



Conferência: A indústria naval no horizonte 2020: Potencial económico e perspectivas

28 de junho de 2012 | Biblioteca Municipal de Viana do Castelo

José Ventura de Sousa
Secretário-Geral da AIN



cim alto minho
comunidade intermunicipal do minho-lima



PICA NO CORAÇÃO

Potencial económico da indústria naval portuguesa

A indústria naval portuguesa engloba a par de empresas tradicionais, empresas inovadoras e tecnologicamente evoluídas, que empregam milhares de técnicos e operários altamente qualificados, seja nas suas atividades nucleares de construção e reparação, seja nas designadas empresas auxiliares do naval, tais como, empresas de projeto e arquitetura naval, fornecedores diversos de equipamentos e serviços e centros de conhecimento e investigação, entre outros.

No âmbito da economia do mar e do amplo aproveitamento que se pretende dar aos vastos recursos marinhos nacionais, a indústria naval e, em especial, a construção e a reparação navais assumem, reconhecidamente, papel de relevo, sendo consideradas como inquestionável fator estratégico para o desenvolvimento sustentado do nosso país, nos planos económico, financeiro e social.

A persistência da atual crise económica e financeira, se é verdade que ainda provoca um forte impacto, sobretudo na fileira da construção naval, não é menos verdade que também abre uma nova dinâmica na procura de outros mercados, seja no âmbito das atuais valências, seja na diversificação para negócios emergentes, alguns dos quais já em execução, como sejam as plataformas offshore e as energias renováveis ligadas ao mar.

Contribuição das indústrias Navais para uma Estratégia Marítima

Uma estratégia para o desenvolvimento para a indústria naval terá sempre de se basear no seu mercado potencial e na capacidade de produção em condições concorrenciais numa economia global: Qualidade e preço do produto.

Nas indústrias navais existem dois tipos básicos de produtos:

- A construção de unidades flutuantes.
- A prestação de serviços de manutenção/reparação, conversões e “upgradings” das unidades flutuantes.

Os estaleiros de construção naval existentes podem dividir-se em três níveis: (i) Um estaleiro de média/grande dimensão (Estaleiros Navais de Viana do Castelo); (ii) estaleiros média dimensão (tipo ENP e NAVALRIA); (iii) pequenos estaleiros.

A estratégia para um renascimento da construção naval no país, passa necessariamente por uma definição da política nacional para este setor, que crie condições equitativas de concorrência com os congéneres internacionais.

Constrangimentos à competitividade da Indústria Naval (Enquadramento e Reprogramação do QREN)

É imprescindível que sejam ultrapassados muitos dos condicionalismos que restringem a competitividade. O setor reivindica condições equitativas de concorrência a nível europeu, no que respeita aos auxílios de Estado à inovação na construção naval, no acesso ao financiamento e na política de contratação pública.

Existe uma regulamentação específica para a construção naval (Enquadramento dos auxílios estatais à construção naval), aprovada pela Comissão Europeia. A indústria naval europeia aproveitou os incentivos aprovados pelo Enquadramento no que respeita aos Auxílios de Estado de natureza regional e ao investimento em inovação. O Enquadramento nunca foi regulamentado em Portugal.

Os incentivos proporcionados pelo QREN ao investimento produtivo (SI Inovação), têm sido vedados à indústria de construção naval, por existir uma regulamentação específica para o setor. Esta discriminação negativa tem sido denunciada junto de várias instâncias, a última das quais numa reunião realizada com o Sr. SEECI, em 31/01/2012. **Aguardamos que a posição da AIN seja contemplada na Reprogramação do QREN, atualmente em discussão pública.**

Constrangimentos à competitividade da Indústria Naval (acesso ao financiamento)

O acesso ao financiamento é crucial na construção naval, na fase de construção (pré-entrega), que inclui o financiamento dos custos de construção (prefinanciamento) e a prestação de garantias de boa execução, como também na fase de exploração (pós-entrega).

O prefinanciamento constitui um sério problema para os estaleiros. É típico na construção naval que o valor da construção de determinado navio exceda o valor patrimonial do estaleiro construtor, com a agravante de um navio semiacabado não constituir um bem de capital, não podendo ser dado como garantia, tendo o estaleiro de assumir a total responsabilidade do projeto até à entrega.

Com a crise financeira, as garantias tornaram-se ainda mais difíceis. Os bancos estão relutantes em financiar a produção do navio e garantias de desempenho, por considerarem os riscos neste sector, mais elevados do que em outras indústrias.

A AIN tem vindo a reclamar a necessidade de existir um Fundo Próprio para prestar garantias aos estaleiros de construção naval, no âmbito da SGM e da CESA (BEI).

Constrangimentos à competitividade da Indústria Naval (relacionamento com a Entidade Reguladora do Setor - IPTM))

Para o desenvolvimento da indústria naval portuguesa, a captação de capital estrangeiro ou para mitigar as carências com que se vem defrontando nos últimos anos, torna-se necessário remover os condicionalismos estruturais, o que determina a necessidade de se criar legislação específica, incidindo sobre a atualização da regulamentação da atividade de Construção Naval.

A AIN elaborou dois projetos de legislação para regulamentação da atividade, referentes ao *“Regime Jurídico aplicável aos estaleiros navais”* e ao *“Regime Geral das Concessões”*, igualmente aplicável aos mesmos, os quais foram apresentados ao IPTM em 20 Julho 2011, onde se encontram ainda para apreciação.

Também é necessário que se proceda a uma reforma da Instituição que supervisiona e regulamenta a atividade de construção naval. Os estaleiros navais portugueses, a par do seu esforço intrínseco, necessitam de uma entidade mais próxima, mais eficiente e mais célere na elaboração da regulamentação para o setor, bem como na aprovação e licenciamento das construções, para poderem atingir maiores níveis de competitividade.

Política de Estado para a Construção e Reparação Naval

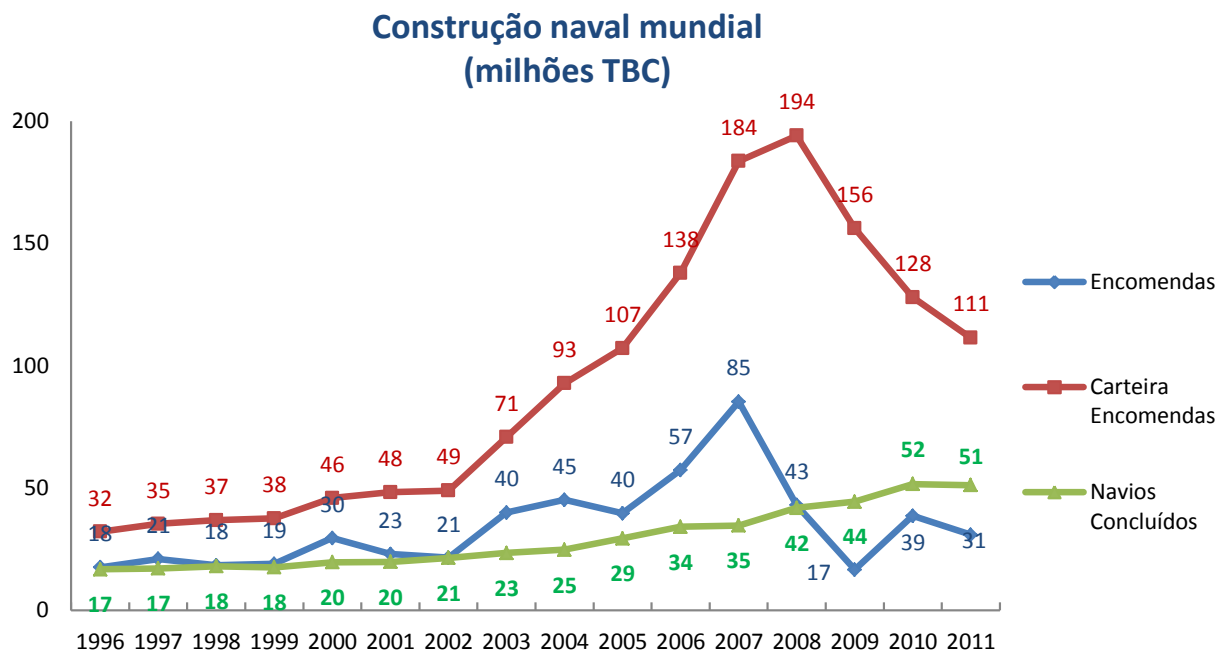
A viabilização da construção e reparação naval a nível nacional torna imperiosa a intervenção do Estado, como catalisador e facilitador nas seguintes medidas políticas:

- Provisão de uma dotação específica para o financiamento do setor da construção e conversão naval, no âmbito do Sistema Nacional de Garantia Mútua, que facilite o financiamento da indústria nas vertentes do pré-financiamento à construção e das garantias contratuais, bem como financiamento estrutural e operacional.
- Aprovação de um esquema de incentivos à inovação, que contemple investimentos de modernização e reestruturação dos estaleiros, no âmbito das tipologias de investimento do SI Inovação do QREN (a EEC existe, falta lançar o aviso).
- Simplificação dos procedimentos administrativos das entidades que regulamentadoras e supervisoras da atividade de construção naval (IPTM/IMT), mais eficiente e mais célere na elaboração da regulamentação para o setor, bem como na aprovação e licenciamento das construções.

A difícil situação dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, bem como de outros estaleiros nacionais, torna premente a aprovação de uma política industrial de Estado para a indústria naval portuguesa.

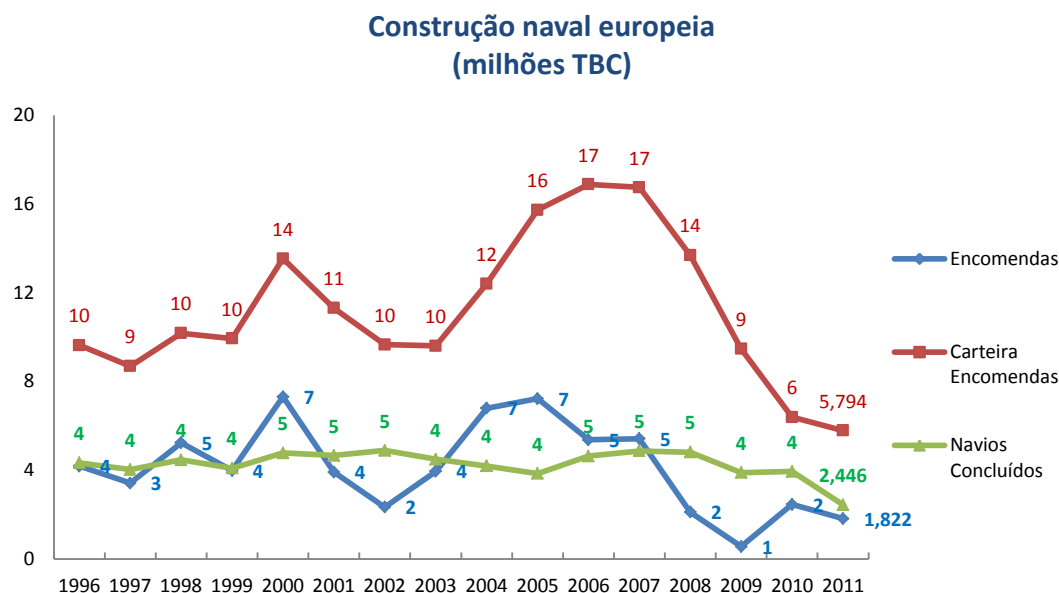
Evolução da indústria naval, no Mundo, na EU e em Portugal

A atual produção mundial de navios é assegurada em mais de 80% por países asiáticos, cuja carteira de encomendas chega aos 90% das encomendas mundiais. Contudo, a situação da construção naval mundial no início de 2012 não era brilhante. A carteira de encomendas desceu ao nível de 2005, consequência da procura ter sido inferior à produção, tendo-se verificado uma queda de 42,8 % nos últimos 3 anos.



Evolução da indústria naval na União Europeia

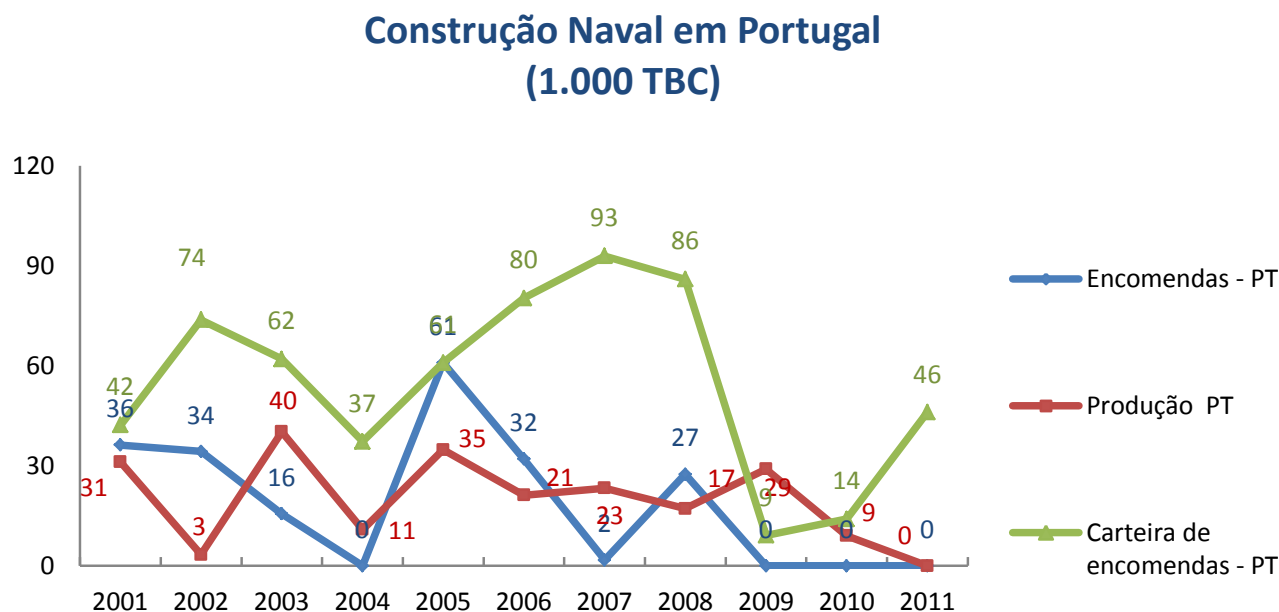
A carteira de encomendas (CE) dos estaleiros europeus membros da CESA, atingiu em 2010 o valor mais baixo desde 1990. A crise atingiu sobretudo os navios standard, tendo levados vários estaleiros a situações de falência. A CE nos últimos 4 anos caiu 66,5 %. Assiste-se a uma mudança da estrutura económica da indústria, com grupos económicos a venderem os seus ativos a empresas de países extracomunitários e, em menor escala, a efetuarem fusões e aquisições.



Fonte - CESA - Lloyd's Register - Fairplay

Evolução da indústria naval em Portugal

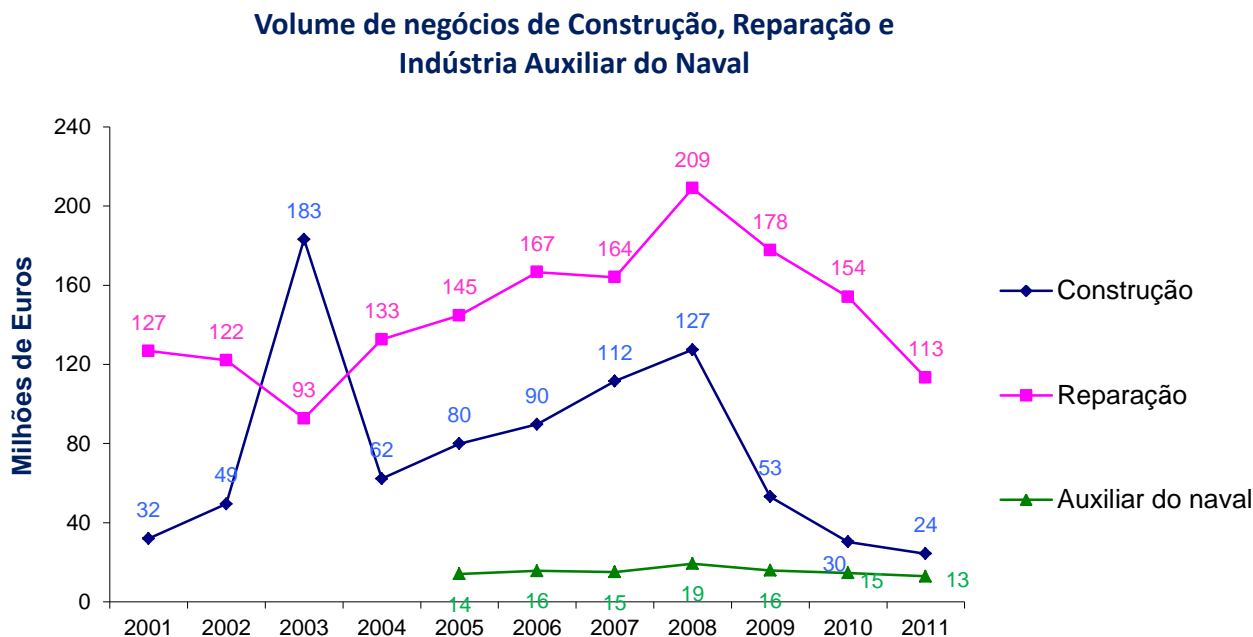
O panorama da construção naval mercante em Portugal não é brilhante. A carteira de encomendas nos registos internacionais é apreciável mas a produção em milhares de Toneladas Brutas Compensadas não tem significado.



Fonte - CESA - Lloyd's Register - Fairplay

Evolução da indústria naval em Portugal (caraterização)

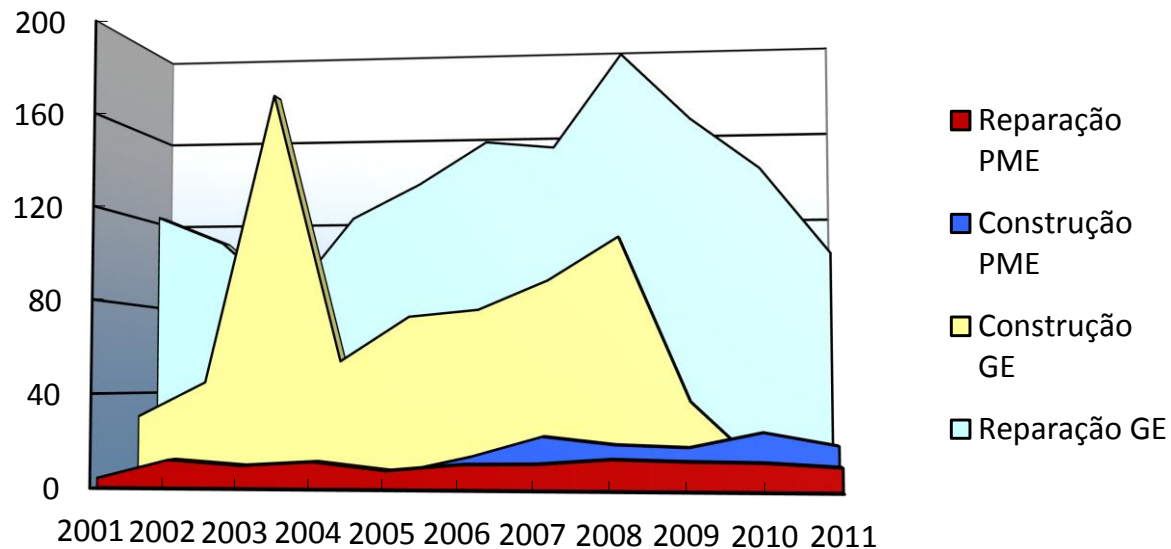
A redução do número de novas encomendas de construção e as baixas taxas de frete no mercado internacional refletiram-se muito significativamente na indústria naval nacional. Em 2011, os volumes de negócios de reparação/manutenção naval e construção naval, dos associados da AIN, caíram respetivamente 22 % e 68 %, relativamente à média do período 2001 - 2011



Evolução da indústria naval em Portugal (caraterização)

A análise da atividade nos **últimos 10 anos** evidencia o **predomínio da reparação naval** em relação à construção, sendo interessante verificar o melhor comportamento das PME do que as GE face à crise que vivemos.

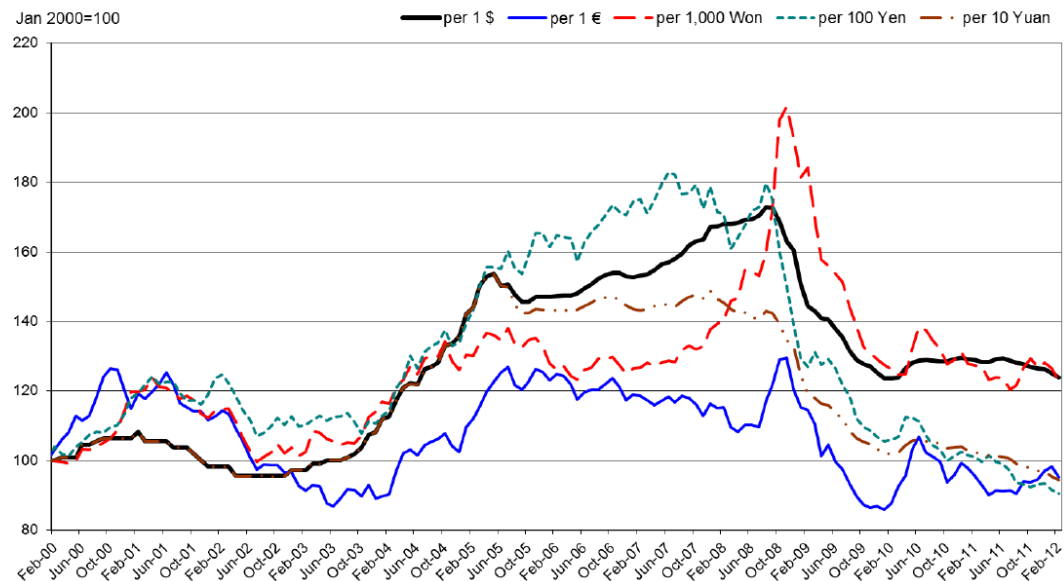
Volume de vendas dos associados da AIN
(milhões euros)



Possíveis explicações para a crise na construção naval

- Intervencionismo e o protecionismo praticados pelos Estados onde esta indústria constitui um sector essencial da economia. Os estaleiros do Extremo Oriente, oferecem os seus produtos e serviços a um preço que não tem em conta todos os tipos de riscos.
- Taxa de câmbio, em certa medida, pode ser gerida a nível central (por exemplo, na China e na Coreia do Sul).

Clarksons' Newbuilding Price Index

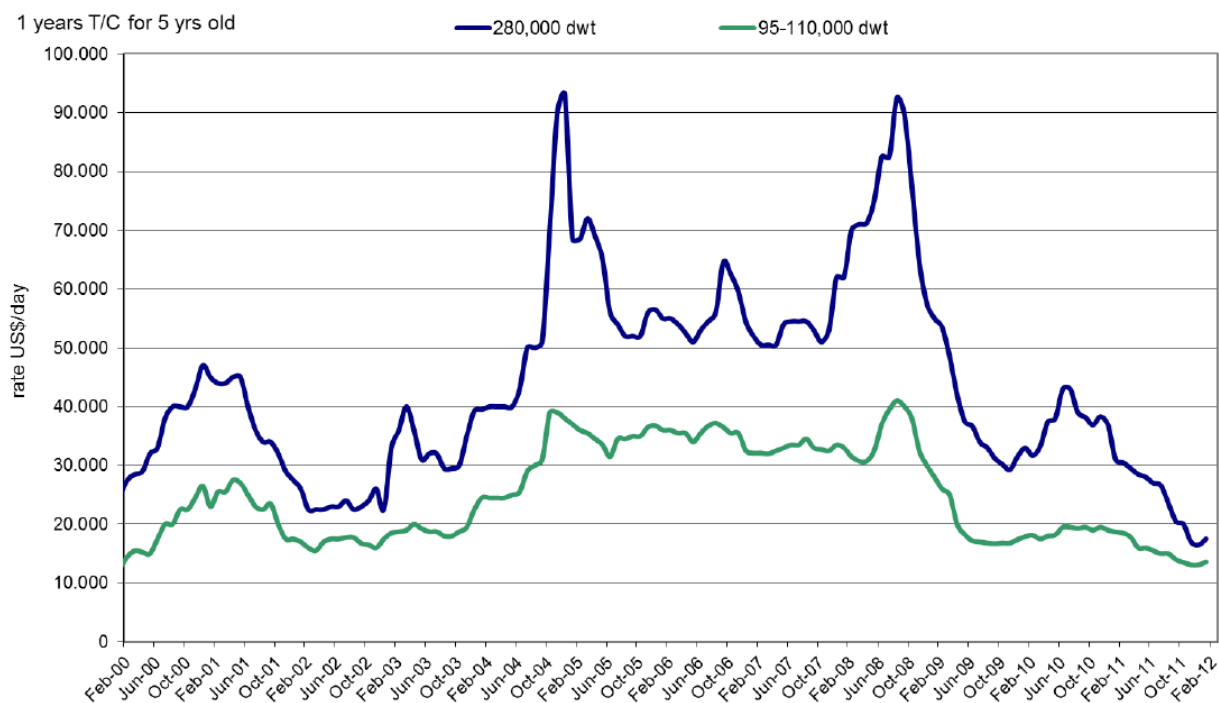


Source: CESA based on Clarkson's and x-rates.com data

Possíveis explicações para a crise na construção naval

A **taxa de afretamento** a tempo de navios tanque como também no transporte de graneis secos tem vindo a **cair desde Outubro de 2008**, atingido em Fevereiro de 2012 valores que dificilmente pagam os seus custos de exploração, não gerando excedentes que incentivem os armadores a investirem na atividade.

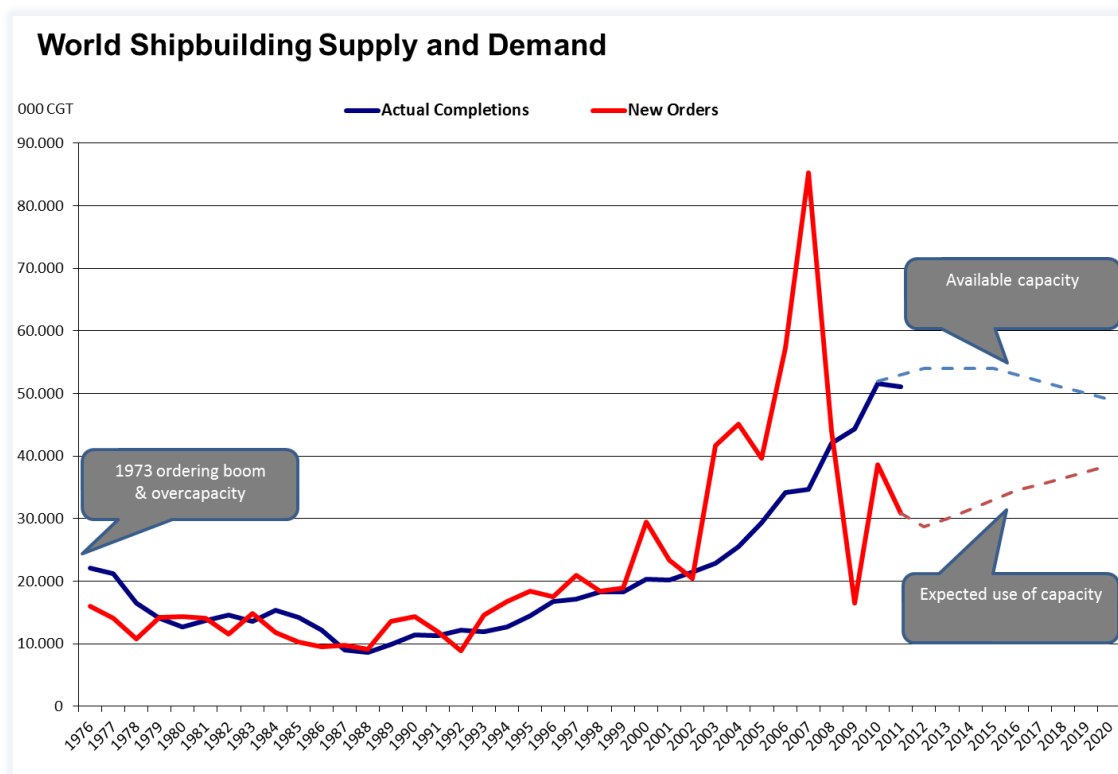
Tankers Monthly Charter Rates



Data source: Drewry

Possíveis saídas para a crise na construção naval (auto correção do mercado)

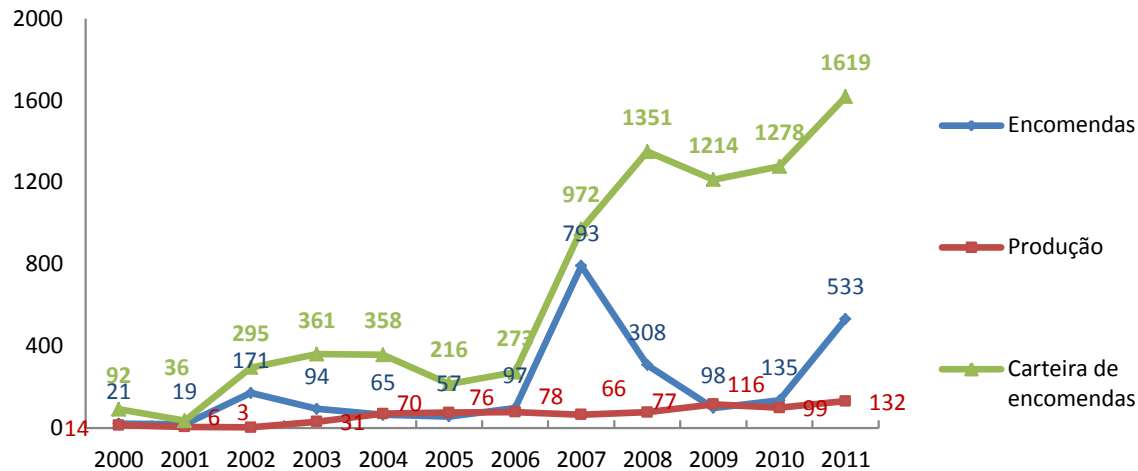
A atual crise mundial tem como efeito benéfico corrigir o desequilíbrio entre a oferta e a procura de transporte e consequente subida de taxas de afretamento, mas reflete-se negativamente por provocar um excesso de capacidade de oferta de construção mundial, impeditiva do aumento dos preços de construção de navios.



Possíveis saídas para a crise na construção naval (crescimento da procura de construção no Brasil)

A política encetada pelo governo brasileiro no sentido de reduzir o nível de afretamento e cobrir com frota própria as suas necessidades de transporte (PROMEF) e de responder ao desafio de aumentar a sua exploração offshore de petróleo e gás natural, desencadeou uma enorme expansão da sua capacidade de construção naval para responder ao aumento da procura. Contudo, a sua produção não está a responder às necessidades reais da sua economia.

Construção naval no Brasil
(1.000 TBC)

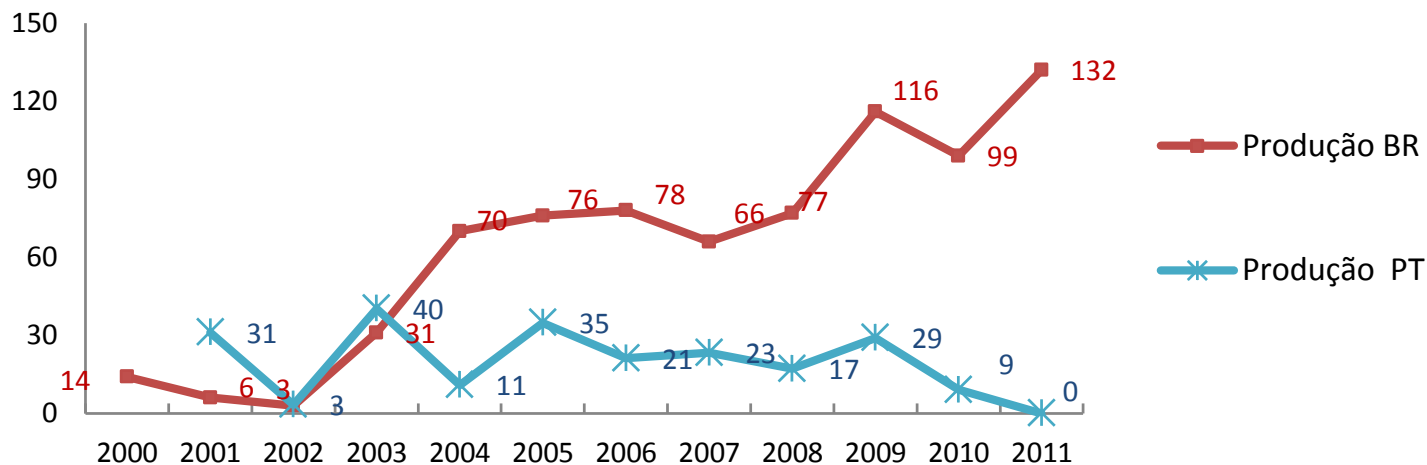


Fonte - CESA - Lloyd's Register - Fairplay

Possíveis saídas para a crise na construção naval (crescimento da procura de construção no Brasil)

Da evolução da construção naval no Brasil e em Portugal, podemos concluir que a nível nacional é fácil de atingir uma produção equivalente a 40.000 TBC, que podiam contribuir para ajudar o Brasil a satisfazer uma procura, que tem tendência para continuar a crescer. **Esta situação identifica o grupo empresarial brasileiro como um parceiro ideal na privatização dos ENVC.**

Construção Naval no Brasil e em Portugal
(1.000 TBC)



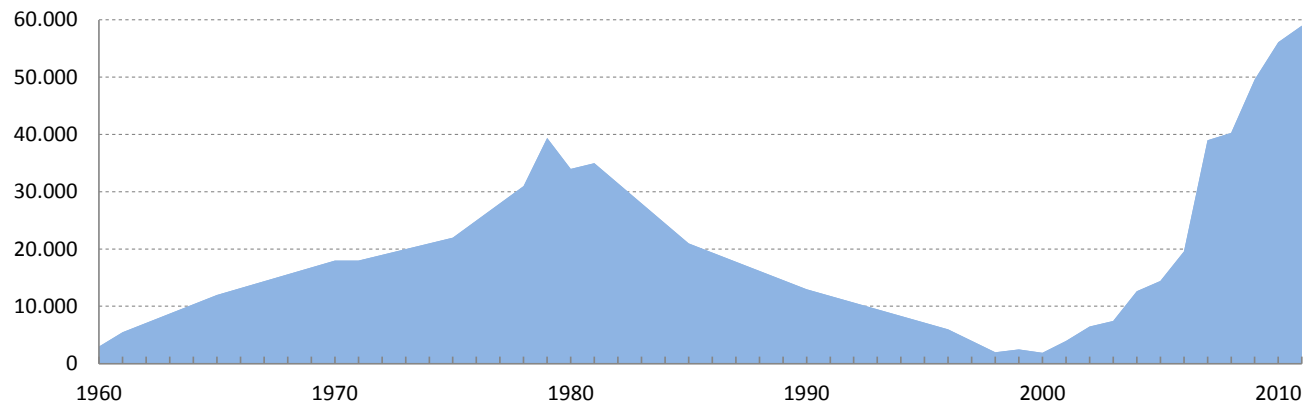
Fonte - CESA - Lloyd's Register - Fairplay

Possíveis saídas para a crise na construção naval (crescimento da procura de construção no Brasil – formação profissional)

O rápido aumento da força produtiva nos últimos dez anos fazem prever **necessidades de formação e especialização.**

- **1956-1961** - Plano de Metas - Criação Fundo da Marinha Mercante - Implantação Construção Naval (CN) Surgem estaleiros Ishikawajima e Verolme.
- **1969 – 1980** - Plano de emergência e Programas de CN (I e II) Financiamento e subsídios a armadores 1979 - Brasil 2º maior construtor naval mundial
- **1981** - Recessão económica Lançado Plano Permanente CN 1990 - liberalização do TM longo curso. A indústria naval brasileira sucumbiu à competitividade internacional
- **Nov 2000** - Programa Navega Brasil. Aumenta financiamento e prazos a estaleiros e armadores 2003 - Transpetro lança Programa de Modernização e 2008 - PROMEF II

Emprego direto na construção naval no Brasil
1960 - 2011



LeaderSHIP 2020 – A indústria naval no horizonte 2020

O Programa LeaderSHIP 2015 foi elaborado pela indústria de construção naval em 2002 e aprovado pela Comissão em 2003. A iniciativa foi lançada como uma resposta estratégica para enfrentar os desafios ao setor e representou um ambicioso programa para garantir o futuro a longo prazo do sector no mercado mundial.

A Comissão Europeia, na reunião do Conselho da Competitividade em 5 de Dezembro de 2011 propôs a revisão e atualização da estratégia do LeaderSHIP 2015 para enfrentar alguns problemas não resolvidos e enfrentar os novos desafios. A Indústria marítima europeia com a sua capacidade em inovação e design tem um papel estratégico a desempenhar na resolução dos desafios importantes, tais como as alterações climáticas e eficiência energética.

A nova estratégia de liderança deve dar um forte impulso para orientação futura da atividade política em termos de inovação, greening, aplicação de novas tecnologias e novos mercados emergentes, tais como o off-shore de energia eólica.

A fim de proporcionar o diálogo entre a indústria setorial, os parceiros sociais e as autoridades públicas dos Estados Membros e da Comissão Europeia, foi criado um grupo de Coordenação que deve apresentar uma proposta de revisão em Outubro de 2012.



Muito obrigado

ventura.sousa@ain.pt

www.ain.pt

**Rua Jorge Afonso , 31 – 6º 1600-126 Lisboa
Portugal**



cim alto minho
comunidade intermunicipal do minho-lima



PICA NO CORAÇÃO