratados
Promef II	23 navios petroleiros	1,3 milhão	Em contratação
Total	46 petroleiros	4 milhões	

Navios para arrendamento pela Petrobras			
Encomenda	Quant. / tipo	TPB	status
Petroleiros VLCC	2 navios (300 mil TPB cada)	600 mil	Contratados
Navios de apoio marítimo	146 navios (dois mil TPB cada)	292 mil	Em contratação
Total	148	892 mil	



Imprensa

SINAVAL

Equipamentos de E&P para a Petrobras			
Encomenda	Quant. / tipo	Campo de operação	status
Plataformas offshore	2 semi-submersíveis P-55 e P-56	Bacia de Campos P-55 – Roncador P-56 – Marlim Sul	Contratadas
Plataforma	1 Plataforma fixa de produção de gás	Mexilhão	Contratada
Plataformas e FPSOs	8 novas plataformas previstas	P-57 - Jubarte P-61 e P 63 – Papa-Terra P-62 - Roncador	Previstas
Navios-sondas	28	Para lâminas d'água acima de 2 mil metros de profundidade	Previstos (a partir de 2013)
Total	39		

Demanda de armadores privados e da Marinha Brasileira			
Encomenda	Quant.	TPB	status
Rebocadores / apoio portuário	50	ND	Previstos
Navios graneleiros	3	15 mil	Previstos
	5 mil TPB cada		
Navio de pesca (atuneiro)	1	ND	Previsto
Navio lançador de dutos submarinos	1	ND	Contratado
Barcaças e empurradores para transporte hidroviário	ND	ND	Previstos
Navios-patrolha para a Marinha do Brasil	32	ND	Previstos
lates e lanchas para navegação de lazer	ND	ND	Previstos
Total	87		



Imprensa

SINAVAL

Reparações e docagens			
Encomenda	Quant. / tipo	TPB	status
Docagem	Docagem de manutenção	1 milhão	Prevista* (IMO)
Total		1 milhão	

* estimativa baseada na regra IMO de uma docagem a cada 36 meses

Transpetro - O Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef)

Maior armadora da América Latina, a Transpetro lançou o Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal.

Promef I – navios já contratados

Estaleiro Atlântico Sul (PE): 10 navios Suezmax

Suezmax = 159.000 TPB

Preço global: US\$ 1,2 bilhão

Estaleiro Atlântico Sul (PE): 5 navios Aframax

Aframax = 110.000 TPB

Preço global: US\$ 693 milhões

Estaleiro Ilha S.A. - Eisa (RJ): 4 navios Panamax

Panamax = 72.000 TPB

Preço global: US\$ 468 milhões

Estaleiro Mauá (RJ): 4 navios de produtos

Produtos = 47.000 TPB

Preço global: US\$ 277 milhões

**Imprensa****SINAVAL****Promef II**

A) 20 navios reunidos nos seguintes lotes:

Lote 1 - 4 Suezmax DP (Posicionamento Dinâmico);

Lote 2 - 3 Aframax DP (Posicionamento Dinâmico);

Lote 3 - 3 para Produtos Claros (3 x 45.000 toneladas)

Lote 4 - 5 navios, sendo 3 para Produtos Claros (3 x30.000 toneladas) e 2 para Produtos Escuros (2 x 30.000 toneladas)

Lote 5 - 2 Gaseiros semi-pressurizados 12.000 m³;

Lote 6 - 3 Gaseiros pressurizados 4.000 m³;

B) 3 navios para *bunker* (combustível para embarcação) em um único lote.

Plataformas offshore contratadas**P-56**

Tipo: plataforma semissubmersível.

Destaque: idêntica à P-51.

Características: vai operar no campo de Marlim Sul (Bacia de Campos – RJ).

Construção: consórcio FSTP (Brasfels/Keppel Fels e Technip).

Investimento: US\$ 1, 2 bilhão (engenharia, suprimento, construção e montagem da plataforma – casco e planta de processo).

Geração de empregos: deve manter cerca de 4 mil empregos diretos no Estaleiro Brasfels.

P-55

Tipo: plataforma semissubmersível.

Destaque: inicia a construção de cascos semissubmersíveis regularmente no Brasil.

Características: entrega e início de operação previstos para 2011; vai operar no campo gigante de Roncador, na Bacia de Campos (RJ).

Construção: casco construído no Estaleiro Atlântico Sul (PE), integração dos módulos realizada no Estaleiro Rio Grande (RS) pelo consórcio Top-55 (Queiroz Galvão, UTC Engenharia S.A. e IESA Óleo e Gás S.A.).

Investimento: o valor da construção será de aproximadamente US\$ 1,65 bilhão.

Geração de empregos: deve gerar no total cerca de 4 mil empregos diretos em Pernambuco e no Rio Grande do Sul.

Plataforma de Mexilhão

Tipo: plataforma fixa com 230 metros de altura.

**Imprensa****SINAVAL**

Destaque: a plataforma será instalada na Baía de Santos para produzir 15 milhões de metros cúbicos / dia de gás natural. É a maior estrutura deste tipo já construída no Brasil, fundamental ao programa de produção de gás em Santos (SP).

Construção: Estaleiro Mauá.

A indústria naval brasileira

A OMC (Organização Mundial do Comércio), no seu relatório sobre práticas de comércio internacional do Brasil, informa:

“Em princípio, somente navios de bandeira brasileira podem operar na navegação de cabotagem ou no transporte de cargas de entes governamentais, ou de cargas que se beneficiem do incentivo fiscal ou financiamento público, ou no transporte de importações e exportações de petróleo e derivados produzidos no Brasil”.

A OMC reconhece de forma diplomática que essas exigências não são cumpridas à risca no Brasil, onde a frota de bandeira brasileira é pequena para as dimensões do País e seus volumes de trocas internacionais.

A construção de novos navios para formar uma frota moderna para operar na cabotagem começou a acontecer com os investimentos da Log-In (Vale), em porta-contêineres e graneleiros (em construção no Eisa) e com as encomendas de petroleiros da Transpetro para substituir navios de bandeira estrangeira afretados e petroleiros de idade avançada.

A existência do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para financiamento à construção naval e de uma demanda da Petrobras e Transpetro reativaram a indústria naval brasileira, desde 1999, e consolidaram o setor, a partir de 2007.

Existem atualmente 28 estaleiros associados ao SINAVAL, em operação ou em processo de implantação, que somam uma capacidade de processamento de 600 mil toneladas de aço/ano para atender a uma demanda de processamento de 450 mil toneladas de aço/ano.



Imprensa

SINAVAL

Capacidade produtiva dos estaleiros

Estaleiro	UF	Processamento de aço mil t/ano	Área mil m ²	Dique seco	Carreira	Cais de acabamento
STX Brasil Offshore (antigo Aker)	RJ	15	120	1	1	1
Aliança	RJ	10	61	–	1	2
Atlântico Sul	PE	160	1.500	1	2	2
Brasfels	RJ	50	410	1	3	2
Cassinú	RJ	6	30	2	–	1
Detroit	SC	10	90	–	1	1
Eisa	RJ	52	150	–	2	3
Inace	CE	15	180	1	–	2
Itajaí	SC	12	1.771	1	1	1
MacLaren	RJ	6	30	–	–	1
Mauá	RJ	36	334	1	1	4
Navship	SC	15	175	–	1	2
Quip	RS	–	70	–	–	1
Renave-Enavi	RJ	40	200	4	–	1
Rio Maguari	PA	6	120	2	–	–
Rio Grande	RS	30	100	1	1	1
RioNave	RJ	48	150	–	2	4
São Miguel	RJ	5	21	–	1	2
Setal	RJ	–	–	–	–	–
SRD	RJ	15	85	1	1	2
Superpesa	RJ	10	96	–	1	1
Transnave	RJ	6	15	–	1	1
TWB	SC	10	78	–	1	1
UTC	RJ	–	112	–	–	2
Wilson Sons	SP	10	22	1	1	1

Desembolsos com recursos do FMM

Os desembolsos anuais para construção com recursos do Fundo da Marinha Mercante representam, desde 2005, a concessão de financiamentos nos seguintes valores anuais:

2008 = R\$ 1,364 bilhão

2007 = R\$ 1,132 bilhão

2006 = R\$ 659 milhões

2005 = R\$ 465 milhões

2004 = R\$ 721 milhões

Esses recursos mantêm os estaleiros trabalhando.

Obras em andamento

Os contratos assinados recentemente, representando construções em andamento, referem-se às seguintes obras:

Plataformas semissubmersíveis P-55 e P-56;

Plataforma fixa de Mexilhão;

25 navios petroleiros – 3.3 milhões de TPB;

Obras previstas para contratação em 2009

23 navios petroleiros – 1,7 milhão de TPB;

3 navios para transporte de *bunker*;

24 navios de apoio marítimo (do lote anunciado de 146 pela Petrobras);

Obras previstas para contratação até 2013

122 navios de apoio marítimo (do lote de 146 anunciados);

8 plataformas e FPSOs;

28 navios-sondas para perfuração em águas profundas.

Geração de empregos na construção naval

Em fevereiro de 2008, os estaleiros associados ao SINAVAL registravam a geração de 32.785 pessoas. Outros cerca de 10 mil empregos são gerados em estaleiros não associados e na indústria náutica de lazer, somando cerca de 43 mil pessoas empregadas pelo setor de construção naval no Brasil.



Imprensa

SINAVAL

Estaleiros – pessoal empregado – fevereiro de 2009**Região Sudeste - RJ**

Niterói	9.295
São Gonçalo	375
Rio de Janeiro	4.262
Angra dos Reis	5.894
Subtotal	19.826

Região Sudeste - SP

Guarujá	1.296
Subtotal	1.296

Total Região Sudeste	21.122
-----------------------------	---------------

Região Sul - SC

Itajaí	1.506
--------	-------

Total Região Sul	1.506
-------------------------	--------------

Região Nordeste

Ceará	961
Pernambuco	6.303
Total Região Nordeste	7.264

Região Norte

Pará	382
Amazonas	2.511
Total Região Norte	2.893

Total Geral	32.785
--------------------	---------------

Cada emprego na indústria naval representa a geração de outras cinco empresas nas atividades de serviços e na indústria de *navipeças*. Esse cálculo permite concluir que a indústria de construção naval emprega diretamente e estimula a criação de cerca de 200 mil empregos.

**Imprensa****SINAVAL**

Relações trabalhistas

O SINAVAL é um dos vértices do “Grupo Tripartite da Indústria Naval”, do Ministério do Trabalho e Emprego, com representantes da Confederação Nacional dos Metalúrgicos (CNM) e dos Sindicatos dos Metalúrgicos dos Municípios do Rio de Janeiro, de Niterói e de Angra dos Reis e com Inspetores e Auditores do Ministério do Trabalho e Emprego. Já foram elaborados procedimentos referentes a 13 Normas Regulamentadoras (NR) que necessitam de atualização. É uma atuação muito bem avaliada por todos os participantes e considerada em diversos escalões do Governo Federal como um exemplo de boa prática da atuação conjunta de empresas, trabalhadores e entes reguladores governamentais.

Tecnologia naval

A integração de instituições de ensino e pesquisa financiadas por fundo do Ministério da Ciência e Tecnologia – Finep/Fundo Setorial de Transporte Aquaviário e Construção Naval – e com patrocínio da Petrobras e Transpetro forma a base do Projeto Zero, um programa de “Desenvolvimento Tecnológico da Construção Naval Brasileira” com “Ações Estratégicas para Promoção da Competitividade Internacional”.

Navipeças

A partir do mês de abril de 2009, o SINAVAL está programando reuniões com fornecedores de *navipeças*, contando com a participação da ABIMAQ – Associação Brasileira da Indústria de Máquinas. Na pauta, a análise da listagem de equipamentos, máquinas e peças para a construção de 214 navios, até 2015, que representam cerca de US\$ 5 bilhões de dólares em aço naval e *navipeças*. O objetivo é estimular ao máximo o fornecimento local. Essa será uma fase de maior investimento na construção de navios no País. Os estaleiros associados ao SINAVAL recebem a maior parte das encomendas financiadas pelo Fundo da Marinha Mercante, do Ministério dos Transportes.