

Revista de Marinha RM 976 Novembro-Dezembro 2013

MSC
NOVO CATÁLOGO 2013/2014:
JUNTE-SE A NÓS
NO ESTILO MEDITERRÂNEO DEVIVER BEM.
Visite www.msccruzeiros.pt e descubra o nosso novo catálogo!

Início entrada | Editorial o prefácio | Agenda do oceano | Forum salas de conversa | Escaparate os livros | Almanaque meteo e mares | Online Tráfego Marítimo | Contacto e Subscriver | Arquivo revista antiga

Início > Actualidade > A Indústria Naval Portuguesa. Que Futuro?

ACTUALIDADE

- MARINHA MERCANTE
- NAVIOS DE CRUZEIRO
- MARINHA DE RECREIO
- MARINHA DE GUERRA
- MARINHA DE PESCA
- PORTOS E CANAIS
- SEGURANÇA NAVEGAÇÃO
- HISTÓRIA MARÍTIMA
- ECONOMIA MARÍTIMA
- MERGULHO
- MODELISMO
- ARQUEOL. SUBAQUÁTICA

A Indústria Naval Portuguesa. Que Futuro?
Quarta, 04 Dezembro 2013 00:00



Nos últimos 60 anos tem-se assistido a uma enorme evolução na concepção, construção e exploração de navios. Depois da 2ª Grande Guerra a construção de navios de maior porte em aço soldado[2] passou a ser a norma; os navios cresceram em dimensão, os resquícios de semi-empirismo que existiam no projecto de engenharia e arquitectura naval foram sendo substituídos por processos de cálculo racional com base em fundamentos científicos; a construção também se modernizou com a introdução de novos métodos que aumentaram a qualidade, a par dum importante incremento da produtividade. Mais recentemente, graças aos avanços na ciência dos materiais, observou-se uma alteração significativa no uso de

http://www.revistademarinha.com/index.php?option=com_content&view=article&id=2887:a-industria-naval-portuguesa-que-futuro-&catid=101:actualidade-nacional&Itemid=290#addcomments

A Indústria Naval Portuguesa. Que Futuro?

Nos últimos 60 anos tem-se assistido a uma enorme evolução na concepção, construção e exploração de navios. Depois da 2ª Grande Guerra a construção de navios de maior porte em aço soldado[2] passou a ser a norma; os navios cresceram em dimensão, os resquícios de semi-empirismo que existiam no projecto de engenharia e arquitectura naval foram sendo substituídos por processos de cálculo racional com base em fundamentos científicos; a construção também se modernizou com a introdução de novos métodos que aumentaram a qualidade, a par dum importante incremento da produtividade. Mais recentemente, graças aos avanços na ciência dos materiais, observou-se uma alteração significativa no uso de materiais e de técnicas de conservação estrutural que passaram a permitir menor necessidade de imobilização dos navios ao longo da sua vida. Por outro lado, em resultado da acção da IMO e da subsequente aprovação de um elevado número de convenções internacionais, corrigiram-se defeitos de segurança, o que se traduziu em muito menos acidentes catastróficos, reduzindo a perda de navios e de vidas.

Neste mesmo período verificou-se um tremendo crescimento na economia global o que originou um substancial incremento na frota mundial da marinha de comércio e em muitos outros tipos de embarcações. Nas últimas décadas pode-se referir que apenas se tem vindo a verificar um decréscimo nos efectivos de navios de pesca (em parte compensado pelas

embarcações de apoio à aquicultura) e, após o fim da guerra fria, nos navios militares combatentes. A título de exemplo refere-se que em 40 anos (de 1970 a 2010), a frota mundial da marinha de comércio mais do que triplicou em volume de carga transportada[3], sendo de realçar a importância do transporte contentorizado, que é uma realidade com menos de 60 anos.

Os navios dedicados a actividades fora do transporte marítimo (serviços e produção), também tiveram um notável incremento quantitativo, associado à diversificação das soluções para responder às necessidades do desenvolvimento.

Para responder a todos os desafios, a indústria naval global ajustou-se ao longo dos tempos e os respectivos índices de desempenho quer em eficácia operacional, quer em eficiência económica estão ao nível do melhor que se pode esperar, tendo em consideração todas as facetas que tem sido necessário enfrentar.

No presente trabalho pretendem-se identificar os elementos mais significativos que condicionam a indústria naval nacional e sugerir algumas soluções que se reputam de importantes para permitir a sua continuidade num pressuposto de economia e emprego sustentáveis.

A indústria naval agrega várias áreas de negócio com diversos tipos de embarcações, plataformas e outras estruturas. Envolve a 2887 01 construção, manutenção, reparação e transformação (alterações, conversões e modernizações). Está intimamente ligada à concepção e fabrico de sistemas e equipamentos marítimos[4], que em Portugal sempre foi uma actividade pouco significativa e que presentemente é quase inexistente (salvo na vertente comercial da importação).

A indústria naval no nosso país, graças ao clima, não é sazonal e, em acréscimo, arrasta muitas outras actividades relevantes para a economia e o emprego, nomeadamente projectistas e consultores, sociedades classificadoras, serviços portuários, agenciamento, etc. Na indústria naval nacional, hoje, a componente exportadora é relevante e deverá vir a ser preponderante. A actividade marítima nacional, por si, não tem dimensão para manter uma indústria naval sustentável.

De um documento do Instituto Nacional de Estatística, sob o título “Influência do mar na actividade económica”, publicado em 15 de Novembro de 2013, retira-se que no sector, em 2012, existiam 356 empresas, maioritariamente PME, e 3500 trabalhadores. Nesse ano, o volume de negócios do agregado da indústria naval foi de 245 M€[5], dos quais 61.5% referem-se à reparação e manutenção. Este montante corresponde a um acréscimo de 11.4% relativamente ao volume de negócios de 2011 mas, apesar de tudo, muito inferior ao que se verificou em 2008: 700 M€; desde esse ano até 2012 a queda média anual foi de 15%. O contributo para o PIB em 2012 foi de 0.15%, o que é extremamente baixo, face à percepção das potencialidades nacionais.

Passando a referir a corrente situação mundial, salienta-se que a capacidade produtiva da indústria naval está concentrada na Ásia. A Europa, desde a 1ª crise do petróleo de 1973 passou por diversos processos de redimensionamento com substancial redução de capacidade

e com o fecho de muitos estaleiros de referência. A construção naval europeia ocupa-se sobretudo de navios militares, navios de produção e serviços, estruturas flutuantes especiais, ferries, navios de cruzeiro e náutica de recreio (incluindo nesta os mega iates). A Europa continua forte no sector da concepção e fabrico de sistemas e equipamentos marítimos, quer por produção própria, quer por cedência de direitos de propriedade intelectual e industrial.

Presentemente, na marinha de comércio mundial existe excesso de oferta; as novas encomendas decresceram e há excesso de capacidade nos estaleiros (que segundo um reputado especialista europeu irá perdurar até 2020) – na China, apesar dos baixos preços e das facilidades de financiamento concedidas aos armadores, já se prevê o encerramento de estaleiros.

Na reparação naval, embora também concentrada na Ásia, a Europa tem uma quota de mercado mais relevante uma vez que nesse sector a localização geográfica assume bastante importância. O negócio de alterações nos navios para acomodar novas exigências regulamentares, também tem relevo na actividade dos estaleiros Europeus.

Neste contexto, Portugal terá de aproveitar nichos de actividade. Para tanto existem alguns aspectos que têm de ser melhorados. Como já referido, o clima e a localização do país são aspectos muito importantes, bem como a natural aptidão dos portugueses para as profissões mais representadas na indústria naval. Mas a capacidade de projecto tem de ser incrementada, os estaleiros têm de ser dotados de equipamentos mais modernos, a gestão de operações tem de ser igualmente mais capaz e os sectores comerciais têm de ser mais eficazes. É muito importante a credibilidade e a boa reputação das empresas, materializadas na capacidade técnica e, sobretudo, no cumprimento dos prazos e na comprovação da qualidade da produção e dos serviços. Para tudo isto é necessário capital para investir na modernização e financiamento para apoiar a produção e para suportar as garantias a conceder aos adiantamentos dos clientes, nomeadamente na construção.

Sabendo-se que a competitividade pela via dos preços baixos é inviável, devido à concorrência da Turquia e de alguns países europeus do leste, além de reputação, é necessário apresentar soluções inovadoras que interessem aos clientes. Na construção é fundamental fazer contratos realistas, que sejam exequíveis e onde o risco seja avaliado, isto é, que não se venham a revelar ruinosos.

Concretizando, para incrementar a importância da indústria naval em Portugal, considero fundamental atender aos seguintes aspectos:

2887 03- A força laboral está envelhecida e não tem havido actividade que garanta o refrescamento e que permita a continuidade através da aprendizagem on the job; assim, é essencial criar um centro de formação nacional, vocacionado sobretudo para apoiar a actividade das PME[6]; acções de formação pontuais, com formadores de ocasião, por vezes levadas a cabo sem o mínimo de credibilidade e de qualidade, são de desaconselhar.

-Para garantir a inovação nos produtos e nos processos de produção e para que a prazo se possa reduzir a dependência técnica do estrangeiro, é necessário um centro tecnológico, que desenvolva tecnologia, que congregue as competências técnicas e que faça a ponte entre a

Academia e a indústria; existem excelentes exemplos em Portugal de indústrias de sucesso devido ao contributo de laboratórios e de centros tecnológicos dedicados.

- Dada a conjuntura internacional, torna-se essencial, a curto prazo, a atracção de investimento estrangeiro que venha associado a tecnologia (como aconteceu na indústria automóvel e está a acontecer na indústria aeronáutica), para se conseguir rapidamente ganhar encomendas através do referido reforço da credibilidade. Esta solução poderá ser uma via expedita para a determinação dos nichos de actividade.

- É necessário um forte reforço da componente comercial nomeadamente nos mercados de exportação; neste aspecto é muito recomendável a cooperação das empresas nacionais na acção externa, no sentido de fazer prevalecer a marca Portugal. Também o Estado, através da diplomacia económica e da acção do AICEP muito pode ajudar nesta promoção comercial. Um exemplo: a construção e o sucesso da operação dos navios hotel no Rio Douro poderá ser divulgada nos mercados internacionais em benefício do estaleiro construtor e da própria empresa armadora que provavelmente é detentora dos direitos de propriedade sobre a concepção dos navios.

- É necessário ultrapassar as dificuldades que se perpetuam em Portugal no financiamento bancário, nos seguros de crédito e na concessão de garantias.

- É necessário que a indústria naval passe a ser considerada estratégica pelo Ministério da Economia. Neste aspecto a dupla ligação da indústria naval ao sector departamental que tutela o Mar e ao sector departamental da Economia poderá ter de ser reequacionada, no sentido de evitar situações em que em vez de sinergias, se constatem barreiras e baixas prioridades.

- É necessário que o Governo Português monitorize e actue com firmeza junto das instituições comunitárias sempre que se detectem infracções à concorrência na indústria naval noutros países. Existe um caso noticiado recentemente sobre auxílios fiscais aos investidores em Espanha que adquiriram navios; este caso que beneficiou os respectivos estaleiros, está agora a ser tratado e, devido à proximidade, poderá ter prejudicado os estaleiros portugueses.

Uma nota antes de finalizar: ainda não está claro qual o modelo estratégico do futuro aproveitamento dos novos recursos do mar nas áreas sob jurisdição nacional (ZEE e extensão da plataforma) –minerais, biotecnologia, energia, etc. Mas dois aspectos parecem óbvios: os estaleiros existentes (e provavelmente outros que se terão de criar nos Açores e na Madeira), pela sua localização, espaço e meios físicos, são essenciais para a produção, montagem e apoio aos navios, plataformas e estruturas que decerto serão necessários para concretizar esses projectos; o Estado português, nas concessões que irá celebrar com quem detém a necessária tecnologia para tais empreendimentos, não deve cingir-se à função de senhorio: deve incluir requisitos de incorporação das actividades económicas nacionais e do capital nacional de conhecimento, relevante para os referidos projectos.

Em conclusão, numa altura em que a revitalização da indústria nacional está na ordem do dia, a indústria naval tem uma boa oportunidade de passar a ter uma maior importância económica e a contribuir para o reforço da empregabilidade qualificada em Portugal; mas para

tal não chega a vontade dos Portugueses - é necessário que existam clientes para os produtos e para os serviços. A competitividade tem de ser fortemente incrementada e a credibilidade tem de ser restaurada.

Obs: Texto elaborado com base numa intervenção feita no debate DN Mar 2013 – Construção Naval, realizado em Viana do Castelo, em 27 Nov.