

# Navios sem combustível e acesso

Ivan Leão



O Porto de Santos, o maior da América Latina, responsável pelo escoamento de 40% das exportações brasileiras, apresentou em agosto e setembro falhas no abastecimento de combustível naval e restrições a navios de grande porte por falta de profundidade do canal de acesso.

Diante da perplexidade de parceiros comerciais internacionais, a realidade se impôs, além da piada, causando perdas nas margens de comercialização. Em 31 de agosto, o informativo digital *Bunker World* registrou que navios na rota ao Brasil fizeram desvios para abastecimento em portos na África do Sul, Namíbia e Espanha, que registraram a demanda imprevista devido à interrupção de fornecimento de combustível naval pela Petrobras. Em nota à imprensa, a Petrobras reconheceu a interrupção e informou que “vem trabalhando para restabelecer a oferta de combustível marítimo nos portos, ao longo de setembro, atuando junto aos clientes para minimizar eventuais impactos, principalmente para a navegação de cabotagem”.

Os “impactos” registrados na cobertura da imprensa foram: filas de navios aguardando abastecimento no Porto de Santos (SP) e em portos do Nordeste e Norte; exportações de grãos com risco de perda de margem em função do aumento de custos com navios parados; navios brasileiros para transporte entre portos locais, que não têm permissão para abastecimento internacional, e ficam sem alternativa; perda de confiança nos acordos de abastecimento realizados com a Petrobras. A maior parte dos combustíveis chega aos portos por meio de navios, que por sua vez ficaram sem combustível.

Em 13 de setembro, notícia distribuída pela Bloomberg narrava a segunda parte da tragédia: exportações de café e açúcar se acumulam, importações atrasam, porque os o canal de acesso do porto que não apresenta a profundidade necessária. O Porto de Santos, propriedade do governo brasileiro, que enfrenta crise orçamentária e escândalo de corrupção, não manteve o serviço de dragagem. A piada é velha. Comerciante agonizante vê família toda presente e reclama: quem está tomando conta da loja?

No Porto de Santos o aumento da profundidade do canal de acesso para 15 metros consta das apresentações de 2013. O que o noticiário constata é que a situação piorou. A Marinha do Brasil emitiu em 30 de junho alerta aos navios de maior porte que não encontrariam profundidade necessária para navegar com sua total capacidade de carga. A solução é navegar com carga menor. Aumenta o custo da operação logística, que pode ser contabilizada na rubrica do custo Brasil.

**O mercado mundial de bunker é estimado em 260 milhões de toneladas por ano e atendido por seis empresas**



A falha no fornecimento de combustível naval também poderá ter custos adicionais apropriados na mesma rubrica. Já que o custo Brasil é designação difusa e de difícil cobrança por meio dos tribunais. Diante da falha do abastecimento, fica a constatação de que o papel dominante no mercado de combustível naval, estimado em cerca de cinco milhões de toneladas ao ano, não mais interessa. Hipótese apoiada pelo documento Combustível Brasil, publicado em maio de 2017, assinado por EPE, ANP e Ministério das Minas e Energia, reconhecendo menor atuação da Petrobras no suprimento de derivados ao mercado brasileiro, conforme indicado no Plano de Negócios 2017-2021: nova política de preços com maximização de margens; não garantir abastecimento ao mercado brasileiro, já que há previsão de ingresso de agentes para atendimento total da demanda; desenvolver parcerias no *downstream* com ingresso de novos atores no refino e na logística. Participaram da redação do documento diversas associações de classe ligadas ao segmento do abastecimento de combustíveis.

O mercado mundial de combustível marítimo (*bunker*), estimado em 260 milhões de

toneladas ao ano, tem mais de 45% do fornecimento atendido por seis empresas: World Fuel Services, Bunker Holding, Aegean Petroleum, Glencore-Chem Oil-OC, Península Petroleum e Bomin-Matriz. Já estão no Brasil, com escritórios no centro do Rio de Janeiro, a World Fuel Service, a Bunker Holding e a Aegean.

Além da Petrobras, são distribuidores de combustíveis a Shell, que divide com a Cosan o controle da Raízen. A BG, comprada pela Shell, realiza operações de transferência de petróleo bruto *ship-to-ship* no Porto do Açu. A BP opera o sistema de tancagem para abastecimento de navios, também no Porto de Açu. Os principais portos importadores de óleo diesel são: São Luiz (MA), 50,9 % do total; Suape (PE); São Sebastião e Santos (SP). Fornecedores de *bunker* do mercado mundial informam avanços nas operações de abastecimento *ship-to-ship* em alto mar. Analistas reconhecem potencial da logística com navios em trânsito, que poderia reduzir despesas e investimentos em tancagem, melhorando lucro das operações. O preço da tonelada de combustível marítimo, no Brasil, está entre os maiores do mundo. ■

\* Ivan Leão é Diretor da Ivens Consult

## Anuncie na Portos e Navios Online

Site e Notícias do dia



[www.portosenavios.com.br](http://www.portosenavios.com.br)

Mais informações: 21 2283-1407 | [publicidade@portosenavios.com.br](mailto:publicidade@portosenavios.com.br)