

# Mudança de eixo

## Demanda por embarcações fluviais e rebocadores movimentam estaleiros, fornecedores e empresas de logística

Danilo Oliveira

Fornecedores de equipamentos e serviços continuam atentos ao crescimento do corredor logístico para escoamento de grãos para a região Norte. Os investimentos de empresas de *commodities* e a demanda por embarcações têm ajudado a movimentar uma rede com empresas de logística e da indústria naval. Estaleiros, principalmente do Norte e do Nordeste, seguem procurando novas oportunidades de negócios. Outra aposta da construção naval brasileira está nas encomendas para fabricação de rebocadores, que tem unidades em carteira e deve continuar crescendo nos próximos anos.

A diretora industrial da Inace (CE), Flávia Barros, enxerga um mercado promissor e favorável para o estaleiro, que está atento à ascensão da indústria naval de médio porte alavancada pela demanda por embarcações fluviais e de rebocadores. Flávia diz que o estaleiro se destaca pela localização favorável para apoio à navegação da região Norte, pelas entregas recentes e pelas embarcações em construção.

O portfólio inclui cinco embarcações fluviais de baixo calado para a Marinha do Brasil, dois empurradores fluviais para a Cargill, quatro rebocadores com propulsão azimutal para a Tug Brasil e dois rebocadores também azimutais para Saam Smit. O estaleiro tem ainda em construção quatro rebocadores para a Svitzer e três empurradores fluviais com baixo calado.

Os portos situados no Arco Norte exportaram quase 20 milhões de toneladas de grãos em 2015, e a expectativa é que esse volume chegue a 38 milhões

Fotos Laércio Lourenço



**FLÁVIA BARROS**  
*Mercado promissor e favorável para o estaleiro Inace*



**RODRIGO KOELLE**  
*Fluxo da carga para os terminais do Arco Norte terá espaço para crescer*

de toneladas até 2030. A Inace observa que o Rio Tapajós é a rota mais recente e com mais investimentos das empresas de *commodities* e de transporte fluvial. O estaleiro identifica uma demanda bastante significativa e oportunidades de estar num mercado que tem muito a crescer.

Com o aumento da exportação de grãos, crescem a movimentação nas instalações portuárias e a demanda por rebocadores. Apesar de a demanda de rebocadores não estar crescente, principalmente em terminais de contêineres devido à crise econômica brasileira, a indústria de *commodities* ajudou a manter a estabilidade do mercado. A Inace vem recebendo pedidos de orçamento para mercado de rebocadores.

Flávia acrescenta que a estabilidade na indústria de apoio portuário está fazendo com que empresas estrangeiras do ramo invistam no país. “Com o aumento do escoamento de grãos pelo Norte, principalmente por Santarém e Barcarena, os portos do Sul e Sudeste irão desafogar e a rebocagem terá um crescimento uniforme no país. Isto ocasionará uma maior procura por rebocadores”, projetou Flávia durante o Encontro Gestão no Mercado de Motores – Navegação Fluvial e Apoio Portuário, organizado pela Ivens Consult e que ocorreu na 13ª edição da Marintec South America.

Na ocasião, o diretor da Cargill Transportes & Logística, Rodrigo Koelle, disse que a movimentação de grãos para os portos de Santos e Paranaguá deve ficar estável nos próximos anos, enquanto o fluxo da carga para os terminais do Arco Norte terá espaço para crescer. A Cargill investiu na construção da estação de transbordo de carga (ETC) de Miritituba e no terminal portuário de Santarém (PA). Ele acrescentou que a região do Rio Tapajós precisará de serviços de apoio, reparo e manutenção de embarcações. “O que vamos esperar para preparar esse crescimento que é muito rápido?”, ponderou.

O corredor tem potencial para reduzir o tempo de transporte marítimo para Europa e China em torno de cinco dias, o que favorece a produção no Mato Grosso e no Pará. As principais vias do trajeto são duas rodovias (BR-163 e BR-



158) e duas hidrovias (Araguaia e Tapajós). A expectativa é que a nova rota se desenvolva mais rapidamente em razão do desenvolvimento dos portos em Barcarena (Vila do Conde) e Santarém.

O presidente executivo da Companhia de Navegação da Amazônia (CNA), Rildo Cavalcante de Oliveira, apontou que ainda existem muitos riscos para navegação em hidrovias. Ele disse que ainda existem muitos obstáculos para esse modal em diversos pontos críticos. “Infelizmente nossas vias navegáveis têm que contar com experiência dos navegadores. Falta sinalização, balizamento e dragagem”, lamentou.

A empresa, que tem 73 anos na área de transporte fluvial de petróleo e derivados, mantém uma frota própria com 19 empurradores (de 375 HP até 2.400 HPs) e 36 balsas tanque de casco duplo e cinco balsas de carga geral. A empresa opera em Manaus (AM), Porto Velho (RO), Trombetas (PA) e Belém (PA). Entre os clientes da CNA estão: Petrobras, BR distribuidora, Raízen, Agropalma e Hermasa.

A Wilson Sons Estaleiros (SP) pretende entregar dois novos rebocadores de 55 toneladas até o final de 2016 e seis novos rebocadores (dois de 80 toneladas *Bollard-Pull* e quatro de 70 toneladas BP) até o final de 2017. Com uma frota de 75 embarcações, a Wilson Sons Rebocadores realizou 58.620 manobras em 2015. Os serviços vão de apoio portuário a salvatagem e movimentação de plataformas de petróleo. A empresa participou da operação de salvatagem durante o incêndio nos terminais químicos de Santos e da manobra de entrada e atracação de casco do FPSO P-74 no estaleiro EBR, em São José do Norte (RS).

O gerente de manutenção da Wilson Sons, Leandro Aversa, destaca que a empresa realiza operações em todo o Brasil. Aversa percebe uma transformação do comandante de embarcação nos últimos anos. Ele cita que o manobrista precisa ter um perfil multidisciplinar para cuidar de sistemas operacionais, segurança, meio ambiente e cumprimento da legislação, ou seja, atuar como um gestor a bordo. Ele diz que outro desafio para os armadores é transmitir responsabilidades à tripulação e realizar treinamentos, mesmo que à distância.



### RILDO CAVALCANTE DE OLIVEIRA

*Ainda existem muitos riscos para navegação em hidrovias*



### DANIEL ANDRADE

*Estoque e suporte são componentes essenciais para o sucesso do operador*



### IVAN LEÃO

*Brasil registra mudança do eixo logístico em direção ao Norte e Nordeste*

Ele também considera importante a contratação de profissionais capacitados para as funções corretas.

No encontro, a Sotreq-CAT destacou a importância da gestão no mercado de motores para os segmentos de apoio portuário e navegação fluvial. Para o consultor de vendas da Sotreq-Caterpillar para área naval, Daniel Andrade, a solução mais adequada ao projeto deve considerar, entre outros fatores, o perfil de operação, o foco do cliente e os *ratings* (regimes de trabalho).

Os sistemas de propulsão têm fatores importantes a serem estudados como capacidade, manobrabilidade, versatilidade e as limitações de calado. A seleção do *rating* considera critérios como fator de carga médio e tempo a plena carga. No caso dos motores de propulsão, Andrade recomenda a análise do tipo de combustível, quanto ele consome e o investimento para o cliente, bem como o perfil de manutenção e o tempo de resposta do equipamento.

Ele observa que os motores de alta rotação costumam ser mais eficientes em cargas leves, enquanto motores de média rotação geram economia de combustível em relação à alta rotação para fatores de carga altos. Segundo Andrade, os motores de média rotação não apresentam vantagem competitiva para fatores de carga baixos. Já em altas cargas, os motores de média rotação são mais econômicos em custos de manutenção.

Andrade identifica como fatores essenciais para o sucesso do operador estoque de peças no Brasil, suporte local e técnicos especializados. Ele conta que, entre as novas tecnologias a serviço da operação, as apostas são o monitoramento remoto, a gestão de frota e a manutenção.

Para a Ivens Consult, o Brasil registra mudança do eixo logístico em direção ao Norte e ao Nordeste. A consultoria avalia que os investimentos da iniciativa privada na exportação de grãos pelo sistema fluvial Madeira-Amazonas e Tapajós-Amazonas e a expansão de terminais portuários fluviais e marítimos são os fatos indicadores dessa tendência. “São oportunidades que se abrem. Boatos sobre o falecimento da indústria naval são prematuros”, concluiu o diretor da Ivens Consult, Ivan Leão. ■