

Obtenção de Embarcações no Brasil

- **Construção**
- **Importação**
- **Afretamento**

Mercado Brasileiro de CN

OFERTA

- ❑ **26 estaleiros de grande e médio porte;**
 - ❑ **630 mil toneladas/ano de processamento de aço;**
 - ❑ **4,7 milhões de m² de área ocupada;**
 - ❑ **19 diques secos ou flutuantes;**
 - ❑ **22 carreiras de construção; e**
 - ❑ **43 cais de acabamento.**
-

Estaleiros Brasileiros

Principais Estaleiros Brasileiros

Fonte: Sinaval

				Processamento de aço mil ton/ano	Área mil m2	Diques	Carreiras	Cais	Tipos de Projetos
Estaleiro Aliança	Barreto	Niterói	RJ	10	61		1	2	D
Estaleiro Brasfel	Jacuecanga	Angra dos Reis	RJ	50	1.000	1	3	2	A
Estaleiro Detroit		Itajaí	SC	10	90		1	1	D
Estaleiro Inace		Fortaleza	CE	15	180	1		2	D
Estaleiro Mac Laren	Ponta D'Areia	Niterói	RJ	6	30			1	A
Estaleiro Navship		Itajaí	SC	15	175		1	2	D
Estaleiro Renavi e Enavi	Barreto	Niterói	RJ	40	200	4		1	B,C
Estaleiro Rio Grande		Rio Grande	RS	30	100	1	1	1	A
Estaleiro Rio Nave	Caju	Rio de Janeiro	RJ	48	150		2	4	B,C
Estaleiro Setal			RJ						A
Estaleiro Superpesa	Ilha do Governador	Rio de Janeiro	RJ	10	96		1	1	D
Estaleiro TWB		Itajaí	SC	10	78		1	1	D
Estaleiro Wilson Sons		Guarujá	SP	10	22	1	1	1	D
Estaleiro Camorim	Ilha da Conceição	Niterói	RJ	?	?	?	?	?	
Total				627	5.316	19	22	43	

Tipos de Projeto	
A	Plataformas (FPSO, semi-submersíveis, módulos e navios-sondas)
B	Petroleiros, de produtos e gaseiros
C	Porta-contêineres e graneleiros
D	Navios de apoio marítimo, rebocadores, empurradores, barcaças, chatas, etc.

Histórico da Indústria Naval no Brasil

Décadas de 1950/1960

- ❑ **1951/1953** - Comissão Brasil Estados Unidos: estabelece Projetos para Portos e Navegação de Cabotagem e Dragagem.
- ❑ **1958** - Plano de Metas Juscelino Kubitschek: GEICON
 - ❑ Meta 11 – Renovação da Marinha Mercante (FMM);
 - ❑ Meta 28 – Implantação da Construção Naval;
- ❑ **1958/1959** - Surgem e/ou renovam-se estaleiros com tecnologia japonesa, holandesa, alemã e inglesa no Rio, Angra, Niterói e Porto Alegre.
- ❑ **1961** - Primeiros navios entregues. **Navios construídos sob regime de custo mais margem!**
- ❑ **após 1963** – Estagnação; processo inflacionário, deterioração do FMM e das relações trabalhistas.
- ❑ **1967** - Plano de Emergência: 12 navios para privados e 12 para o Lloyd Brasileiro.
- ❑ **1967** - SUNAMAM é criada como verdadeiro Banco de Fomento do sistema.
 - ❑ Financiamento aos Estaleiros para produção provido pelo FMM/Sunamam e assunção dos navios a preços internacionais pelos Armadores na entrega dos navios. **Premio à construção na média de 15%.**
 - ❑ Fim das conferencias de Frete fechadas, Política de participação da Bandeira Brasileira no comércio internacional.

Década de 1970

- Planos de Construção Naval (I e II PCN).
- II PCN propicia maior encomenda simultânea de navios no mundo!
- Estaleiros Brasileiros possuem a segunda carteira de encomendas mundial.
- **Prêmios de até 35%:** diferença do Preço Internacional
- Expansão de capacidade e modernização dos processos de produção.
- Conselho de Desenvolvimento Industrial controlando importação de navios e nacionalização de navipeças e equipamentos.
- Atraso da execução do II PCN pelas alterações de projetos durante a execução decorrentes da nacionalização de componentes a “qualquer custo”.
- Início do esforço de Exportação de navios; simultaneamente se importavam navios especializados ou resultado de acordos internacionais.
- Crescimento recorde da Frota Nacional Brasileira atingindo na década seguinte 10 milhões de toneladas (TDW).

Histórico da Indústria de CN no Brasil

Décadas de 1980 e 1990

- ❑ **após 1982** - Declínio da Construção Naval. Primeira moratória brasileira, crise cambial.
- ❑ **1983** - transferido o financiamento de navios ao BNDES com o fim da Sunamam.
 - ❑ Armadores são supostos a assumir o risco de produção dos Estaleiros.
 - ❑ Desaquecimento da economia global. Início do processo de hiperinflação.
 - ❑ Retração da capacidade de investimento do Governo. Contingenciamento do FMM com transferência de recursos ao Tesouro.
 - ❑ Programas de importação de navios ligados a financiamentos ao Brasil.
 - ❑ Fornecedores locais e estaleiros foram desativados paulatinamente.

2000 até hoje

- Programa Navega Brasil e Programa de Modernização e Expansão da Frota.
- Boom da demanda pela Petrobrás por embarcações de apoio e plataformas para exploração off-shore:
 - 42 navios petroleiros mercantes e 7 aliviadores.
 - 146 navios de apoio offshore e 40 navios sonda.
- Complementação das estruturas das FPSO's nos Estaleiros Brasileiros.
- Novos estaleiros com aumento significativo da capacidade com Estaleiros Rio Grande e Atlântico Sul em Suape. Descentralização dos produtores e ampliação do mercado empregador.
- 40 000 empregados no setor!
- Navios mercantes privados em construção para Log In; 3 navios de 2700 TEU's **a preços mais de 50% acima do mercado internacional.**
- Tímida retomada da Exportação para PDVSA e Gypsum.

Características da Indústria de Construção Naval

- Produz Bens de Capital de Longo Ciclo de Produção.
 - Indústria em permanente operação, não um canteiro de montagem que se mobiliza a cada obra.
 - Deve buscar a seriação da produção, procurando a especialização em determinados produtos, quando o mercado permite.
 - Deve ter liberdade na obtenção de insumos e desoneração tributária para concorrer em igualdade de condições no mercado externo.
 - Deve buscar a automação dos processos de modo a reduzir custos e possibilitar participação no mercado internacional, diminuindo dependência do mercado interno.
 - Na colocação de produtos no Exterior obriga-se a manter a atualidade dos projetos e a contínua melhoria da qualidade.
 - Na ampliação dos mercados e clientes tornar-se independente das oscilações do mercado interno e das fontes de financiamento locais.
-

Preços atuais da Indústria de Construção Naval

- Preços ofertados em Julho de 2008, para construção no Brasil de navio de Produtos Claros:
 - 78 a 80,5 milhões de dólares americanos, financiados até 18 anos, 4% juros, até 95% do valor. Valor dia: 17 300 USD.
 - Preços no mercado internacional (Extremo Oriente): 30 a 35 milhões de dólares americanos, financiados até 10 anos, 6% de juros, 85% do valor: 13 / 13200 USD/dia.
-

Conclusões I

- Não há condições de oferta de navios no mercado brasileiro, a preços vigentes no mercado internacional, após 50 anos de implantação da Indústria!
 - Motivos tributários, trabalhistas, falta de escala, impossibilidade de grande seriação e outros!
 - Prêmios, subsídios, financiamentos favorecidos, obstaculização à importação, nada tem levado ao retorno das encomendas em volume que interesse aos Estaleiros a cotar para privados.
 - Solução: retorno do financiamento à produção aos Estaleiros, repasse dos navios aos Armadores a preços internacionais.
 - Após construção efetuariam a transferência através de mecanismo de leasing ou afretamento a casco nú, valores acertados quando da assinatura dos contratos com cláusula compulsória de recebimento se prontificados na qualidade e prazo pactuados.
-

Conclusões II

- Crédito automático do AFRMM na Cabotagem, por meio eletrônico, quando da emissão do CTAC (sistema eletrônico integrado da Receita Federal-Harpia?).
 - Isenção a cargas originadas ou destinadas a quaisquer Regiões do Brasil.
 - Destinação dos recursos do FMM a financiar exclusivamente a produção dos Estaleiros para produção de navios para Armadores Nacionais de Cabotagem ou Longo Curso.
 - Caso nada seja concedido e ofertado ao Armador, liberar importação com pagamento de impostos similares aos internos sem o Imposto de Importação.
 - Permissão de afretamento de navios novos a casco nú no Exterior.
-