

RAIO X DA FROTA BRASILEIRA NA NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO

- principais empresas e suas frotas -

SUPERINTENDÊNCIA DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E DE APOIO (SNM)

Rio de Janeiro, 03 de outubro de 2011

Sumário

1. Introdução.....	3
2. Metodologia.....	4
3. Evolução da Quantidade de Embarcações.....	4
4. Quantidade de Embarcações por Empresa e Participação Acumulada.....	5
5. Idade Média das Embarcações por Empresa.....	6
6. Quantidade de Embarcações por Tipo e Participação Acumulada.....	7
7. Embarcações do Tipo Supply.....	8
8. Idade Média das Embarcações por Tipo.....	9
9. Participação das Embarcações por Situação: Próprias x Afretadas a Casco Nu	10
10. Ranking das Principais Empresas por BHP Médio e Quantidade de Embarcações para os Principais Tipos - Rebocador/Empurrador, Supply e Lancha.....	11
10.1 Ranking das 10 principais empresas, por tipo de embarcação, por ordem de BHP.....	12
a) Rebocador / Empurrador.....	12
b) Supply.....	12
c) Lancha.....	12
10.2 Ranking das 10 principais empresas, por tipo de embarcação, por ordem de quantidade de embarcações.....	13
a) Rebocador / Empurrador.....	13
b) Supply.....	13
c) Lancha.....	13

1. Introdução

A navegação de apoio marítimo é definida pela Lei 9.432, de 1997, art. 2º, VIII, como aquela "... realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos".

A atividade teve início no Brasil no final da década de 60, quando do início da exploração de petróleo pela Petrobras na plataforma continental e era realizada por armadores estrangeiros.

Nos anos 70, os investimentos voltados para a prospecção de jazidas em alto mar com o objetivo de incremento da produção petrolífera induziram a entrada em operação das primeiras empresas brasileiras de navegação e embarcações de bandeira nacional na atividade de apoio marítimo. Nesse período e na década de 80, o governo federal estabeleceu políticas voltadas para o fortalecimento da frota de apoio marítimo de bandeira nacional, bem como da atividade de construção naval.

Os sucessivos avanços tecnológicos obtidos pela Petrobras para a exploração de petróleo em águas profundas tornaram necessária a expansão e modernização da frota de apoio às plataformas e embarcações voltadas à exploração de hidrocarbonetos. No final dos anos 90, foi lançado pela Petrobras o Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo (PROREFAM), com o objetivo de reduzir a dependência dos afretamentos de embarcações estrangeiras e construir embarcações no Brasil com índice de nacionalização de 75%. O programa prevê a construção de 146 embarcações entre 2008 e 2014, sendo 64 do tipo AHTS, 64 PSV e 18 ORSV.

Atualmente, a frota brasileira autorizada para a navegação de apoio marítimo é de 397 embarcações, enquanto que a frota de embarcações estrangeiras (exceto as afretadas a casco nu) autorizada para este tipo de navegação no País é atualmente composta por 225 embarcações. Em 2010, os gastos gerados com afretamentos dessas embarcações estrangeiras somaram US\$ 1,162 bilhão.

Dados da ANTAQ revelam que tem havido aumento da demanda de embarcações de apoio nos últimos anos, quando se observa o crescimento das outorgas a empresas brasileiras, da frota brasileira e dos afretamentos de embarcações estrangeiras. As perspectivas para o desenvolvimento da navegação de apoio marítimo no Brasil são ainda mais promissoras quando se

leva em consideração a descoberta dos campos petrolíferos na região do pré-sal.

O objetivo deste trabalho é apresentar um panorama atual da frota brasileira de apoio marítimo, destacando as principais empresas e os tipos de embarcação autorizados para operar nessa modalidade de navegação.

2. Metodologia

Os dados aqui apresentados foram extraídos do Sistema de Informações Gerenciais (SIG) da ANTAQ, em 16 de maio de 2011.

Conceitua-se frota brasileira como o conjunto de embarcações de bandeira brasileira e aquelas de bandeira estrangeira que estão afretadas a casco nu por empresas brasileiras de navegação.

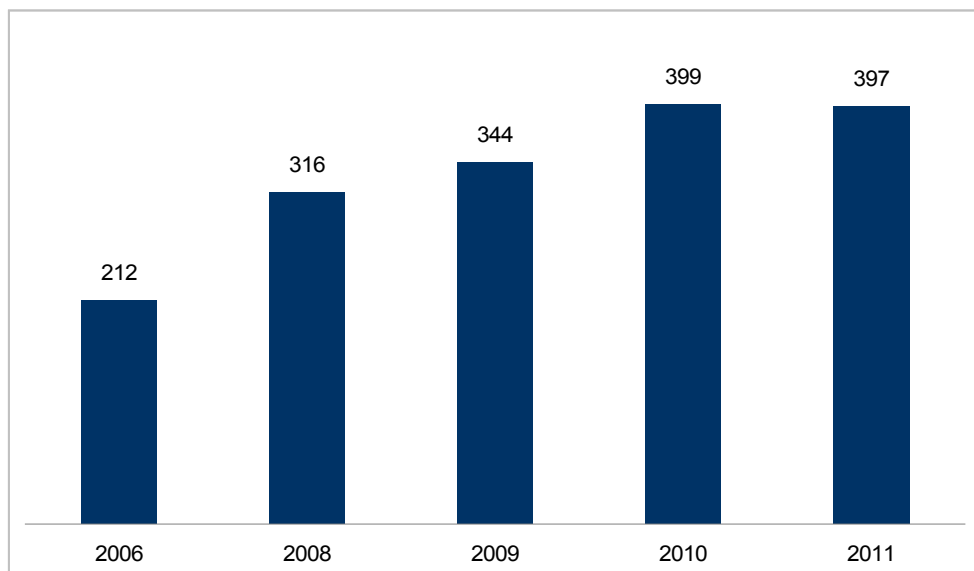
O escopo dos dados são as embarcações e empresas autorizadas para operar na navegação de apoio marítimo, o que não implica a efetiva operação de todas as embarcações de cada empresa nessa modalidade. Isso ocorre porque muitas das embarcações e empresas autorizadas pela ANTAQ para operarem no apoio marítimo também podem estar autorizadas para a navegação de apoio portuário. Desse modo, os dados refletem apenas uma posição estática da frota de cada empresa e, portanto, das embarcações disponíveis para operação. Em que pese essa ressalva metodológica, as embarcações do tipo *supply* (supridores de plataforma) são considerados os principais equipamentos da atividade, representando 30% da frota total, razão pela qual é destacada uma seção específica para esse tipo de embarcação. Além dos *supply*, as embarcações dos tipos lancha e rebocador também são representativas nas operações de apoio marítimo.

Os elementos quantitativos que são aqui apresentados em formato gráfico e de tabelas são: quantidade de embarcações (total, por empresa, por tipo); idade média; e BHP médio.

3. Evolução da Quantidade de Embarcações

A frota brasileira de apoio marítimo apresentou uma expansão de 87% ao longo dos últimos cinco anos, conforme mostrado no gráfico abaixo, impulsionada pela implementação, a partir de 1999, do Programa de Renovação da Frota de Apoio

Marítimo (PROREFAM), da Petrobras. Contudo, em que pese a importância do aumento no quantitativo da frota, deve-se destacar que há uma tendência à utilização de embarcações maiores e cada vez mais especializadas nessa modalidade da navegação, em decorrência do aumento da complexidade nas operações de apoio logístico às embarcações e instalações que atuam na pesquisa e lavra de hidrocarbonetos.



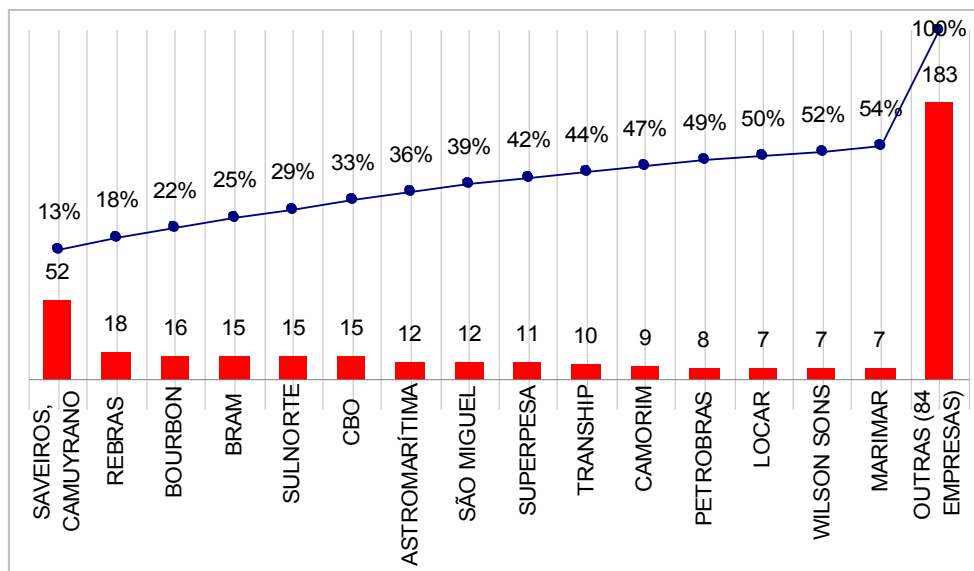
4. Quantidade de Embarcações por Empresa e Participação Acumulada

O gráfico a seguir ilustra o quantitativo de embarcações por empresa, representado pelas colunas em vermelho, e a participação acumulada¹ na frota total, representada pela linha azul.

Os dados apresentados revelam que 15 empresas brasileiras de navegação detêm 54% da quantidade total de embarcações autorizadas para operar no apoio marítimo, dentre as 99 empresas autorizadas. Entretanto, é preciso levar em consideração a ressalva metodológica feita na seção 2, onde se esclarece que os dados referem-se à frota autorizada para o apoio marítimo, o que não significa que todas as suas embarcações estejam em efetiva operação nesse

¹ A linha azul representa a participação acumulada da frota, somando-se a participação de cada empresa. Assim, o primeiro ponto equivale à participação da primeira empresa na frota total; o segundo ponto equivale à participação acumulada da primeira e da segunda empresa juntas na frota total; e assim por diante.

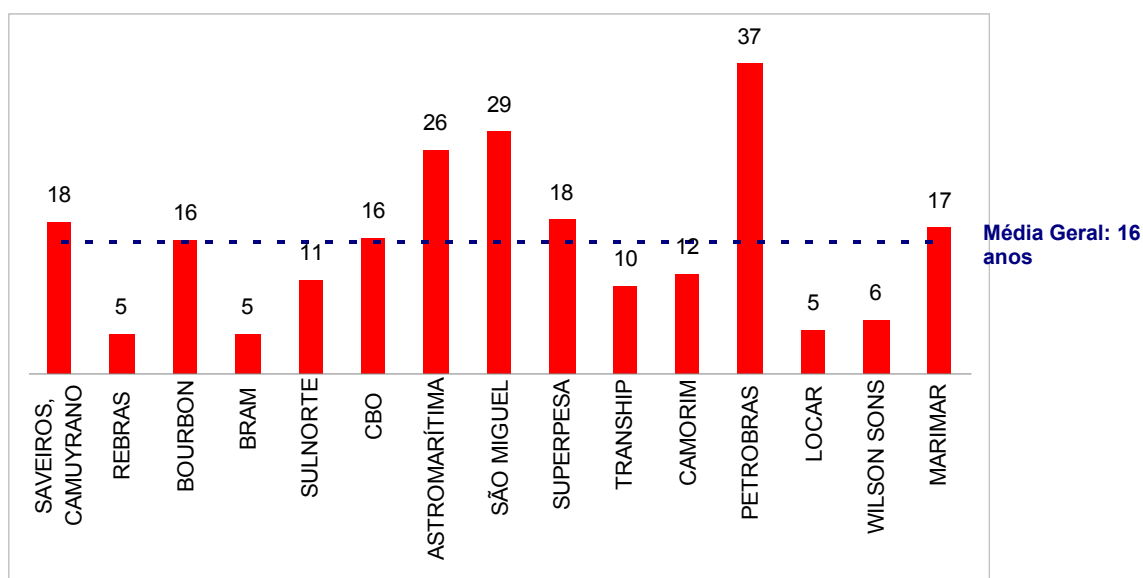
modalidade de navegação. Além disso, os dados ilustrados abaixo não fazem a distinção de tipos e portes das embarcações de cada empresa.



5. Idade Média das Embarcações por Empresa

No gráfico abaixo, a idade média da frota de cada empresa é representada pelas colunas em vermelho, enquanto que a linha tracejada em azul representa a idade média geral da frota, para efeito comparativo. As empresas estão ordenadas por quantidade de embarcações autorizadas, sendo ilustradas somente as 15 que possuem o maior quantitativo.

A frota brasileira de apoio marítimo possui a menor idade média (16 anos) dentre todas as modalidades de navegação no País e é aquela que mais tem se renovado no Brasil, devido ao já citado PROREFAM.

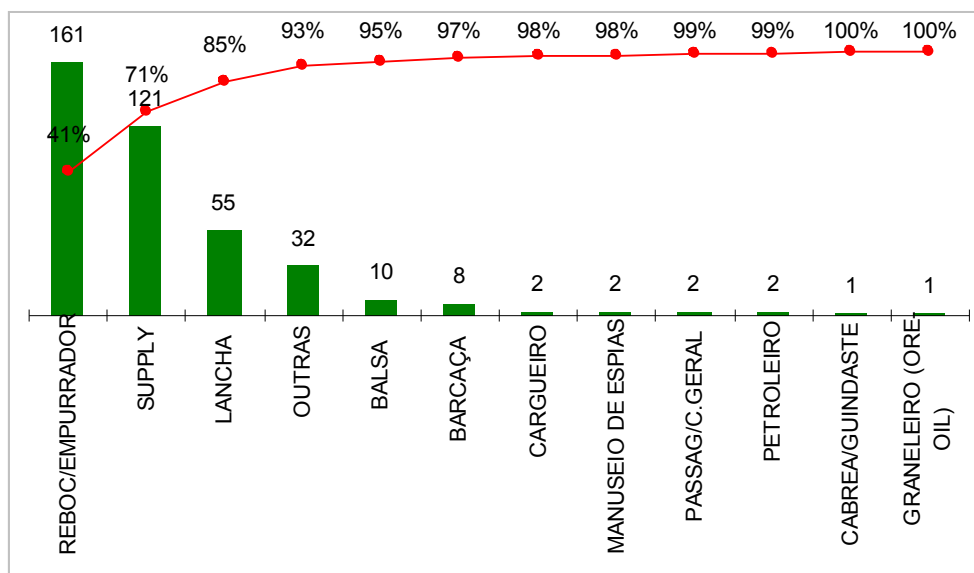


6. Quantidade de Embarcações por Tipo e Participação Acumulada

O gráfico a seguir ilustra o quantitativo de embarcações por tipo, representado pelas colunas em verde, e a participação acumulada² na frota total, representada pela linha vermelha.

As embarcações dos tipos rebocador/empurrador, *supply* e lancha representam o maior quantitativo autorizado para a navegação de apoio marítimo, equivalendo a 85% do número total de embarcações. Contudo, de acordo com o que foi mencionado na seção 2, algumas embarcações podem também estar autorizadas para operação no apoio portuário, não significando sua operação efetiva no apoio marítimo. Os dados também não tem como objetivo atribuir importância ao tipo de embarcação da frota, uma vez que cada tipo atende a nichos específicos de mercado, com diferentes graus de complexidades de operação.

² Em relação à participação acumulada por tipo de embarcação, aplica-se o mesmo conceito descrito na nota 1.



7. Embarcações do Tipo *Supply*

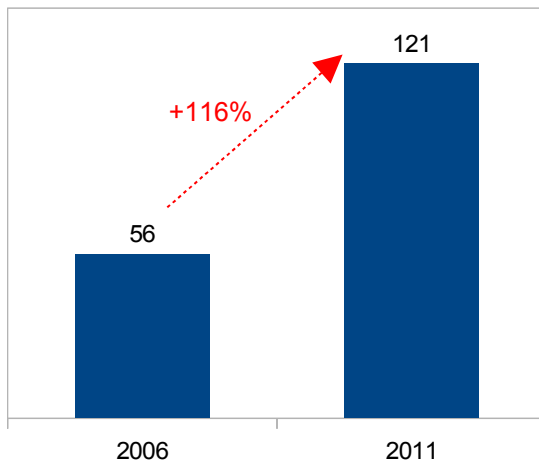
A despeito do maior quantitativo de rebocadores e empurradores autorizados para a navegação de apoio marítimo, os *supply* constituem as principais embarcações efetivamente em operação no apoio marítimo no Brasil. As principais classes da frota brasileira são os AHTS e os PSV³. Os primeiros são utilizados para rebocar e posicionar plataformas e os segundos são utilizados para suprir as plataformas de petróleo, navios sonda e outras embarcações com carga geral, óleo combustível, água, produtos químicos, grãos, cimento, ferramentas etc.

A frota brasileira de *supply* passou de 56 para 121 embarcações entre 2006 e 2011. Com a incorporação das embarcações em construção no âmbito do PROREFAM, essa frota deverá atingir 267 embarcações. Já a frota estrangeira afretada é composta por 223 embarcações⁴ e os gastos com afretamento desses navios totalizaram US\$ 1,159 bilhão em 2010 (montante quatro vezes superior ao valor de 2006, quando foram gastos US\$ 289 mil).

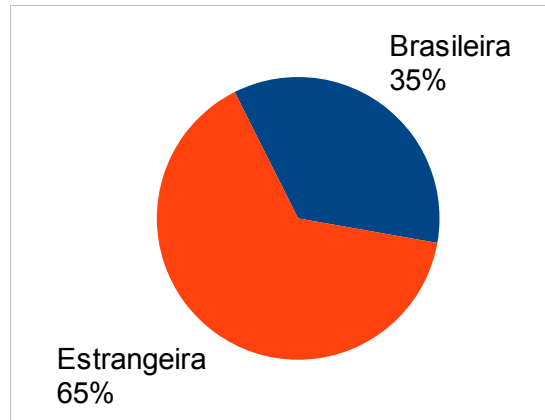
³ AHTS – *Anchor Handling and Tug Supply* (Manuseio de Âncoras, Reboque e Suprimento)
PSV – *Platform Supply Vessel* (Embarcação de Suprimento às Plataformas)

⁴ Deve-se ressaltar que os critérios de classificação das embarcações utilizados pelos organismos internacionais, por tipo de embarcação, não são necessariamente os mesmos utilizados pela Marinha do Brasil. Observou-se, por exemplo, que algumas embarcações estrangeiras que são tipificadas como *supply*, poderiam ser enquadradas de modo diferente pela Marinha. Desse modo, caso fossem utilizados os mesmos critérios, possivelmente a participação da frota brasileira de *supply* seria maior.

Evolução da Frota Brasileira de *Supply*
2006 x 2011



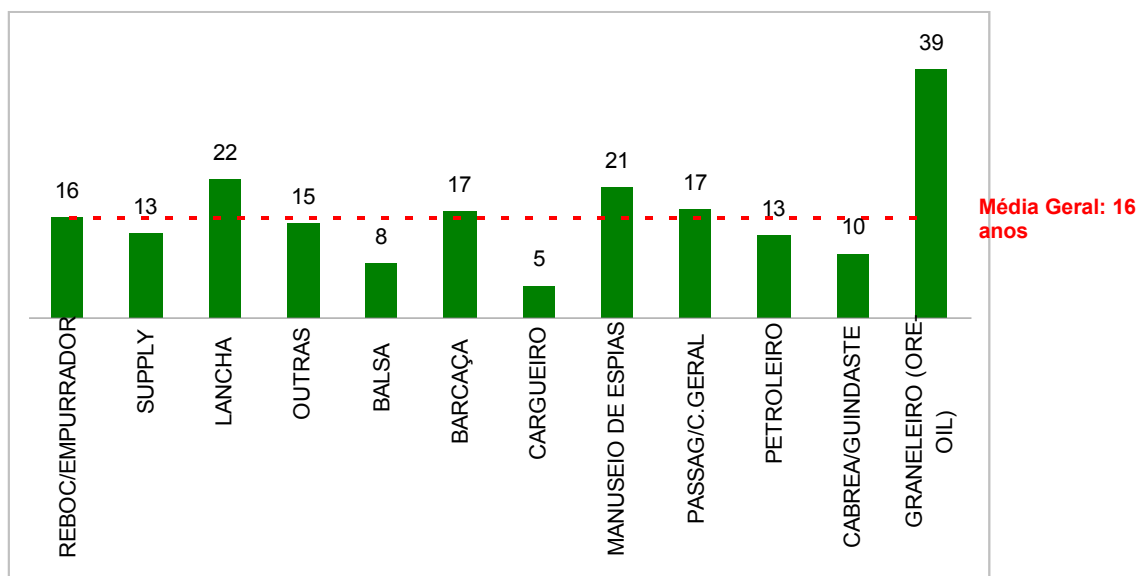
Participação na Frota Total de *Supply*
Brasileira x Estrangeira – 2011



8. Idade Média das Embarcações por Tipo

No gráfico abaixo, a idade média de cada tipo de embarcação é representada pelas colunas em verde, enquanto que a linha tracejada em vermelho representa a idade média geral da frota, para efeito comparativo.

As embarcações dos tipos rebocador/empurrador possuem idade média igual à média geral (16 anos); aquelas do tipo *supply* são embarcações mais novas, com idade média igual a 13 anos; já as lanchas tem idade média mais avançada do que a da frota geral (22 anos).



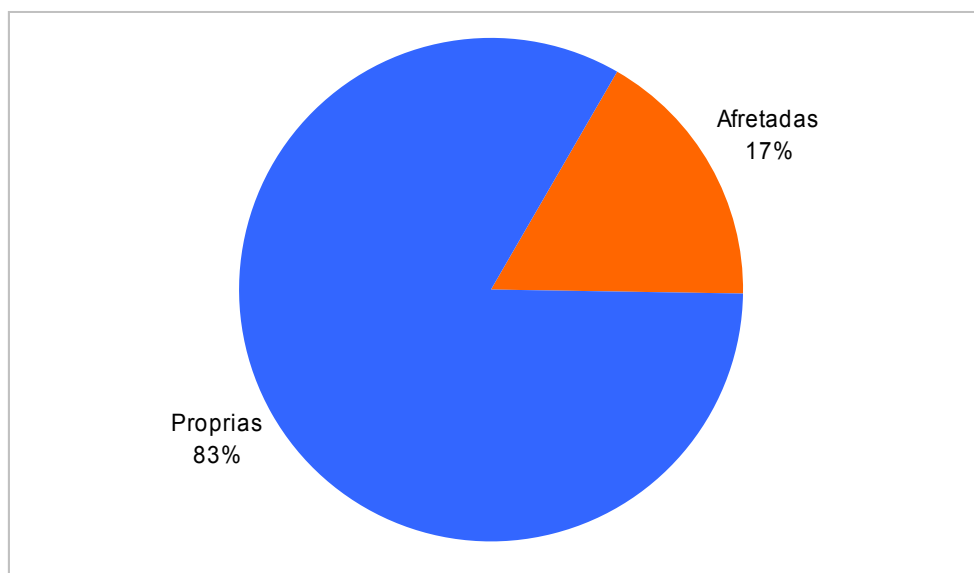
9. Participação das Embarcações por Situação: Próprias x Afretadas a Casco Nu

Considerando-se o disposto na metodologia, conceitua-se frota brasileira as embarcações de bandeira brasileira, bem como aquelas estrangeiras afretadas a casco nu por empresas brasileiras de navegação.

O afretamento a casco nu é definido na Lei nº 9.432/97 como o “contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação”.

Portanto, o gráfico abaixo mede a participação na frota de embarcações próprias e aquelas afretadas nessa modalidade, ilustrando que 83% das embarcações que compõem a frota das empresas são próprias.

Dentre as embarcações afretadas, os tipos rebocador, *supply* e lancha representam 33%, 30% e 16% do total, respectivamente, totalizando 79% da quantidade de embarcações afretadas.



10. Ranking das Principais Empresas por BHP Médio e Quantidade de Embarcações para os Principais Tipos - Rebocador/Empurrador, *Supply* e Lancha

As tabelas a seguir buscam ilustrar as principais empresas autorizadas na navegação de apoio marítimo, no que se refere à força de tração média de suas embarcações (BHP) e também ao quantitativo da sua frota, referentes aos principais tipos de embarcação autorizadas (rebocador/empurrador, *supply* e lancha).

10.1 Ranking das 10 principais empresas, por tipo de embarcação, por ordem de BHP

a) Rebocador / Empurrador

Empresa	BHP Médio	Qtde
PETROBRAS	5.278	4
NAVEMAR	4.400	1
STARNAV	4.399	2
LUANOVA	3.790	5
SAGA	3.700	1
REBRAS	3.689	18
EQUIPADA	3.540	1
SOLSTAD	3.540	1
ASTROMARÍTIMA	3.420	1
WILSON, SONS	3.360	1
Total Geral	2.801	161

b) Supply

Empresa	BHP Médio	Qtde
DOF SUBSEA BRASIL	15.287	1
DOF NAVEGAÇÃO	13.672	4
BOS	13.550	3
FINARGE	9.000	2
MAERSK	7.680	2
NORSKAN	7.386	4
SEALION DO BRASIL	7.344	1
ALFANAVE	7.189	5
GULF MARINE DO BRASIL	7.100	1
CBO	6.595	10
Total Geral	5.333	121

c) Lancha

Empresa	BHP Médio	Qtde
DSND CONSUB	1.660	5
BOURBON	1.575	6
INTERNACIONAL MARÍTIMA	1.563	2
SUBSEA7 DO BRASIL	1.350	1
TRICO	1.350	1
ARACAJU	1.220	2
FINARGE	1.000	1
PLANAVE	551	1
PETROBRAS	551	4
MARANIL	500	1
Total Geral	715	55

10.2 Ranking das 10 principais empresas, por tipo de embarcação, por ordem de quantidade de embarcações

a) Rebocador / Empurrador

Empresa	Qtde	BHP Médio
SAVEIROS, CAMUYRANO	52	3.174
REBRAS	18	3.689
SULNORTE	15	2.856
CAMORIM	8	2.263
TRANSHIP	8	2.230
SOBRARE SERVEMAR	6	2.660
LUANOVA	5	3.790
CBO	5	2.843
TUG BRASIL	5	2.484
PETROBRAS	4	5.278
Total Geral	161	2.801

b) Supply

Empresa	Qtde	BHP Médio
BRAM	15	5.966
ASTROMARÍTIMA	11	4.082
CBO	10	6.595
BOURBON	10	4.531
WILSON SONS	7	5.451
ALFANAVE	5	7.189
LABORDE	5	2.842
DOF NAVEGAÇÃO	4	13.672
NORSKAN	4	7.386
UP OFFSHORE	4	4.909
Total Geral	121	5.333

c) Lancha

Empresa	Qtde	BHP Médio
BOURBON	6	1.575
DSND	5	1.660
PETROBRAS	4	551
MARUJO AMIGO	4	238
DRACARES	3	480
MARNO	3	-
INTERNACIONAL MARÍTIMA	2	1.563
ARACAJU	2	1.220
GIRAMAR	2	375
NAVEMAR	2	315
Total Geral	55	715