

As peças em movimento



Ivan Leão

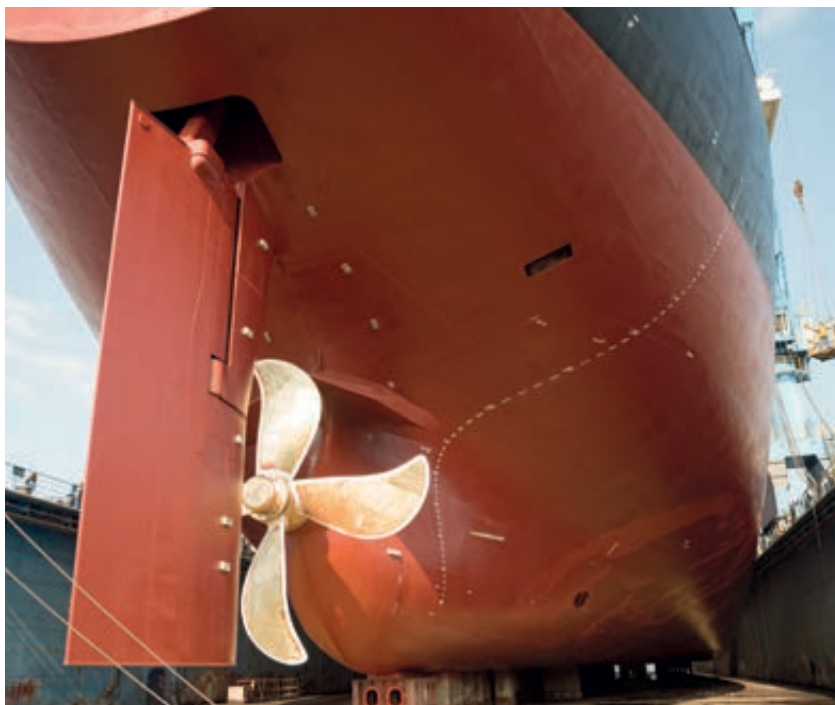
Num cenário repleto de ruídos, chegamos ao mês de maio. O desafio é manter o foco nas peças que estão em movimento no tabuleiro da economia com impacto direto na indústria marítima. Em 17 de abril a Petrobras reafirmou a disposição de vender 50% de suas refinarias, a partir de junho. É a estratégia para um choque de “energia barata” estimulando a concorrência, já que a estatal concentra 99% da atividade de refino, em 13 refinarias que processam 2,2 milhões de barris de petróleo por dia. A reafirmação ocorre no momento que o governo reconhece que não é possível interferir no preço dos combustíveis. O movimento no tabuleiro é claro: a estatal quer deixar de ser a responsável pela polêmica formação de preços do diesel e abrir espaço a novos agentes.

As distribuidoras de combustíveis já haviam movido suas peças, adquirindo seis concessões de terminais portuários de armazenagem de combustíveis no Pará, ofertando R\$ 447,9 milhões em valor de outorgas. O fato mostra que existe mercado e grupos dispostos a in-

vestir nas oportunidades na logística de combustíveis. O quadro dos vencedores do leilão mostra os grupos dispostos a ocupar espaços.

Na construção naval, o movimento das peças não é favorável. Diante da demanda para transporte de petróleo e derivados, a Transpetro informa a contratação, por afretamento a casco nu, de 14 navios até 2023: quatro Suezmax com posicionamento dinâmico (DP) e dois MR (Medium Range) em 2021, três gaseiros e um Suezmax DP em 2022 e quatro Suezmax DP em 2023. Substituirão 14 navios que sairão de operação ao fim de sua vida útil. A notícia não é boa para o Estaleiro Atlântico Sul (EAS-PE), que entregou no final de fevereiro o Aframax *Garrincha*. Agora resta o último navio do Promef, o *Portinari*, previsto para 2020, deixando o estaleiro sem trabalho.

O contrato da Marinha do Brasil para a construção de quatro corvetas com investimento estimado de US\$ 1,6 bilhão é a notícia boa para o Consórcio Águas Azuis, formado pela Thyssenkrupp Marine Systems, Embraer Defesa & Segurança, Atech, subsidiária da Embraer, e o Grupo CBO, que construirá as corvetas no estaleiro Oceana, em Itajaí (SC) para entrega entre 2024 e 2028. O consórcio destaca que uma sólida transferência de tecnologia nas áreas de engenharia naval e sistemas de gerenciamento de combate permite vislumbrar o desenvolvimento de um segmento de mercado dedicado à construção naval com aplicação na defesa das águas territoriais.



A Transpetro informa a contratação, por afretamento a casco nu, de 14 navios até 2023

R\$ 447,9 milhões em outorgas no Pará

Terminal	Consórcio vencedor	Valor estimado do contrato	Valor estimado do investimento na área
BEL02A	Latitude (Ipiranga e Petróleo Sabbá)	R\$ 346,9 milhões	R\$ 43,8 milhões
BEL02B	Petróleo Sabbá (Raizen)	R\$ 396,3 milhões	R\$ 27,4 milhões
BEL04	Ipiranga	R\$ 217,8 milhões	R\$ 11,6 milhões
BEL08	Petrobras Distrib.	R\$ 523,2 milhões	R\$ 83,6 milhões
BEL09	Transpetro	R\$ 938,2 milhões	R\$ 128,7 milhões
VDC12	Tequimar (Ultra)	R\$ 807,5 milhões	R\$ 126,3 milhões

Fonte: Antaq

No transporte marítimo, o balanço de 2018 da Log-In Logística Intermodal informa a estratégia de importar navio porta-contêiner com capacidade de 2,7 mil TEUs, construído na China, no estaleiro CSSC Guangzhou Wenchong, com entrega prevista em junho próximo. O navio importado terá registro no Brasil, permitindo afretamento de outro porta-contêiner a casco nu, ambos habilitados a ampliar o potencial de receitas com recursos do AFRM. O movimento da Log-In claramente descarta a opção de construção de navios em estaleiros locais, após a péssima experiência no estaleiro Ilha S/A. A Log-In confirma o bom momento do transporte marítimo, com movimentação de 340,4 mil contêineres em 2018, sendo 123,9 mil na cabotagem, segmento que cresceu 13,7% sobre 2017. A receita operacional líquida cresceu 12,1%, para R\$ 977,4 milhões.

A Klabin, exportadora de celulose, também movimentou suas peças no setor de transporte marítimo e informou a substituição de navios porta-contêineres por navios graneleiros (*bulk*), com fretes mais baratos e que permitem a exportação de celulose e toras de madeira de suas florestas de eucaliptos no Brasil. A exportação de toras de madeira aumentou em função da demanda da China para alimentar suas fábricas.

O movimento mais interessante foi da Petrobras, realizado em 2012, na criação da sua subsidiária integral PB-LOG, com a missão de atender a estatal e suas consorciadas em logística integrada — transportes marítimos, terrestres, aéreos, portos, respostas a acidentes e resgate médico; poços — perfuração, complementação, estimulação, avaliação, manutenção e serviços especiais; engenharia submarina — interligação, avaliação bio-



lógica, manutenção, inspeção, instalação de equipamentos submarinos. Nessa atividade de intermediação de contratos com fornecedores, obteve, em 2018, lucro líquido de R\$ 899 milhões, com um patrimônio líquido de R\$ 3,658 bilhões. Um resultado melhor que o da Transpetro, que registra patrimônio líquido de R\$ 3,432 bilhões e um prejuízo de R\$ 809 milhões, conforme informa a Petrobras no seu balanço de 2018, recentemente publicado. A PB-LOG provavelmente vai expandir sua contratação de navios de apoio *offshore*, helicópteros, navios de apoio à construção submarina e outros. ■

**Ivan Leão é diretor da Ivens Consult*