

O setor marítimo ao final de 2020



Ivan Leão*

O quarto trimestre mostra indícios da nova situação do setor marítimo ao final de 2020. Começa pela intenção de modificar as regras para o transporte marítimo na costa brasileira, admitindo novas modalidades de afretamento e importação de navios. O objetivo é ampliar o transporte de contêineres de 1,2 milhão para 2 milhões toneladas ao ano. Sinaliza a aceitação de formulações que permitam desenvolver ofertas de transporte marítimo de cabotagem, sendo a linha *feeder* da Norsul entre os portos do Rio de Janeiro e do Açu um exemplo recente.

O debate tende a um foco excessivo sobre o transporte de contêineres, dominado pela Aliança (Maersk, 50%); MercoSul Line (CMA-CGM, 26%) e Log-In (brasileira, 24%). No entanto, mais de 60% da carga de cabotagem são combustíveis líquidos, segmento que também atrairá investidores. A tendência de redução da frota de Transpetro, somada à nova logística a ser criada com a venda de refinarias da Petrobras, cria demanda de novos fluxos marítimos. Esse motivo leva o Sinaval a lutar pela clara definição de que as importações permitidas pela BR do Mar não se apliquem a navios petroleiros e gaseiros.

É necessário não perder de vista o impacto da malha ferroviária na ampliação da carga nos portos. A ampliação da malha da ferroviária da

Rumo (controlada da Cosan) na malha paulista na ferrovia Norte-Sul vai aumentar volume de carga em direção aos portos do Sudeste e Nordeste. A Rumo informou, em setembro, o pagamento antecipado de R\$ 5,1 bilhões em outorgas, com dinheiro captado no mercado financeiro. No Sul, a Ferroeste, do governo do Paraná, planeja aumentar a malha ferroviária até 1.371 quilômetros. Para isso pretende colocar a Ferroeste em leilão na Bolsa de Valores (B3) até novembro de 2021, ampliando o alcance dos portos da região até Mato Grosso.

Projetos conexos com participação da iniciativa privada são uma realidade. As alegações de que o segmento da construção naval foi deixado de lado, nesse novo modelo para o setor marítimo, precisam ser colocadas em contexto. Os grandes estaleiros estão em processo de reestruturação financeira, com deci-

Agência Petrobras



A tendência de redução da frota de Transpetro, somada à nova logística a ser criada com a venda de refinarias da Petrobras, cria demanda de novos fluxos marítimos

sões combinadas entre credores e acionistas. O Enseada (BA) informa nova atividade como terminal de embarque de minério; o Atlântico Sul (PE) prepara-se para atuar em projetos de desmanche de unidades de produção offshore descomissionadas; o Rio Grande-Ecovix (RS) divulgou associação com a empresa estatal chilena Asmar e juntas participarem da concorrência de construção do Navio de Apoio Antártico para a Marinha do Brasil.

Estaleiros médios continuam recebendo aprovação para financiamentos com recursos do Fundo de Marinha Mercante. Em setembro, prioridades de financiamento foram anunciadas aos seguintes estaleiros: Arpoador (SP), dois navios de apoio para a Oceânica Engenharia; Wilson, Sons (SP), manutenção e reparo de 29 rebocadores para a Wilson, Sons; Aliança (RJ), manutenção e reparo em 14 navios de apoio da CBO; a manutenção de quatro rebocadores da Wilson, Sons teve a prioridade de financiamentos transferida aos estaleiros Bertolini (PA), Eram (AM), Vard Promar (PE) e Camorim (RJ). É um exemplo do dinamismo do segmento de apoio marítimo e portuário gerando trabalho em estaleiros do Norte, Nordeste e Sudeste.

Merece destaque o pedido da Oceana Offshore (controladora do Grupo CBO) à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) para

oferta pública inicial de ações, o que indica a preparação da empresa para uma nova fase de investimentos. O Grupo CBO é controlado por Vinci Partners (40%), Pátria (40%) e BNDESPar (20%).

A Petrobras, com elevado endividamento, mantém seu foco nos ativos mais rentáveis do pré-sal. Tem pressa na implantação de sistemas de produção offshore e levar ao mercado as grandes reservas de petróleo do país. Em setembro a Petrobras informou a redução para US\$ 40-50 bilhões das despesas de capital no período 2021-2024. Búzios e os demais ativos do pré-sal passarão a ter uma importância ainda maior na carteira da companhia, representando aproximadamente 71% do investimento total do E&P para 2021-2025.

A contratação de sistemas de produção no Brasil continua entre os maiores investimentos no cenário mundial. Em agosto, a Petrobras assinou com a MISC Berhad, da Malásia, o afretamento do FPSO Mero 3 (*Marechal Duque de Caxias*). Estão em construção os projetos de Mero 1 (FPSO *Guanabara*) pela Mdec; Mero 2 (FPSO *Seppetiba*) pela SBM. No campo de Búzios, quatro FPSOs estão em operação; três em contratação e quatro em estudo.

Dos três em contratação, os FPSOs 78 e 79 serão adquiridos pela Petrobras em empresas locais e internacionais previamente selecionadas. A SBM Offshore está em negociações para construir e afretar o FPSO *Almirante Tamandaré*, o sexto sistema de produção do campo de Búzios (produção em 2024). Será a maior unidade de produção no litoral brasileiro, com processamento diário de 225 mil barris de óleo e 12 milhões de metros cúbicos de gás.

O último trimestre de 2020 apresenta para 2021 duas fortes associações entre empresas: Altera-Ocyan, Altera, controlada pela Brookfield, é o novo nome da Teekay Offshore e prossegue associada à brasileira Ocyan para oferecer no Brasil afretamentos de FPSOs e navios aliviadores; a Magni Partners e a Mubadala criaram Knarr Drilling para administrar as sondas de perfuração: *Arpoador*, *Guarapari*, *Urca* e *Frade*, adquiridas da Sete Brasil, em final da construção nos estaleiros BrasFels (RJ) e Jurong ES). Demonstrando que o setor atrai investidores. ■

Petrobras negocia com a SBM afretamento de maior FPSO a operar na costa brasileira



*Ivan Leão é diretor da Ivens Consult