



www.portosenavios.com.br

portosenavios

MARINHA MERCANTE PORTOS E LOGÍSTICA INDÚSTRIA NAVAL E OFFSHORE

Agosto de 2016 Edição 667

Ano 58



Aposta para 2017

Fim das grandes obras reduz movimentação de cargas de projeto mas ainda há boas oportunidades para terminais e armadores

Logística especial no radar

Movimentação de cargas de projeto sofre queda, mas ainda reserva oportunidades para terminais, armadores e agentes

Danilo Oliveira

A conclusão de grandes obras reduziu a movimentação de cargas de projeto nos últimos dois anos. A queda também reflete a diminuição de compras de máquinas e equipamentos e a falta de novos empreendimentos industriais. O Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais (Sindipesa) estima que somente a partir de 2017 o setor poderá começar a ver a luz no fim do túnel. Atentos ao momento, terminais portuários, armadores e empresas de logística especial buscam novos contratos e investem na melhoria das condições de atendimento e segurança para essa modalidade de carga.


Nos últimos dois anos e por conta da crise hídrica de 2015, o setor de energia alavancou a movimentação de cargas de projeto, principalmente devido à continuidade dos investimentos em energia eólica. A capacidade instalada dessa fonte de energia segue crescendo no Brasil e está perto de atingir os 10 GW (gigawatts), de acordo com a Associação Brasileira de Energia Eólica (ABEEólica). Com isso, multinacionais que atuam nesse segmento vêm reduzindo as importações e instalando fábricas para produzir equipamentos no Brasil. As fábricas de peças de torres e pás eólicas aumentaram a demanda por cabotagem.

Para os transportadores de cargas pesadas, a retomada dos contratos de movimentação de cargas depende de novos investimentos e consequente recuperação da confiança no Brasil. O

O Sindipesa estima que somente a partir de 2017 o setor poderá começar a ver a luz no fim do túnel

vice-presidente executivo do Sindipesa, João Batista Dominici, afirma que os empresários do setor sabem que o transporte das chamadas cargas de projeto é sempre um dos últimos a parar, mas também um dos últimos a retomar a atividade a plena carga. “Apesar dos reflexos dessa grave crise que ainda deve impactar a confiança dos investidores no país por algum tempo, não há razões para não acreditar num cenário mais otimista — dadas as potencialidades, as carências do país por infraestrutura e as excelentes oportunidades que o Brasil oferece”, diz.

Em 2015, as empresas de logística destacaram o aumento das exportações em função da apreciação do dólar. Porém, o dólar voltou a cair e ficou abaixo de R\$ 3,30. O Sindipesa



Para os transportadores, a retomada dos contratos depende de novos investimentos e recuperação da confiança no Brasil

não acredita num impacto relevante com a valorização do dólar. “As oportunidades maiores para esse segmento estão mesmo é no mercado interno, o que pode ser turbinado por um bom programa de concessões”, aponta Dominici.

A Progen, especializada em projetos de engenharia, estima queda da ordem de 75% na demanda por serviços e logística relacionada a cargas de projeto por conta da desaceleração econômica. O diretor comercial, Roberto Accioly Peotta, diz que as projeções das empresas que lidam com esse tipo de movimentação indicam a manutenção da demanda do primeiro semestre. “Com os novos processos de leilão de geração de energia e a retomada dos investimentos da Petrobras, é possível prever melhorias a partir de 2018”, projeta.

A empresa observa que o dólar abaixo de R\$ 3,30 prejudica a competitividade dos produtos agrícolas e afeta as projeções de crescimento das exportações e respectivos serviços logísticos. Para Peotta, a retomada dos contratos de manutenção passa pela melhoria da economia, níveis de confiança e definição do quadro político nacional.



De acordo com o Sindipesa, mais de 95% da movimentação das chamadas cargas de projeto continuam sendo escoadas por meio das rodovias, com mais de 80% delas ainda sob a gestão pública. O sindicato observa elevado grau de deterioração, principalmente em pontes e viadutos, o que impacta sobremaneira o transporte dessas cargas. “As oportunidades para as empresas de navegação estão na melhoria das facilidades para o modal marítimo e na redução do custo da cabotagem para atrair, pelo menos, parte desse transporte”, analisa Dominici.

Em 2015, a Companhia de Navegação Norsul iniciou a operação de seu quinto navio multipropósito. A empresa destaca que o *Vitoria Bay* está trazendo grande versatilidade no transporte de cargas especiais para o mercado de transporte marítimo. O diretor-presidente, Angelo Baroncini, diz que a estratégia da empresa adotada há cinco anos para diversificar a cabotagem identificou a possibilidade de movimentar equipamentos eólicos, além de granéis secos. Desde então, a empresa investiu na compra e no afretamento de um total de cinco navios aptos a fazer transporte de cargas de projeto.

Baroncini explica que esse tipo de carga apresenta dificuldades por se tratar de peças de dimensões não muito regulares até o porto. “O Brasil tem portos ainda muito antiquados no acesso. Em cidades como Santos, Recife, Rio de Janeiro e Vitória é difícil mover cargas de dimensões aleatórias para dentro do porto para embarcar”, avalia. Além disso, ele observa rodovias congestionadas e asfalto inadequado em grande parte das estradas, o que aumenta os riscos de transporte da carga. “Acreditamos e fizemos alguns embarques interessantes em 2013 e 2014”, conta Baroncini.

A partir do segundo semestre de 2014, no entanto, a Norsul sentiu um arrefecimento nos serviços de cargas de projeto. A empresa percebe queda da ordem de 40% na demanda por esse tipo de carga desde o final de 2015 até o primeiro trimestre de 2016. No caso da carga seca, Baroncini revela que a empresa não parou navios, mas transportou volumes menores e chegou a fazer operações de longo curso retirando o navio do Brasil temporariamente.

No primeiro semestre de 2016, a Norsul realizou poucos embarques de cargas de projeto e espera fazer mais no segundo semestre, já que os em-

preendedores de projetos eólicos têm prazos para montar os parques. “Não temos feito muitos embarques nesse momento, embora a frota esteja disponível para esse tipo e para outras cargas de dimensões não regulares”, detalha Baroncini.

O *Vitoria Bay* amplia a capacidade de atendimento da Norsul na medida em que permite o transporte de pás com mais de 70 metros de comprimento no convés e no porão. Os outros quatro navios até então, apesar de grandes aberturas de porão, transportam as pás maiores apenas no convés. Carregando somente no convés, o navio acaba saindo com menos carga e a relação de frete fica comprometida. Os navios têm guindastes para içar cargas de até 120 toneladas.

Baroncini ressalta que, por estarem os projetos eólicos com cronograma apertado, ter um navio que possa levar as pás e geradores se transforma numa vantagem para os armadores. Como os principais projetos de geração eólica estão no Nordeste e no Sul do Brasil, a distância viabiliza o transporte por cabotagem. Um dos desafios é entregar os equipamentos intactos ao destino. Se houver algum tipo de deformação nas pás, por exemplo, podem aconte-

cer problemas de desbalanceamento do aerogerador, que pesa entre 60 e 70 toneladas.

Assim como as empresas de cabotagem, os terminais portuários continuam prospectando novas oportunidades de movimentação de cargas de projeto. A TCP Log, subsidiária logística do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), iniciou em meados de 2016 uma operação para recebimento de equipamentos para a fábrica de celulose da Fibria, no Mato Grosso do Sul. A movimentação de cargas envolve a importação de peças e equipamentos de países da Ásia e da Europa. Os contêineres importados principalmente pela Andritz, fornecedora de equipamentos para plantas indústrias de celulose, chegaram ao Brasil por meio de Paranaguá (PR) e seguiram com destino ao Mato Grosso do Sul por modal rodoviário.

O diretor superintendente comercial da TCP, Juarez Moraes e Silva, diz que as vantagens comerciais oferecidas pela TCP Log tornaram a operação por Paranaguá mais atraente, com um custo portuário mais competitivo. A subsidiária oferece ao cliente informações diárias sobre a operação das cargas dele dentro do terminal, o que permite visão completa e em tempo real do processo, com o status de todas as operações. “São peças de alto valor e qualquer divergência daquilo que foi planejado pode gerar custo muito alto para o importador”, completa.

A experiência anterior da TCP Log na operação de cargas e equipamentos para fábricas de celulose também foi um fator decisivo para a escolha do porto paranaense. “Graças à operação realizada em 2015 para a Kablin, quando recebemos equipamentos e peças para uma fábrica de celulose no interior do Paraná, pudemos oferecer ao cliente uma operação mais rápida, desburocratizada e com liberação mais eficiente junto aos órgãos intervenientes. A experiência contou ao nosso favor”, destaca Moraes e Silva.

A TCP Log oferece serviços de integração da cadeia logística como: armazenagem, estrutura para carregamento e descarregamento de contêineres, pátio para contêineres e transporte do



JOÃO BATISTA DOMINICI
Apesar da grave crise, não há razões para não acreditar num cenário mais otimista



ROBERTO ACCIOLY PEOTTA
Com os novos processos de leilão, é possível prever melhorias a partir de 2018

modal rodo-ferroviário ao terminal em Paranaguá. Após receber investimentos de R\$ 365 milhões, o TCP atualmente tem capacidade para movimentar 1,5 milhão de TEUs/ano. O terminal conta com 320 mil m² de área de armazenagem e oferece três berços de atracação, com extensão total de 879 metros, além de dolphins exclusivos para operação de navios de veículos.

O TCP vem desenvolvendo *expertise* em carga de projeto desde 2011 e, com a renovação do contrato de arrendamento em abril de 2016, pode utilizar a retroárea do próprio terminal para movimentar cargas dessa modalidade. Antes, o TCP já utilizava as estruturas de berço e a retaguarda do porto público. “Nosso *core business* é contêiner, mas dentro da necessidade podemos usar a área arrendada para operar carga projeto”, explica. Moraes e Silva acrescenta que o perfil dos equipamentos é aproveitado para operações de cargas especiais.

Alguns terminais que operavam somente contêineres viram o volume movimentado diminuir e a concorrência aumentar nos últimos dois anos. Com isso os Tecons começaram a perceber esse mercado e a aceitar navios de projeto. Moraes observa que as unidades fabris vêm como carga projeto, mas parte delas chega aos portos dentro de contêineres. “Conseguimos visualizar as duas operações e integrá-las através da contratação de um operador especializado”, detalha.

Ele destaca a necessidade de treinamento e planejamento integrado para atender cronogramas e padrões de segurança. “O nível de complexidade e delicadeza dessas cargas é máximo. Temos que estar bem aparelhados, fazer bom planejamento de descarga e não podemos errar”. Moraes e Silva destaca que o treinamento permanente contribuiu para que em cinco anos o terminal não registrasse avaria na carga.

O TCP está atento aos acordos industriais feitos entre a indústria e o governo do Paraná. A área de influência do terminal abrange do Paraná ao Mato Grosso do Sul e oeste de São Paulo e norte de Santa Catarina. “As implantações industriais projetadas para próximos anos caem e por consequência cai

nosso *pipeline* de potenciais clientes a operar cargas de projeto no próximo pelo menos um ano e meio”, diz Moraes e Silva. O terminal registra redução expressiva em 2016 na comparação com os anos de 2015 e 2014.

Ele relata mais de 50% de queda por causa de adiamentos ou cancelamentos nessa área de influência. Celulose e setores de alimentos e bebidas tiveram participação mais importante na operação do terminal. Em 2015, o TCP encerrou ciclo de R\$ 400 milhões de investimentos em ampliações e compra de equipamentos. Com a renovação do arrendamento, a empresa se comprometeu em aportar mais R\$ 1,1 bilhão, do qual R\$ 600 milhões entre 2016 e o final de 2018.

Com a crise na economia e no setor de óleo e gás, a indústria no Rio de Janeiro encolheu e as importações de máquinas e equipamentos despenca-ram. A Triunfo Logística (RJ) apura queda da ordem de 80% na importação de cargas de projeto desde o final de 2015. A maior parte dessa carga era destinada à indústria de O&G e à construção naval. Nos últimos anos, o terminal também movimentou cargas de projeto para as obras do complexo petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj).

O diretor comercial da empresa, Alexandre Lima, acredita que a retomada da movimentação de cargas de projeto depende diretamente da economia brasileira como um todo. A empresa



ANGELO BARONCINI
Não temos feito muitos embarques nesse momento, mas a frota está disponível

95% da movimentação das cargas de projeto continuam sendo escoadas por meio das rodovias



está atenta à desmobilização no setor de O&G no país e observa que as exportações de peças das plataformas com pesagem significativa razoável aumentou nos últimos meses. “Percebemos algumas plataformas se desmobilizando do país”, observa Lima.

Recentemente, a Triunfo atendeu à demanda de exportação de módulos para plataformas FPSOs que seriam integrados em estaleiros brasileiros e foram transferidos para integração fora do país. Se por um lado a importação de cargas de projeto diminuiu, Lima destaca que a exportação de produtos siderúrgicos no terminal da Triunfo aumentou por causa do câmbio e porque o Brasil diminuiu o consumo interno.

Mesmo com o mercado refletindo a baixa demanda, alguns projetos do segmento siderúrgico e cargas de O&G fizeram com que o Sepetiba Tecon atingisse suas metas em 2015 e se apresentasse como opção logística para cargas de projeto. O terminal, operado pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), contratou profissionais do mercado com experiência e reestruturou e treinou pessoas da equipe do departamento comercial, que está sendo novamente ampliada em 2016.

O Sepetiba Tecon destaca que continua com escala regular de cargas de projeto da própria CSN, além de oportunidades bem-sucedidas com cargas de O&G num momento em que a indústria de petróleo se vê obrigada a aderir a transferências de recursos e ativos para outros mercados. “Prova disso é o sucesso com projetos recentes em que plataformas foram transferidas para outros continentes e os materiais offshore exportados como cargas de break bulks”, informa a empresa.

O Sepetiba Tecon atribui a demanda de cargas de O&G ao movimento gradual e temporal de descomissionamento de plataformas e demandas spots internacionais. O terminal apura queda nas importações por causa das condicionantes do mercado e restrições temporárias de captação de novos investimentos. Para a empresa, a queda de demanda de importações foi um dos fatores que impactaram no negócio. O

Sepetiba Tecon percebe o adiamento de inaugurações de novas fábricas e a redução da atividade econômica. Entretanto, o terminal está atento às demandas de exportações em função do comportamento do dólar.

A administração do terminal atribui como diferenciais a facilidade dos acessos ferroviários, por meio da parceria estratégica com a atual concessionária, assim como o fácil fluxo rodoviário, pelo Arco Metropolitano. “Adicionalmente, a eminente dragagem dos acessos marítimos ao terminal, permitirá que os clientes enxerguem o Sepetiba Tecon como o principal porto do Rio”, projeta a empresa.

A DC Logistics Brasil, de Itajaí (SC), trabalha com perspectivas de boa movimentação de cargas na área de projetos. A empresa, que atua com agenciamento, observa fluxo de cargas de projeto entrando e saindo do Brasil. Entretanto, parte da carga exportada é de multinacionais que estão com máquinas paradas ou desmobilizando fábricas no Brasil para levar para unidades em outros países. “Com a situação econômica do país, ainda vemos boas intenções de importar equipamentos, mas também um maquinário parado transferido pelas multinacionais para o exterior”, observa o coordenador da área de carga de projetos e O&G da empresa, Dimitri Mattos.

Recentemente a DC Logistics participou de concorrência para movimen-

Terminais continuam prospectando novas oportunidades de movimentação de cargas de projeto



DIMITRI MATTOS

Vemos intenções de importar, mas também maquinário transferido para o exterior

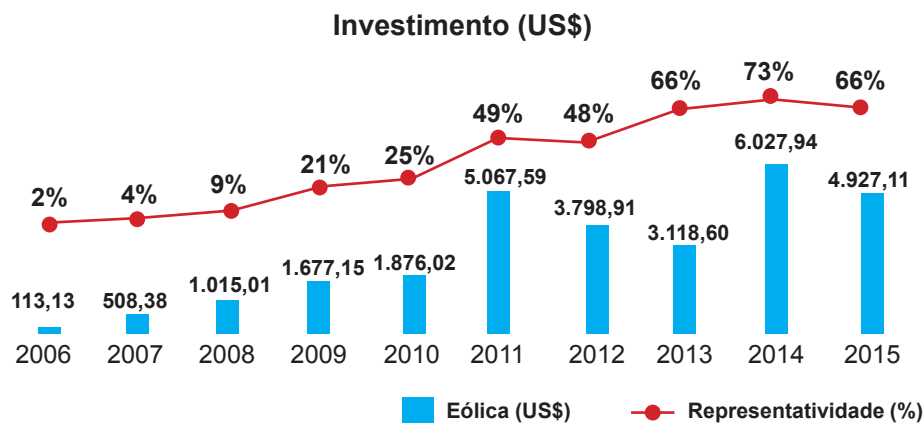


tação de equipamentos desativados de uma indústria de tubos de saneamento básico desativada no Brasil, cujo maquinário foi transferido para a Colômbia. “Não vencemos a concorrência, mas isso é algo que acontecia muito pouco. O Brasil caminhava a passos maiores para industrialização e hoje está o contrário”, conta. Ele ressalta que esse movimento de desindustrialização varia de segmento para segmento. No último ano, uma empresa de Santa Catarina vem investindo entre R\$ 15 e R\$ 20 milhões para produzir bicicletas sustentáveis e peças no Brasil. Parte dos novos maquinários vem de fora e parte da indústria nacional.

Mattos observa que as incertezas do mercado dificultam as empresas planejarem investimentos. O dólar a R\$ 3,70 estava favorecendo as exportações, mas caiu bruscamente chegando a menos de R\$ 3,30. A DC Logistics bateu em junho recorde de exportação (3.755 processos), reflexo da tendência de crescimento das exportações no projeto. O objetivo é crescer em 2016 mesmo que um dígito, o que é considerado excelente nas condições atuais do país.

A DC Logistics atuou na importação de maquinário novo para uma indústria de São Paulo na área de distribuição de gás e outro de equipamentos usados para indústria também paulista, só que da área de laminação de metais. A empresa não tem perspectiva de abrir novos escritórios antes de 2017. A DC Logistics avalia que a estrutura está bem distribuída no Bra-

Investimentos no setor eólico (US\$)



Total investido em 2015: US\$ 4,93 bilhões

Fonte: Bloomberg New Energy Finance - BNEF/ABEEólica



sil e que as unidades estão atendendo à demanda. “Ainda não vemos necessidade de abrir nova unidade. Não fizemos demissão para enxugar estrutura. Somos empresa sólida financeiramente”, destaca.

Mattos, da DC Logistics, lamenta que o frete de cabotagem seja mais caro do que operação de longo curso. A questão tributária pesa muito, pois o frete de cabotagem tem em torno de 30% ou mais de encargos como ICMS e PIS/Cofins. “Recentemente havia demanda para enviarmos um barco de 76 pés de Santa Catarina para Manaus, mas todos os custos estavam inviáveis. Para exportar gastamos em torno de US\$ 120 mil e para mandar de Itajaí para Manaus gastaríamos mais de R\$ 500 mil — R\$ 150 mil só de carga tributária”, exemplifica.

Baroncini, da Norsul, diz que faltou um plano de negócios desde a década de 1960 para conciliar os modais de forma coerente no Brasil. Ele cita os Estados Unidos com intermodalidade com trens, caminhões e navegação de cabotagem bastante forte. “Um navio para um país como Brasil é solução de logística mais adequada, não tirando emprego de caminhão. O ideal nas distâncias grandes de sul a norte e de norte a sul é usar o navio e uma vez no porto usar caminhão ou trem para fazer ligação dos portos para o interior”, defende Baroncini.

Há 53 anos no mercado, a Norsul percebe retração e queda no consumo há pelo menos um ano e meio. Baroncini atribui o cenário à diminuição do transporte de aço destinado a setores como construção civil e indústria automobilística. Ele também cita a bauxita, que é o produto final do alumínio, que está com preço final muito ruim. Por outro lado, a madeira transportada que é transformada em celulose esteve com preço internacional bom e o câmbio ajudou a exportação no primeiro semestre 2016. Uma nova queda na cotação do dólar em junho freou as expectativas.

O processo de renovação da frota da Norsul iniciado entre 2009 e 2010 permitiu passar de nove navios e 360 mil toneladas de porte bruto de capacidade para 11 navios e 400 mil toneladas de transporte bruto em 2016. A idade média das embarcações caiu de 18 anos para 13 anos nesse período. O *Vitoria Bay* é um navio seminovo (2003) com aquisição de

uma subsidiária da Norsul, afretado em casco nu à companhia com bandeira brasileira e casco brasileiro.

Baroncini diz que, ao botar bandeira brasileira no navio, recai uma parcela do Custo Brasil. Ele cita altos custos portuários e com praticagem, além das despesas com tripulação, que representa 60% do custo fixo da operação do navio. Segundo ele, hoje não existe nenhuma empresa brasileira de navegação atuando internacionalmente com navio brasileiro. A Norsul também faz ocasionalmente operações internacionais, mas com navios internacionais afretados para aqueles serviços.

A Norsul chama de grande cabotagem os serviços para o Mercosul. Recentemente, a companhia de navegação transportou aço para Argentina e Uruguai e trouxe cereais e grãos para o Brasil. “Não chegamos a levar nenhuma carga de projeto para lá, mas sei que está sendo discutido levar parque eólico de Rio Grande para o Mercosul”, revela Baroncini.

Ele lembra que, no passado, multipropósito era um navio que carregava coisa seca – contêiner, lotes pequenos de granel, cargas unitizadas de aço, celulose, madeira, sacaria e começou a carregar projetos. “Com mercado em recessão vai todo mundo para onde tem carga. Quando não tem carga para todo mundo a competição fica mais acirrada. Enquanto esperamos esses volumes voltarem a ser o que foi 2013-2014 esses navios carregam bobinas de aço, tubos e pequenos lotes de granel”, prevê. ■



SOLUÇÕES LOGÍSTICAS PARA APOIO PORTUÁRIO: PROJETOS ESPECIAIS, VENDA E LOCAÇÃO DE EMBARCAÇÕES






APLICAÇÕES

- Reparos com soldas
- Manutenção mecânica
- Acesso a áreas remotas
- Transporte de pessoas
- Containers customizados

CARACTERÍSTICAS DA EMBARCAÇÃO

- Casco em alumínio naval
- Baixo calado e alta manobrabilidade
- Operação em áreas remotas sem infraestrutura portuária
- Baixo custo operacional e de manutenção
- Transportável por via terrestre em carretas rodoviárias
- Aplicações civis e militares

+55 (11) 98888 3585 | +55 (11) 3051 6277
arnaldo@perlatus.com.br | www.perlatus.com.br