

- **Ministro da Defesa recebe, na França, Satélite brasileiro que será lançado no próximo ano***
- **“Devemos seguir modelo utilizado na aquisição do Gripen”, diz FIESP**
- **Produção industrial no Brasil tem pior outubro em 3 anos com queda de investimentos***
- **Report Urges Industry Diversification in UK Shipbuilding Projects***

Ministro da Defesa recebe, na França, Satélite brasileiro que será lançado no próximo ano*

Em 2017, o Brasil contará com um novo sistema de comunicação por satélite, capaz de abrigar o tráfego de informações das Forças Armadas e ainda permitir a ampliação da banda larga, tornando possível, desta forma, o acesso mais rápido e eficaz à Internet para brasileiros de regiões longínquas.

Nesta quinta-feira (1º), o ministro da Defesa, Raul Jungmann, junto com o presidente da Telebras, Antonio Loss, recebeu o Satélite Geoestacionário de Defesa e Comunicações

(SGDC), dedicado às comunicações do governo brasileiro e integralmente controlado pelo Brasil. O evento ocorreu em Cannes, no sul da França, onde fica a sede da Thales Alenia Space (TAS), empresa fornecedora do equipamento.

“Esse Satélite está pronto e, quando for lançado em órbita, em 2017, terá a função civil, que é levar a banda larga a todos os brasileiros, acabando, assim, com a exclusão. Na área militar, vai nos assegurar a soberania e impedir que ocorram casos de espionagem. Isso tudo representa um grande salto de inclusão social do Oiapoque ao Chuí, da Cabeça do Cachorro a Fernando de Noronha”, disse o ministro.

Para acompanhar a etapa final de entrega deste importante equipamento, Jungmann embarcou para a França acompanhado do comandante da Aeronáutica, brigadeiro Nivaldo Luiz Rossato, e de assessores e auxiliares envolvidos no projeto do Satélite. Recebido oficialmente da empresa Thales Alenia, o equipamento, agora, passa por processo de embalagem e, até o primeiro trimestre de 2017, chegará a Kourou, na Guiana Francesa. É de lá que o Satélite será colocado em órbita, no próximo dia 21 de março, conforme previsão do grupo responsável pelo desenvolvimento do equipamento.

Em Cannes

O ministro da Defesa desembarcou em Nice, cidade próxima a Cannes, no sul da França, no final da tarde de quarta-feira (30). À noite, a delegação brasileira participou de cerimônia e o ministro Jungmann se reuniu com executivos da Thales Alenia Space.

Na manhã desta quinta-feira (1º), a comitiva seguiu para a sede do grupo francês, onde conferiu a apresentação do projeto SGDC, bem como a exibição de filme que mostra a participação de um grupo de 51 engenheiros e técnicos brasileiros envolvidos na troca de experiências tecnológicas sobre o desenvolvimento do Satélite e de suas funções.

A reunião foi comandada por Bertrand Maureau, um dos principais executivos do grupo Thales. “Quero afirmar aqui que conseguimos realizar este trabalho em parceria com engenheiros e empresas brasileiras. A partir de agora, nossa estratégia é incluir empresas em outras cadeiras, assegurando a integração total”, afirmou Bertrand.

Em seguida, o grupo entrou na chamada sala limpa, local onde o Satélite se encontrava pronto para o acondicionamento em containers. A próxima etapa é o traslado para a Guiana Francesa. Se as previsões se confirmarem, o equipamento será lançado em 21 de março e permanecerá cerca de 60 dias em teste, entrando em operação definitiva no final do primeiro semestre do próximo ano.

A expectativa da Thales é de que o governo brasileiro proceda a encomenda de um segundo satélite, assunto que ainda está em discussão. Para as autoridades brasileiras, o importante é fechar mercado para canalizar toda a comunicação neste equipamento. Atualmente, as Forças Armadas utilizam os satélites Star One, da Embratel, empresa privada. Com a operação do SGDC, as comunicações militares deixam o equipamento da multinacional, ficando apenas com o satélite sobressalente.

Satélite Geoestacionário

O projeto é uma parceria entre os ministérios da Defesa e da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, e envolve investimentos da ordem de R\$ 2,1 bilhões. O Satélite, adquirido pela Telebras, terá uma banda KA, que será utilizada para comunicações estratégicas do governo e implementação do Programa Nacional de Banda Larga (PNBL), e uma banda X, que corresponde a 30% do equipamento, de uso exclusivo das Forças Armadas. O Ministério da Defesa investiu cerca de R\$ 500 milhões para utilização da banda X pelos próximos 18 anos, tempo de vida estimado do produto.

Com isso, o Brasil passará a fazer parte do seleto grupo de países que contam com seu próprio satélite geoestacionário de comunicações, não tendo mais a necessidade de alugar equipamentos de empresas privadas, o que vai gerar uma economia significativa aos cofres públicos e maior segurança em suas comunicações.

Além disso, por ampliar a segurança das comunicações de defesa, o SGDC expandirá a capacidade operacional das Forças Armadas, por exemplo, em operações conjuntas nas regiões de fronteira terrestre, em eventuais operações de resgate em alto mar e ainda no controle do espaço aéreo.

“Esse primeiro satélite representa um salto enorme em termos de comunicações de defesa, ampliará a nossa capacidade de forma segura e, por isso, representa um enorme avanço ao País”, ressaltou o ministro da Defesa.

Além de assegurar independência e soberania nas comunicações de defesa, o Satélite, assim como todos os projetos estratégicos das Forças Armadas, não se restringiu à mera aquisição do equipamento. O acordo firmado com a França envolveu largo processo de absorção e de transferência de tecnologia. Na parte de absorção, houve o envio de mais de 50 profissionais brasileiros para a sede da Thales, em Cannes e Toulouse, na França. São especialistas oriundos de órgãos como Ministério da Defesa, Agência Espacial Brasileira (AEB), Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe), e das empresas Visiona e Telebras.

Esses profissionais, engenheiros e técnicos, puderam aprender a operar o Satélite e a realizar o controle do equipamento em solo, que será feito por militares a partir do 6º Comando Aéreo Regional (VI COMAR) da Aeronáutica, em Brasília, e da Estação Rádio da Marinha, no Rio de Janeiro.

Na etapa de transferência de tecnologia, empresas nacionais poderão concorrer e, se selecionadas, serão capacitadas pela Thales Alenia Space a desenvolver satélites da mesma classe. A aquisição do equipamento ocorreu após uma competição internacional, via contrato com a Visiona, uma joint venture entre a Telebras – estatal federal do setor de telecomunicações – e a Embraer – empresa privada líder nos setores aeroespacial e de defesa. A criação da Visiona, em 2012, corresponde a uma das ações

selecionadas como prioritárias no Programa Nacional de Atividades Espaciais (PNAE) para atender aos objetivos e às diretrizes da Política Nacional de Desenvolvimento das Atividades Espaciais (PNDAE) e da Estratégia Nacional de Defesa (END).

Além do comandante da Aeronáutica e do presidente da Telebras, também acompanharam o ministro da Defesa na viagem à Cannes o chefe de Assuntos Estratégicos do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas (EMCFA), brigadeiro Alvani Silva, o secretário de Produtos de Defesa, Flávio Basilio, o chefe da Assessoria Parlamentar do Ministério da Defesa, general Marco Rosa, o embaixador Paulo César de Oliveira Campos, além de executivos da Visiona e da Embraer.

Fonte: Ministério da Defesa

Data da publicação: 01 de dezembro

Link: <http://www.defesa.gov.br/noticias/26579-ministro-da-defesa-recebe-na-franca-satelite-brasileiro-que-sera-lancado-no-proximo-ano>

“Devemos seguir modelo utilizado na aquisição do Gripen”, diz FIESP

Por Ten Jussara Peccini

O diretor do Departamento da Indústria de Defesa da Fiesp (Comdefesa), Jairo Cândido, afirmou que o modelo utilizado pelo governo brasileiro para a aquisição da aeronave, Gripen NG, o novo caça da Força Aérea Brasileira, é uma alternativa para que os projetos estratégicos da área de defesa tenham a continuidade necessária. “É uma lição a ser seguida”, avaliou. O diretor foi um dos palestrantes desta quarta-feira (30/11) do “I

Encontro Internacional sobre Financiamento a Projetos de Defesa”, promovido pelo Comando da Aeronáutica, em Brasília (DF).

O financiamento da aquisição dos 36 caças, suporte logístico e compra de armamentos, assinado em agosto de 2015 entre o governo brasileiro e a agência sueca de crédito à exportação (Swedish Export Credit Corporation-SEK), cobre 100% do contrato comercial. O pagamento efetivo do financiamento só ocorrerá após o recebimento da última aeronave previsto para 2024.

De acordo com Cândido, que representa mais de cem indústrias da base industrial de defesa, essa pode ser uma alternativa que viabilize financeiramente os projetos brasileiros diante da situação econômica do país. Segundo ele, os investimentos previstos inicialmente por meio dos grandes programas na área de defesa (envolvendo Marinha, Exército e Aeronáutica) estavam estimados em R\$18 bilhões por ano. Entre 2008 e 2013, o valor concretizado ficou em R\$8 bilhões anuais e atualmente o montante está girando em torno de R\$4 bilhões.

Para o diretor do Comdefesa, o problema da falta de continuidade de desembolso para seguir o cronograma de execução previsto inicialmente pelo projeto, além de onerar o orçamento, pode até colocar em risco a eficácia da solução. Um exemplo citado pelo diretor é o SISFRON. Segundo ele, o sistema integrado de sensoriamento criado para fortalecer a capacidade de ação do Estado ao longo dos 16 mil km de fronteira sofre com a falta de “cadência” na liberação dos recursos. “O que pode ocorrer é que quando terminarmos a segunda etapa, a primeira precise ser revista em função do envelhecimento dos sensores. Nós demoramos tanto que causamos uma obsolescência”, explica.

A experiência francesa – Profissionais responsáveis pela área de financiamento público dos bancos franceses Société Générale, BNP Paribas, Crédit Agricole, que também foram

palestrantes do Encontro nesta quarta-feira, são unânimes em afirmar que o financiamento é a chave para a viabilização dos projetos da área.

Para eles, a falta de previsão orçamentária de longo prazo é incompatível com o desenvolvimento de projetos de defesa. “É uma questão paradoxal”, afirma Virginie Hurst, do Credit Agricole. O tempo de projetos de defesa envolve vários anos ou até décadas, mas o orçamento governamental pode variar anualmente. Outro fator que também gera impacto no desenvolvimento é o valor. “Quando se fala em projetos de defesa, o valor é muito alto”, complementa Fabrício Miranda, do Société Générale.

Os profissionais explicam que as razões que levam os bancos franceses a investirem nos projetos de defesa são várias. Entre os principais orçamentos mundiais de defesa, a França conta com uma base industrial importante no volume do PIB. Os bancos não têm impedimentos que atuem na área de defesa e a indústria sabe que os recursos tecnológicos, principalmente, embutidos nesses produtos podem ser aproveitados para outros setores econ  micos desenvolvendo ou fortalecendo cadeias produtivas.

Mas é pensando na exportação que a necessidade de financiamento se torna mais necessária. Um mercado que perpassa o produto principal, envolvendo contratos de manutenção, suprimento e outras áreas correlatas. “O financiamento viabiliza grandes contratos. Isso    chave para qualquer projeto”, explica Hurst. “Não estamos apenas pensando em viabilizar os projetos, mas em sensibilizar as autoridades sobre os impactos da economia de maneira global”, afirma Fabrício.

Modelo sueco - Segundo Lars-  ke Svensk, gerente de financiamento de projetos, ativos e exportação do banco sueco SEB (Skandinaviska Enskilda Banken), a principal característica do modelo sueco de financiamento a projetos de defesa está fundamentada na existência de uma fundação estatal própria (a SEK - Swedish Credit Export Corporation) que coopera de maneira muito próxima com o exportador, a

agência de crédito de exportação (ECA) e os bancos. “Há uma cooperação muito forte desses quatro parceiros”, explica Svensk.

“Uma das grandes vantagens do modelo sueco é que temos acesso ao sistema on line para transações de exportação”, complementa aponta sobre outro fator positivo. O diretor que veio ao Brasil especialmente para o evento organizado pela Secretaria de Economia e Finanças da Aeronáutica (SEFA), ressalta que ao longo dos anos, a indústria sueca, a agência de fomento e os bancos passaram a trabalhar de maneira muito próxima e isso tornou o processo de cooperação muito mais fácil.

Ele ainda destaca o fato de o país deter a agência própria de fomento a exportação permite oferecer taxas mais competitivas e o custo de financiamento baixa.

Fonte: FAB

Data da publicação: 01 de dezembro

Link:

<http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/28513/FINANCIAMENTO%20%E2%80%93%20%E2%80%9CDevemos%20seguir%20modelo%20utilizado%20na%20aquisi%C3%A7%C3%A3o%20do%20Gripen%E2%80%9D,%20diz%20FIESP>

Produção industrial no Brasil tem pior outubro em 3 anos com queda de investimentos*

Por Rodrigo Viga Gaier e Camila Moreira

RIO DE JANEIRO/SÃO PAULO (Reuters) - A produção industrial voltou a cair em outubro, acima do esperado e no pior resultado para o mês em três anos, iniciando o quarto

trimestre com mais um indício da fraqueza que marcou o ano todo, principalmente dos investimentos.

A produção industrial recuou 1,1 por cento em outubro sobre o mês anterior, informou o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) nesta sexta-feira, após avanço de 0,5 por cento em setembro. Esse é o pior resultado para o mês desde 2013, quando a produção apresentou perda de 1,5 por cento.

Sobre o mesmo mês do ano anterior, a produção apresentou queda de 7,3 por cento, chegando ao 32º mês seguido no vermelho nessa base de comparação.

"A indústria está bem distante do patamar máximo, ela vem perdendo dinamismo e não sabemos onde isso vai parar. O setor industrial carece de estímulos", destacou o economista do IBGE André Macedo.

Os resultados foram piores do que as expectativas em pesquisa da Reuters com economistas, de recuo de 0,8 por cento na variação mensal e de queda de 6,45 por cento na base anual. BRIO=ECI BRIOY=ECI

Em outubro, as perdas foram generalizadas entre as categorias analisadas. A produção de Bens de Capital, uma medida de investimento, apresentou queda de 2,2 por cento sobre setembro, chegando a quatro meses consecutivos de recuos. Bens Intermediários caíram 1,9 por cento, apagando o ganho de 0,9 por cento visto no mês anterior.

Entre os 24 ramos pesquisados, 20 apresentaram perdas, com destaque para produtos alimentícios (-3,1 por cento) e veículos automotores, reboques e carrocerias (-4,5 por cento).

A forte queda dos investimentos foi justamente um dos principais motivos para que a recessão brasileira tenha se aprofundado no terceiro trimestre, com o Produto Interno Bruto (PIB) encolhendo 0,8 por cento.[nL1N1DV0M5]

A Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF), uma medida de investimento, despencou 3,1 por cento entre julho e setembro, a queda mais acentuada desde o último trimestre de 2015.

A confiança da indústria brasileira chegou a registrar leve alta em novembro com a melhora tanto das expectativas quanto da situação atual, de acordo com dados da Fundação Getúlio Vargas (FGV).[nE6N1DU002]

Entretanto, as perspectivas para o setor permanecem fracas, com o Índice de Gerentes de Compras (PMI, na sigla em inglês) apontando que a recessão econômica brasileira continuou prejudicando o fluxo de pedidos para a indústria em novembro e que o setor permaneceu em forte contração.[nE6N1DU002]

"Aquele ambiente de incerteza que há uns quatro meses se dissipou agora volta com força no presente e retrai todo mundo", completou Macedo, do IBGE.

Veja abaixo os resultados da produção industrial:

Categorias de Uso Mensal Anual Acumulado em 12 meses

(%) (%) (%)

.Bens de Capital -2,2 -9,8 -17,4

.Bens Intermediários -1,9 -7,0 -8,0

.Bens de Consumo -0,4 -7,3 -7,1

.. Duráveis -1,2 -6,8 -19,2

.. Semiduráveis e Não

Duráveis -0,8 -7,5 -3,8

.Indústria Geral -1,1 -7,3 -8,4

Fonte: Reuters

Data da publicação: 02 de dezembro

Link: <http://br.reuters.com/article/topNews/idBRKBN13R18Q?sp=true>

Report Urges Industry Diversification in UK Shipbuilding Projects*

LONDON - The UK government could use the new Type 31 frigate program to boost national shipbuilding capabilities and end BAE Systems' monopoly on the construction of surface warships here, said a report into the future of the industry released Nov 29.

Having the Type 31 built by an industry alliance not led by BAE could be a "pathfinder" towards the rejuvenation of naval shipbuilding, Sir John Parker said in a report about the implementation of a national shipbuilding strategy commissioned by the government.

The report has been published just days after the Ministry of Defence announced it was throwing open to public consultation a possible revamp of its wider defense industrial strategy. Parker's recommendations will be considered as part of the wider strategy work.

Under new Prime Minister Theresa May, the government is championing the introduction of a new industrial strategy to boost Britain's manufacturing sector.

Britain committed to building eight Type 26 anti-submarine warfare frigates and five Type 31 general-purpose frigates in the strategic defence and security review last year.

Parker, currently the chairman of Anglo American but previously a highly regarded figure in the shipbuilding sector here, recommended that all the Type 26's should be built by BAE at its two yards in Glasgow, Scotland, but the Type 31 program should be led by another company or alliance.

BAE responded to the report issuing a statement saying that as the "custodian of the UK's capability to design and build complex warships we are confident that we will continue to play a prominent role in the delivery of future UK warships. ... The commitment to five River-class offshore patrol vessels and eight Type 26's protects this capability and our shipbuilding skills providing continuous warship building production at our facilities in Glasgow into the 2030s."

Parker justified the two-primes approach saying, "There is no precedence for building two first-of-class Royal Navy frigates in one location [in a similar timeframe]."

The executive said the Type 31 program should "harness" regional shipyards in the UK that have demonstrated their competitiveness and capability to build fully outfitted blocks of the warship.

If the recommendation is accepted by the government it could open the door to largely commercial shipyards like the A&P Group, Babcock's Appledore facility, Cammell Laird and Harland & Wolff.

Parker never mentioned the issue but most of the potential block builders are English-based and their presence on a program like the Type 31 would leave open some options to the government in London were Scotland to vote for independence in any future referendum.

Ahead of the last referendum in 2014 the government threatened to pull its warship orders out of Scotland had voters north of the border voted for independence.

Parker said there was already a renaissance in shipbuilding in a range of regional shipbuilding companies.

The national shipbuilding strategy "could take the industry on a transformational journey similar to that experienced by our rejuvenated car industry," he said.

Once the world's largest warship builder, the industry directly employs around just 15,000 people today.

Parker said an alliance approach could also be used to allow British yards to bid against international rivals for the construction of three large logistics supply ships. Contract award is expected in 2020.

Logistics vessels are not required to be built in Britain, unlike complex warships like the Type 26.

The Royal Navy's two 70,000 tonne aircraft carriers now coming to the end of their build program at Babcock International's Rosyth, Scotland, yard contracted out the construction of modules to several yards around Britain.

The BAE-led industry alliance responsible for the program had the huge modules floated around the coast of Britain to Rosyth where they were assembled like a giant Meccano set.

The Ministry of Defence recently announced it expected BAE to cut the first steel on the lead Type 26 frigate next summer.

The first warship is needed by 2023 to start replacing the Royal Navy's Type 23 frigate fleet.

The Type 31 timeline has not been made public but work is somewhat behind the anti-submarine warfare frigate.

For the moment, the general-purpose warship is in the pre-concept stage, with program officials still looking which of several potential designs to adopt.

"The Type 26 is critical for the Royal Navy and the nation while the Type 31 is urgently required to maintain frigate fleet numbers. To establish a separate lead shipyard or alliance would appear to be the best way forward for Type 31e to minimise the overall risk," Parker said.

One industry analyst, who asked not to be named, queried Parker's take on which approach offered the greatest risk.

"Is it giving BAE two warship types to build or signing up a contractor who may not have built a complex ship of this nature in a generation?" he said.

The analyst said the problem for BAE in losing control of the Type 31e program would come in a design department which is likely to see a rundown in Type 26 work around the end of 2019.

BAE would still be able to compete for combat systems and block building work, said Parker.

The Anglo American executive said he had called the general-purpose frigate the Type31e to emphasize the warship had to be exportable.

Parker said the MoD needed to get on and procure the Type31e as rapidly as possible and place it in service as early as possible in the 2020s.

If the money is not available to match the timeline, "wider government support should be provided to allow early vessel build," he said.

Money is a real issue if Parker is to meet his aspirations for an early start to the Type 31e.

"There is no money in the government's ten-year equipment plan for Type 31e, and it would likely take somewhere between £1.5 billion and £2 billion to get the program on the road in the timescale Sir Peter is recommending," said one industry executive who asked not to be named.

The report said the MoD needed to come up with a 30-year naval shipbuilding road plan for the different shipbuilding programs, with assured budgets not subject to "random" program changes triggered by annual budget adjustments.

Parker didn't restrict his recommendations to the industrial aspect of shipbuilding. The executive also took a pot shot at MoD's procurement and program governance shortcomings.

The executive said naval procurement took far too long. "There are too many people who think they have a vote and even a veto in the process."

"There was a lack of governance systems that grip design and specifications to budget and time to contract," he said.

Trevor Taylor, a defense-management analyst at the Royal United Services Institute think tank in London, said the report highlighted longstanding acquisition issues at the MoD.

"The report reflects the problems in defense acquisition that were visible at the time of the Smart Acquisition initiative in 1998. The Royal Navy appears to have learned little about the management of the supply base or the link between requirement and cost," said Taylor.

Fonte: Defense News

Data da publicação: 29 de novembro

Link: <http://www.defensenews.com/articles/report-urges-industry-diversification-in-uk-shipbuilding-projects>

* Não mencionado o autor no texto.