

A indústria naval no semestre

Portos e Navios – Edição 677 – Junho de 2017



Ivan Leão – jornalista especializado em produção de informação estratégica, dirige a Ivens Consult

O primeiro semestre de 2017 apresenta fatos para análise que são indícios da situação do setor. As notícias internacionais mostram resultados financeiros positivos das grandes petroleiras internacionais, no primeiro trimestre do ano, demonstrando sucesso nos ajustes para um preço internacional do barril de petróleo entre 50 e 60 dólares.

A agência Moodys Japan divulga um cenário de estabilidade nos negócios de transporte marítimos, indicando a demolição de navios para compensar a superoferta do espaço de carga, com a modernização da frota mundial para um ajuste a novas exigências tecnológicas e ambientais. A Clarksons aponta, ao final de 2016, expansão na tonelagem bruta (CGT) em milhões de tonelada, nos segmentos de petroleiros (321,8; +5,6% sobre 2015); graneleiros (439,1, +2,3%), porta-contêineres (217,1, 0,9%) e o destaque no período dos navios gaseiros (67,7, +9,6%)

No Brasil o presidente da República sob investigação mostra a instabilidade política. A reação no mercado internacional coloca em dúvida a realização dos leilões para exploração de petróleo.

O transporte marítimo brasileiro registra a preparação para uma nova fase de expansão, sob impacto do aumento da carga de exportação e na costa brasileira, com impacto na operação portuária onde nova legislação prepara nova fase de investimentos de empresas privadas.

Na China aumenta o número de estaleiros na lista branca, elegíveis a receber do estado para continuar operando. Na Coreia do Sul os três grandes Hyundai, Samsung e DSME (Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering) realizaram processos de ajustes com apoio de bancos oficiais e informam novos contratos de construção conquistados nos primeiros meses de 2017. Em Cingapura, os grupos Sembcorp Marine, controlador no Brasil do estaleiro Jurong Aracruz (ES), e Keppel Fels, controlador do estaleiro BrasFels (RJ), demonstram situação financeira estável e informam novos contratos.

O cenário da construção naval no Brasil não apresenta perspectiva favorável no segmento offshore, apesar de as encomendas de plataformas de produção anunciadas

pela Petrobras serem consideradas entre as maiores do mercado por grandes fornecedoras internacionais. Mudanças, reduzindo exigências do conteúdo local, tornaram a competição com fornecedores internacionais ainda mais difícil. Além disso, os estaleiros Ecovix (RS) e Enseada (BA) pediram proteção judicial em janeiro e fevereiro de 2017.

O que deve manter a atividade nesse segmento são os contratos em andamento para integração de módulos aos cascos de plataformas de produção construídas na Ásia. A Petrobras anuncia licitação para afretamento de duas plataformas de produção (FPSO) para início de operação nos campos de Lula (Bacia de Santos), em 2020, e Marlim (Bacia de Campos) em 2021.

O noticiário indica cancelamento dos contratos para os cascos dos FPSOs replicantes P-71, P-72 e P-73, previstos para construção do Estaleiro Rio Grande, controlado pela Engevix.

O casco FPSO replicante, P-69, construído na Ásia, está sendo esperado, no início do segundo semestre, para integração de módulos no Estaleiro BrasFels (RJ). Dos cascos dos FPSOs convertidos no Estaleiro Inhaúma (RJ) pela Enseada Indústria Naval, o P-74 tem as obras de integração de módulos realizadas no Estaleiro Brasil (EBR –RS); e o P-76 tem as obras de integração de módulos realizadas no canteiro da Techint (PR), com previsão de entrega em 2018.

Os cascos dos FPSOs P-75 e P-77, cujas construções foram transferidas do Estaleiro Rio Grande (Ecovix-RS) para estaleiros da China, terão a integração de módulos realizados pelo Estaleiro QGI (RS) com entregas previstas para 2018 e 2019. Após essas obras não há previsão de novos contratos para esses estaleiros. Esse é o principal risco de desemprego e perda de ativos locais de construção naval.

No segmento de construção de navios petroleiros, o Estaleiro Atlântico Sul (EAS-PE) tem contratos de construção de sete navios para a Transpetro. O estaleiro tem como sócios a Camargo Correa e a Queiroz Galvão, que realizam aporte de capital para manter a empresa em operações. A Camargo Corrêa já manifestou na imprensa interesse em vender sua participação de 50% para empresa chinesa.

No segmento de apoio marítimo, a frota em operação no Brasil tem 381 navios, segundo informou em março a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), sendo que a frota de bandeira estrangeira está reduzida a 73 navios. Estão em construção navios para a Wilson Sons, em estaleiro próprio; para a Edison Chouest-Bram, no estaleiro Navship (SC), de sua propriedade; navios AHTS para a CBO, no estaleiro Oceana (SC), estaleiro próprio. Dois PLSVs no estaleiro Vard Promar (PE) para a Dofcon (Dof-TechnipFMC); três navios PSV para a Brasbunker, atual Bravante, no seu estaleiro São Miguel (RJ).

Mantém em continuidade a atividade de construção naval de rebocadores portuários, para atender à demanda dos portos, e a construção de empurradores e barcaças, para

as atividades de transporte fluvial de grãos para a exportação pelos portos da região Norte.

É um cenário em que o debate precisa ser bem mais amplo do que está atualmente proposto.

=====