

Após instabilidades, empresas de apoio marítimo sentem reaquecimento

Danilo Oliveira 30/09/2022 - 12:55



Após um período de muitas instabilidades e desafios, o segmento de apoio marítimo começa a vivenciar um momento de renovação que era muito aguardado. Projetos que haviam sido adiados dos planos de negócios da Petrobras e de outras operadoras começaram a sair do papel. A Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) avalia que o segmento retoma as expectativas de renovação da frota que foram freadas por força da pandemia. Além do suporte a ativos de petróleo, as empresas já olham para oportunidades futuras, como para projetos de parques eólicos offshore. O setor de apoio offshore segue atento às questões regulatórias e às mudanças trazidas pelo BR do Mar (Lei 14.301/2022).

As companhias de apoio offshore relatam ter superado um aumento dos custos operacionais da ordem de 30% com a adoção dos protocolos sanitários no pico da pandemia. "Ainda assim, o mercado superou o baque e já temos mais de 400 embarcações operando. A bandeira brasileira, que durante um período esteve ociosa, voltou a ser contratada. É momento de novas adaptações, de se pensar no futuro e na necessidade de renovação da frota", afirmou a vice-presidente da Abeam e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), Lilian Schaefer, durante painel da 16ª Navalshore.

A Wilson Sons Ultratug (WSUT) nota o início de uma recuperação consistente em 2022, considerando os novos projetos e investimentos em curso e também os anunciados pelas empresas de petróleo. A expectativa da empresa é que o crescimento seja mais robusto nos próximos anos, com um volume de contratação ainda maior e uma recuperação de diárias ainda mais forte. "Experimentamos uma recuperação da demanda de afretamento de embarcações e, conseqüentemente, uma recuperação interessante das diárias contratadas. Acreditamos que o momento é de recuperação consistente", afirma o diretor-executivo da WSUT Offshore, Gustavo Machado.

A Starnav enxerga oportunidades e a expansão da produção de petróleo no país de forma consistente. A empresa acredita que o número de embarcações de apoio offshore em atuação no mercado brasileiro é um indicativo de que a atividade permanecerá em crescimento. “Durante o último ano, pudemos notar um reaquecimento gradativo do mercado de apoio marítimo, tanto por demandas mais frequentes do mercado spot, como também pelas oportunidades de médio e longo prazo divulgadas pelas empresas do setor”, analisa o gerente comercial da empresa, Vinícius Balbinott Silva.

Para a Starnav, o mercado de apoio offshore seguirá com demanda crescente por embarcações tecnológicas, de grande capacidade, segurança e eficiência, em linha com a atual frota da empresa. Além do mercado de petróleo e gás, a Starnav vislumbra as perspectivas futuras para embarcações de apoio também para atendimento a eólicas offshore, mercado que carece de regulamentação, mas está no radar dentro das atividades do apoio marítimo.

Balbinott acrescenta que o futuro afretamento de embarcações de apoio marítimo para eólicas offshore já vem sendo amplamente discutido pelos mais diversos atores do setor de apoio marítimo. “Este mercado ainda carece de regulamentação. Seguiremos acompanhando as novidades do setor e estaremos prontos para atender futuras demandas neste novo segmento”, projeta o gerente comercial.

Ele destaca que grandes empresas petroleiras têm buscado cada vez mais o emprego de embarcações com especificações flexíveis (multipropósito), que possam atender às mais diversas demandas, otimizando suas operações e, eventualmente, minimizando o número total de embarcações contratadas. “A Starnav constantemente está estudando novos investimentos com relação a novas construções ou mesmo conversões para frota existente voltadas para o segmento de apoio marítimo. Não temos como antecipar maiores detalhes, mas novos investimentos estão continuamente em nosso radar”, ressalta Balbinott.

A empresa de apoio marítimo e portuário Camorim também tem nítida a sensação de reaquecimento do segmento e boas perspectivas para os próximos anos. “O cenário, definitivamente, foi de crescimento. Nos últimos 12 meses, estivemos em uma busca constante por investimento e soluções eficientes para conseguir atender ao crescimento do setor. Foi um bom ano para a empresa e pretendemos manter este cenário positivo”, destaca o diretor da Camorim, Eduardo Adami.

A empresa tem mais de 80% das embarcações offshore operantes e almeja alcançar 100% até 2023. Com 12 contratos offshore em vigor, a Camorim registrou em 2022 o maior número de contratos de longo prazo de sua história. A empresa se mantém como o fornecedor com maior número de LHs (manuseio de linhas e amarrações) em contrato com a Petrobras.

Adami explica que o aumento da demanda permitiu à empresa investir de forma substancial na frota este ano. A Camorim adquiriu três embarcações, reativou outras três que estavam em lay-up e está concluindo a construção de mais um LH em seu estaleiro, com entrega prevista para o primeiro trimestre de 2023.

Além dos bids da Petrobras e de contratos de outras petroleiras, a Camorim observa o atendimento às demandas de plataformas em paradas técnicas continuando como uma demanda forte para a empresa, que aposta na capacidade de oferecer apoio logístico completo aos clientes. Adami diz que a empresa tem como diferencial a frota diversificada, que inclui balsas, lanchas, rebocadores de todos os portes e embarcações offshore.

A Camorim conta ainda com um terminal de uso privado (TUP) para embarque e movimentação de cargas e salas equipadas para instalação de bases offshore de clientes dentro do próprio estaleiro Camorim, em Niterói (RJ). Outros segmentos promissores, segundo Adami, são o apoio às obras submarinas offshore e à energia eólica offshore.

Na visão da empresa, é necessário sempre acompanhar a modernização do segmento. O diretor da Camorim ressalta que embarcações defasadas não deixam de ser utilizadas, porém acabam por perder espaço no mercado. Ele destaca que entre as embarcações mais demandadas nesse setor atualmente estão PSVs (transporte de suprimentos) e AHTS (manuseio de âncoras) com DP2 (posicionamento dinâmico) e LHs de 45 BP.

A Locar, especializada em movimentação de cargas e pessoas, percebe uma demanda acentuada de propostas para o fim deste ano e para 2023. A empresa espera que os projetos

possam acontecer para que as boas previsões para 2023 em diante se materializem. O vice-presidente da Locar, José Henrique Bravo Alves, conta que existem preocupações com investimentos cujas taxas de juros são impraticáveis no momento, devido à alta da inflação e à dificuldade de repasse aos preços. Outro aspecto que não pode ser desconsiderado, segundo ele, são as decisões políticas para implantação dos projetos.

Bravo relata que os últimos 12 meses foram de preparação de ativos e instalações para o desafio que a Locar vislumbra para os próximos anos: receitas melhores do que 2021. A leitura da empresa é que já existe uma melhoria nas contratações de serviços de apoio marítimo em comparação a 2021, relativa a rebocadores, balsas e cábreas operadas pela empresa.

Nos últimos dois anos, os investimentos realizados pela Locar, no negócio marítimo, foram basicamente de manutenção dos atuais ativos e melhoria das instalações da base. “A Petrobras e as demais petroleiras são vitais ao negócio de apoio marítimo. Este segmento representa cerca de 80% dos negócios que realizamos nesta área. Mas estamos com boas e grandes expectativas também para o segmento eólico offshore”, analisa Bravo.

O vice-presidente da Locar também observa projetos de desmantelamento de plataformas de petróleo ainda em fase de desenvolvimento, mas com potencial de gerar um acréscimo considerável de atividades ao segmento. Ele diz que a empresa vem participando de algumas concorrências e espera entrar ativamente neste negócio, seja como fornecedora, seja como gestora dos serviços.

“Estamos otimistas com as perspectivas futuras de curto prazo para utilização plena de nossos ativos. Porém, embora consigamos perceber oportunidades distintas em quantidade e diversidade de equipamentos para os próximos anos, não estamos estimulados a investimentos. Notadamente, pelas considerações relativas a juros e inflação”, comenta Bravo. Ele adianta que os futuros investimentos da empresa vão considerar questões ambientais e que o perfil e a área de atuação da Locar devem estar focados nos atuais equipamentos, alguns podendo ter maior capacidade.

Machado, da WSUT, diz que a empresa adotou duas estratégias principais para o desenvolvimento da frota. Uma delas foi a conversão de embarcações para maximizar a empregabilidade da frota e para ampliar o escopo de operações, atendendo às necessidades operacionais dos clientes. Outra frente voltou-se a parcerias estratégicas para operação de frota complementar que a empresa hoje opera, utilizando a tonelage disponível de embarcações construídas no Brasil.

Na visão da empresa, as principais demandas ainda são das empresas de petróleo — Petrobras, IOCs (International Oil Companies) e empresas independentes. Machado ressalta que há contratações relevantes de empresas que atuam em projetos especiais como EPCIs, geodésia, sísmica e ship-to-ship — que, de alguma forma, estão associadas às atividades das petroleiras. “Há no horizonte o desenvolvimento da navegação de apoio marítimo para atendimento ao novo mercado de geração de energia eólica offshore”, projeta o diretor-executivo da WSUT.

A empresa identifica alterações relevantes nas especificações técnicas predominantes nas embarcações de apoio marítimo, com destaque à preferência por embarcações com sistema de posicionamento dinâmico do tipo DP2. Machado explica que parte relevante das embarcações do Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo da Petrobras (Prorefam) foi construída como DP1, fazendo com que essa exigência de mercado gere um volume importante de conversões de embarcações para DP2. Ele acrescenta que houve a necessidade de adequações dos sistemas de carga para adequação às necessidades dos clientes: número de segregações, pesos específicos dos produtos, cargas NLS e pluralidade de produtos.

A Abeam, cujas associadas concentram 80% da frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras, acompanha a possibilidade de quase 40 unidades estacionárias de produção serem comissionadas até 2031. A Petrobras continua como maior contratante de barcos de apoio, com mais de 90% do mercado de apoio marítimo. A associação avalia que esse cenário tende a se modificar nos próximos anos já que os leilões voltaram a acontecer e existem novas perspectivas que podem contribuir para os serviços ficarem mais pulverizados com a participação de outros contratantes.

As projeções da Petrobras para 2022 preveem US\$ 2 bilhões para afretamento de embarcações brasileiras e US\$ 700 milhões para embarcações estrangeiras. As embarcações de apoio marítimo aparecem em todas as etapas da exploração e produção de petróleo e gás no mar, desde pesquisa, desenvolvimento e produção, até a desmobilização e o descomissionamento das unidades marítimas. Para as atividades são necessárias, no mínimo

desempenhamento das unidades mantidas para as unidades que necessitam, no mínimo, duas a três embarcações operando em cada uma das fases de exploração e produção offshore.

Empresas do setor de apoio marítimo defendem a necessidade de uma confirmação por parte do governo de que as premissas do atual marco regulatório serão mantidas a partir da regulamentação da Lei 14.301/2022, que instituiu o programa BR do Mar. O Syndarma entende que a lei, ainda que endereçada à cabotagem, trouxe alguns dispositivos para favorecer as demais modalidades de navegação. Para o apoio marítimo, Lilian destaca a possibilidade de reescalonamento de financiamento e a aplicação de prazos carência.

Um levantamento da Abeam aponta que os financiamentos com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) celebrados para investimentos privados em embarcações de apoio marítimo geraram compromissos de amortização/juros de até 20 anos (2021-2041). O saldo de R\$ 24,3 bilhões abrange R\$ 4,8 bilhões aplicados em operações em moeda nacional e R\$ 19,5 bilhões aplicados em operações em moeda estrangeira.

A carteira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), principal agente financeiro do fundo setorial, representa aproximadamente 65% do total dos financiamentos. De acordo com a Abeam, 85% da dívida vencerão entre 2022 e 2031. Os dados têm como base relatório do BNDES de novembro de 2021.

“Precisamos contar com a sensibilidade dos agentes financeiros de fomento do fundo para que essas operações de crédito sejam realizadas, que as embarcações sejam corretamente mantidas e que a frota siga se desenvolvendo, esperando as novas oportunidades de exploração e produção de energia offshore”, disse Lilian, que palestrou no painel ‘Cenários da Indústria Naval e Offshore’ da Navalshore, que foi realizada em agosto, no Rio de Janeiro.

Na ocasião, Lilian frisou que mais de 90% das embarcações de apoio marítimo operando atualmente são de bandeira brasileira, fruto do sucesso da política pública vigente para o segmento. A associação destaca que a atual política pública permitiu a construção de mais de 200 embarcações de apoio marítimo e investimentos da ordem de US\$ 10 bilhões por empresas brasileiras e estrangeiras estabelecidas no país. “Hoje o maior desafio para o setor é a preservação da nova estabilidade regulatória”, afirmou a executiva.

A Abeam destaca que o setor de apoio marítimo representou quase 50% dos investimentos do FMM nos últimos 20 anos. A associação acredita que a garantia da regulação promove financiamento e fomento em frota nacional e defende que a política pública seja garantida e que a estabilidade regulatória seja preservada, a fim de atrair os investimentos e consolidar a frota brasileira. Lilian acrescentou que o modelo de contratação do Prorefam, com licitação atrelada a contratos de longo prazo, deu um impulso à indústria naval nacional e à frota de bandeira brasileira.

No mercado mundial de barcos de apoio offshore, o Brasil hoje detém a quinta maior frota, com destaque para a segunda maior frota de PSVs 3.000 e a segunda posição em AHTS acima de 10.000. No ranking de 18 países com PLSVs (lançamento de linhas), que tem mais tecnologia embarcada, a frota brasileira ocupa a quarta posição e é a mais jovem do mundo — segundo levantamento da Abeam.

“É estratégico para um país ter frota de embarcações de apoio marítimo, seja hoje para atender indústria de O&G, seja amanhã para atender a qualquer forma de exploração de energia offshore”, diz Lilian. Ela também observa oportunidades futuras a partir de geração de energia elétrica no mar, como em projetos eólicos offshore e, futuramente, de maré motriz.

A vice-presidente executiva da Abeam alerta que o setor vive momentos turbulentos, com tentativas de quebra, por “vias transversas”, do marco regulatório — seja no entendimento de embarcações de engenharia, seja com embarcações que operam abaixo da lâmina d’água —, fugindo do espírito e do resultado que a Lei 9.432/1997 proporcionou ao Brasil. “Fomos responsáveis pela retomada da indústria naval nos últimos anos e entendemos que devemos continuar seguindo com essa mesma bandeira”, reforça Lilian.

No momento em que vislumbram novas contratações e que projetos adiados durante a pandemia começam a se desenvolver, as empresas cobram a certeza de que as regras do jogo não serão alteradas e a confirmação de que o marco regulatório permanecerá e a equação que proporcionou crescimento da frota seja mantida, com prioridade de emprego da bandeira brasileira. “Precisamos ter frota própria para atender a essa necessidade, não podemos ficar à mercê da volatilidade internacional. Nossa política pública não foi invenção da roda, copiamos o que deu certo nos principais mercados internacionais”, enfatiza Lilian.

Outros desafios para o setor são: financiamento, custos operacionais e carga tributária. O Syndarma/Abeam trabalha junto à Marinha para que custos considerados significativos com a obrigatoriedade do emprego de praticagem sejam reduzidos, sem risco à segurança da

navegação. O argumento é que surpreende que embarcações capacitadas a operar em águas ultraprofundas, com toda sorte de mar e vento, estejam submetidas ao emprego da praticagem para manobras mais simples de atracação nos portos do Brasil. “O armador não tem qualquer interesse em colocar a frota em risco ou ameaçada pelo não emprego da praticagem. Mas ela, para a maioria das nossas embarcações, se mostra desnecessária. É um custo operacional, é custo Brasil”, justifica Lilian.

Outra questão levada à Marinha do Brasil pelo setor de apoio marítimo é a necessidade de qualificação da mão de obra diante de um setor que volta a crescer. Como a autoridade marítima concentra a formação e qualificação da mão de obra, as empresas de apoio buscam contribuir para o aperfeiçoamento dos oficiais e da guarnição, modernizando e adequando a qualificação dos aquaviários. “Hoje, temos mais de 400 embarcações operando. Mantendo a estabilidade regulatória, se nossos custos operacionais forem razoáveis e se houver condições de financiamento e mão de obra qualificada, nosso setor vai seguir crescendo para frente”, projeta a vice-presidente executiva da Abeam e do Syndarma.

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras encerrou junho com 411 unidades, três unidades a mais do que em maio e cinco acima das 406 unidades registradas nos meses de março e abril, de acordo com o relatório mais recente da Abeam. Em relação a dezembro, foram incorporadas 18 embarcações, sendo cinco de bandeira estrangeira e 13 de bandeira brasileira. Do total do último levantamento, o número de embarcações de bandeira estrangeira diminuiu de 41, em maio, para 37 em junho, enquanto as unidades de bandeira brasileira passaram de 367 para 374.

Com o acréscimo sobre maio, a fatia das embarcações de bandeira brasileira subiu de 90% para 91%, ante 9% de unidades de bandeira estrangeira. O número de embarcações de bandeira estrangeira oscilou de 34 em janeiro, para 37 em fevereiro, 45 em março, 39 em abril, 41 em maio e 37 em junho. Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 176 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 101 de bandeira brasileira. Cerca de 66 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

De acordo com a publicação, a frota em junho era composta por 45% de PSVs e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 185 barcos, dois a mais do que em maio. Outros 19% eram LHs e SVs (minissupridores), que agora correspondem a 77 barcos. Os AHTS somaram 53 unidades no período (13%), enquanto 24 barcos de apoio eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 18 PLSVs, 17 RSVs (embarcações equipadas com robôs) e 14 MPSVs (multipropósito).

O diretor administrativo da Comtrol, Jair Almeida, observa que o mercado não vê uma melhora imediata, mas tem a expectativa de uma percepção de evolução a partir do segundo semestre de 2023. Segundo Almeida, alguns gigantes do setor já aportaram altos investimentos nas contratações de grandes embarcações e plataformas que, mesmo não sendo necessariamente para operarem no ano que vem, são investimentos que compõem um movimento crescente em toda a cadeia. O horizonte que a Comtrol projeta para os próximos anos é de cautela, porém de otimismo. “As empresas que sobrevivem a uma crise tão voraz como esta que estamos atravessando adquirem aprendizados inovadores e desenvolvem estratégias para operarem com escassez de recursos, se tornando mais eficientes e resilientes”, avalia Almeida.

A empresa pretende aumentar o portfólio de serviços, com o mínimo de investimento já em 2023, e vem buscando firmar parcerias. A expectativa da Comtrol é fechar parcerias nos próximos meses com empresas nas áreas de gerenciamento de resíduos de apoio marítimo. “Acreditamos que a soma das expertises, possa trazer maior excelência nos serviços ofertados, possibilitando um custo muito menor, nos tornando mais competitivos”, vislumbra Almeida.

Almeida conta que a empresa aproveitou o período para modernizar a sua planta de tratamento de resíduos, tornando-a mais eficiente. Outra preocupação foi o investimento na área de ESG, com treinamentos da equipe, investimentos em instalações sustentáveis e projetos sociais. “Ainda este ano, pretendemos investir na nossa frota de embarcações, planejando aumentar em até 30%, inclusive com embarcações mais modernas, que trarão mais eficiência e segurança para as nossas operações”, projeta Almeida.