

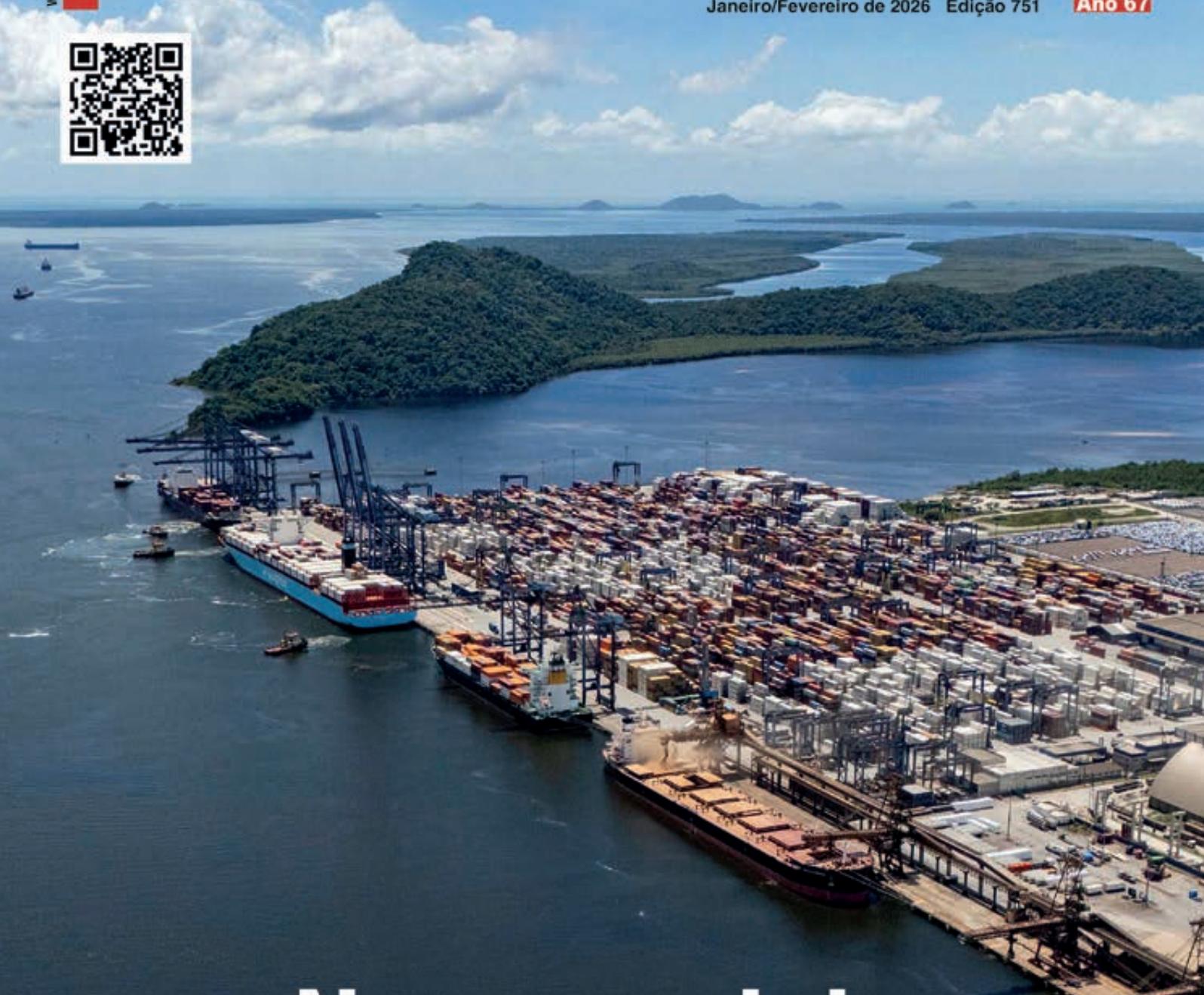


INDÚSTRIA NAVAL E OFFSHORE MARINHA MERCANTE PORTOS E LOGÍSTICA

www.portosenavios.com.br

portosenavios

Janeiro/Fevereiro de 2026 Edição 751 **Ano 67**



Novo modelo

Dragagem experimenta primeira concessão do serviço ao setor privado

*"Com a força de quem conhece o mar
e conecta oportunidades há quase
cinco décadas, a Sulnorte impulsiona o
desenvolvimento do setor de apoio
portuário no Brasil."*



SULNORTE

www.sulnorte.com.br



Sumário

22 Eficiência e segurança Descarbonização e porte dos navios exigem soluções técnicas na operação de rebocadores portuários

30 Indústria naval já soma 50 mil empregos Estaleiros especializados em embarcações de serviço apostam na renovação da frota e se preparam para oferecer mais tecnologia

38 Cenário amplo e desafiador Sociedades classificadoras destacam transição energética e oportunidades para construção naval no Brasil

46 Mar Aberto Renovação da frota do sistema Petrobras contrata gaseiros, barcas e empurradores para obras em três estaleiros

4 Editorial

6 Portos e Logística

30 Indústria Naval e Offshore

50 Produtos e Serviços



CAPA | 06 Novo modelo

Empresas de dragagem avaliam primeira concessão do serviço em porto público e projetam novas oportunidades



Editorial

Aassinatura de novos contratos do programa ‘Mar Aberto’, no começo deste ano, deu novo fôlego ao setor, com a perspectiva de obras para estaleiros em três estados. No que se desenha ser a retomada das atividades após 10 anos, novamente Petrobras e Transpetro se apresentam como principais contratantes. Essas obras se somam às encomendas dos petroleiros classe *Handy*, firmadas em 2025. Construtores e fornecedores de navieças celebram as potenciais oportunidades de suprimento e esperam que essa demanda seja ampliada nos próximos anos, ganhando escala e fortalecendo a indústria local.

O crescimento exponencial do número de trabalhadores também é um indicador do bom momento da indústria naval. Nessa toada, a primeira edição de 2026 da **Portos e Navios** aborda que estaleiros especializados em embarcações de médio porte estão otimistas com o aquecimento das consultas e encomendas para diferentes segmentos. As contratações incluem, entre outros nichos, rebocadores, barcaças e empurradores, além de novos barcos de apoio marítimo. Os construtores detalham especificações e desafios dos novos projetos.

A reportagem de capa mostra que os serviços de dragagem estão aquecidos em portos de diferentes regiões do país. A novidade foi a inédita concessão do serviço para a iniciativa privada em Paranaguá (PR), com expectativa de processos semelhantes em Salvador (BA), Itajaí (SC) e Santos (SP).

As principais empresas do segmento viram com bons olhos o modelo, identificam possibilidade de aperfeiçoamento e esperam que essa primeira experiência seja bem sucedida, deixando para trás o histórico de burocracia e disputas judiciais que atrapalharam a execução desse tipo de serviço.

Empresas de apoio portuário confirmam a necessidade de melhorias nos canais de navegação para recepção de navios de maior porte nos portos brasileiros. O segmento segue pujante e a investir em rebocadores potentes e eficientes, buscando aliar as exigências operacionais aos compromissos de redução de emissões e de segurança da navegação e da tripulação. Elas falam da expansão da frota e dos treinamentos das equipes.

Outro destaque desta edição traz a visão de sociedades classificadoras sobre importantes temas da agenda do transporte marítimo mundial, ligados principalmente à transição energética. As novas tecnologias, o desafio da adoção de novos combustíveis, as tendências observadas e as incertezas quanto às metas de descarbonização mexem com a rotina e o planejamento de armadores, estaleiros, fornecedores, projetistas e tomadores de decisão. Apesar disso, elas também traçam um panorama favorável para a construção naval, inclusive para o Brasil.

Assuntos e oportunidades para ficar de olho neste ano que já começa movimentado para discussões de projetos e desenvolvimento de novos negócios.

Boa leitura.

portosenavios

Diretores

Marcos Godoy Perez e Rosângela Vieira

Editor

Danilo Oliveira

Jornalista

Nelson Moreira

Direção de Arte

Alyne Gama

Distribuição

Portos e Navios não tem assinatura física e é distribuída como cortesia.

Assinaturas online

portosenavios.com.br/assinaturas1

Assinatura semestral: R\$ 210,00

Assinatura mensal recorrente: R\$ 38,00

Portos e Navios é uma publicação da Editora Quebra-Mar Ltda.

CNPJ 01.363.169/0001-79

(registro no INPI nº 816662983)

Janeiro/Fevereiro de 2026

Ano 67 - Edição 751

Redação: Rua Leandro Martins, 10
6º andar - Centro - CEP 20080-070

Rio de Janeiro - RJ

Telefax: (21) 2283-1407

Impressão

Imos Gráfica

Periodicidade bimestral

As matérias jornalísticas e artigos assinados em **Portos e Navios** somente poderão ser reproduzidos, parcial ou integralmente, mediante autorização da Diretoria. Os artigos assinados não refletem necessariamente a opinião da **Portos e Navios**

contato@portosenavios.com.br

www.portosenavios.com.br



JAN DE NUL

O Grupo Jan De Nul transforma água, terra e energia ao redor do mundo, enfrentando alguns dos maiores desafios do nosso tempo. Desde a elevação do nível do mar até a transição energética, do solo contaminado à construção sustentável: desenvolvemos soluções “à prova de futuro”, reconhecidas por sua complexidade e alta relevância. Nossa time “Can-Do” se concentra em quatro áreas de especialização: Energia Offshore, Soluções de Dragagem, Projetos de Construção e Requalificação do Planeta. Juntos, trabalhamos por um objetivo comum: a melhoria da qualidade de vida global para as gerações futuras.



**WE ARE
WORLD
BUILDERS**



Novo modelo

Empresas de dragagem avaliam primeira concessão do serviço em porto público e projetam novas oportunidades

Danilo Oliveira

O Brasil tem no horizonte uma demanda firme por dragagem e serviços associados. Além do aumento do fluxo do comércio exterior nos últimos anos, a necessidade de aprofundamento e manutenção do calado para a recepção das atuais classes de navios em importantes portos do país é urgente. No Paraná, o setor experimentará a primeira concessão da dragagem à iniciativa privada, que deve ser replicada em outros portos públicos. O país conta com a presença de algumas das maiores empresas de dragagem do mundo. Grupos que possuem portfólio de serviços marítimos e atividades offshore, num mercado que demanda a combinação de expertise técnica, frotas especializadas e excelência operacional. As empresas brasileiras também estão com boas

Empresas relatam ano de intensa atividade e manutenção dos equipamentos operando de forma contínua ao longo de toda a costa brasileira, com demandas diversificadas

perspectivas, tanto em portos quanto em hidrovias.

A Deme possui contratos de longo prazo na América Latina e tem expectativa de ampliar de forma significativa a sua participação no setor a partir desses contratos. O grupo enxerga o mercado brasileiro de dragagem como bastante consolidado, tendo campanhas de manutenção periódica com um nível razoável de previsibilidade. A empresa observa que a presença de grandes dragas tem se tornado cada vez mais perene, o que é bastante positivo para o mercado portuário nacional.

O diretor-executivo da Deme, Disney Neto, diz que os últimos anos foram muito produtivos em termos de novos investimentos em dragagem. Atualmente, a Deme tem em andamento, ou em processo de preparação, grandes processos no Porto de Santos



Van Oord/Divulgação

Vox Alexia foi projetada para GNL e alto padrão de eficiência energética

(SP), Paranaguá (PR), São Francisco do Sul (SC) e Rio Grande (RS). “Esses investimentos incentivam a realização de obras nos portos que atuam no mesmo ambiente concorrencial, de modo que esperamos a consolidação de outros projetos, em especial privados, que envolvem dragagem e infraestrutura”, analisa Neto.

Ao longo de 2025, a Boskalis manteve uma atuação próxima aos principais projetos e aos players estratégicos do mercado local, acompanhando de forma ativa o desenvolvimento das oportunidades no Brasil. No Uruguai, a Boskalis continua trabalhando no canal Martín García, parte do Rio da Prata, e, no Suriname, recentemente realizou também a dragagem do rio Suriname.

O diretor-geral da Boskalis do Brasil, Sebastiaan van Loenen, reforça que a Boskalis manteve um relacionamento próximo com os principais empreendedores privados, atuando de forma proativa na oferta de soluções técnicas e comerciais voltadas ao desenvolvimento de seus projetos. No segmento público, a empresa avalia que a principal demanda para 2026 estará associada à continuidade do programa de concessões dos principais portos, consolidando oportunidades relevantes para projetos de maior escala e horizonte de longo prazo.

O ano de 2025 confirmou a percepção da Jan De Nul do Brasil quanto à continuidade e constante busca por serviços relacionados à infraestrutura marítima no mercado brasileiro de dragagem. “Entramos no período com projetos relevantes em curso, herdados de 2024, que foram concluídos de forma exitosa e, ao longo do ano, observamos um nível elevado e constante de demanda, tanto no setor público quanto no privado”, resume o diretor comercial da Jan De Nul do Brasil, Ricardo Delfim.

Ele afirma que 2025 foi um ano de intensa atividade para a Jan De Nul no Brasil e confirmou as expectativas traçadas ao final de 2024, além de manter equipamentos operando de forma contínua ao longo de toda a costa brasileira, refletindo um mercado ativo e com demandas diversificadas. “Ao longo do ano, conduzimos uma dezena de contratos de diferentes portes e naturezas, atendendo clientes do setor público e do setor privado”, destaca Delfim.

A Jan De Nul (JDN) considera que esse nível de ocupação demonstra a necessidade permanente de manutenção e aprofundamento dos acessos aquaviários e, por outro, a crescente complexidade técnica dos projetos, que exige operadores com experiência comprovada, frota adequada e capaci-



DISNEY NETO

Presença de grandes dragas tem se tornado cada vez mais perene, o que é bastante positivo para setor portuário

dade de mobilização. Delfim ressalta que parte relevante dessa atividade esteve associada a contratos de maior duração e maior previsibilidade operacional, o que representa um avanço positivo para o setor e contribui para ganhos de eficiência e planejamento, tanto para os operadores quanto para os usuários dos portos.

O ano passado foi particularmente intenso para a Van Oord no Brasil, com elevado nível de emprego da frota em praticamente toda a costa brasileira. As perspectivas positivas do mercado se refletiram em uma combinação de contratos de manutenção recorrentes e projetos relevantes de aprofundamento. A empresa concluiu etapa relevante do contrato de restabelecimento da profundidade do canal do Porto do Rio Grande, um dos maiores contratos de dragagem em execução no país, com volume superior a 15 milhões de metros cúbicos. As obras tiveram início em 2025 e serão retomadas a partir de março de 2026, após a janela ambiental, mantendo a Van Oord mobilizada no projeto ao longo deste ano.

No Norte, a Van Oord avançou com operações em Juruti e São Luís (MA), em projetos associados à Alcoa. No Nordeste, a empresa permanece ativa no Porto de Suape (PE) e no TMIB (Terminal Marítimo Inácio Barbosa), da VLI em Sergipe. No Sudeste, a empresa manteve ritmo robusto de trabalhos no Porto de Santos e no Porto do Açu, além de ter realizado no Espírito Santo a primeira dragagem na VPorts após a concessão.

No Sul, a Van Oord segue responsável pela dragagem de manutenção nos portos de Paranaguá (PR) e Itajaí (SC). “Esse volume de atividades confirma tanto a resiliência da dragagem como serviço essencial quanto a maturidade do mercado brasileiro, que segue demandando soluções técnicas, capacidade operacional e visão de longo prazo”, analisa o diretor geral da Van Oord no Brasil, Erick Aeck.

Atualmente, a Van Oord mantém sua operação no Brasil com quatro dragas de alto desempenho, posicionadas para atender à costa brasileira. São duas dragas de sucção autotransportadoras (hopper), cada uma



com capacidade de cisterna de 18 mil m³, e duas dragas de injeção de água (Water Injection Dredgers), prontas para responder de forma eficiente às demandas crescentes por serviços de dragagem de manutenção e aprofundamento.

A América Latina segue apresentando elevada atividade de dragagem, com outros equipamentos da frota da Van Oord empregados em projetos de grande porte. “Essa presença regional, aliada à nossa capacidade de mobilizar dragas adicionais a partir de mercados próximos, garante flexibilidade operacional e rapidez de resposta, assegurando níveis elevados de confiabilidade e continuidade dos serviços aos nossos clientes no Brasil”, destaca Aeck.

A DTA Engenharia considera que o emprego das dragas continuou intenso na costa brasileira em 2025. “Tanto para obras portuárias como para dragagens fluviais e na recuperação de praias com muitas obras em execução e em fase de projeto, dado que a elevação do nível dos mares é real e efetiva”, aponta o presidente da DTA Engenharia, João Acácio Gomes de Oliveira Neto.

Ele destaca que a DTA tem em seu portfólio recente a readequação do canal de acesso do Porto do Rio de Ja-

América Latina apresenta elevada atividade, com dragas empregadas em projetos de grande porte



SEBASTIAAN VAN LOENEN
Principal demanda para 2026 estará associada à continuidade do programa de concessões nos principais portos

neiro (RJ), que abrange a dragagem de aprofundamento do Cais da Gamboa e Área Barra Grande, além da derrocagem e preparação para aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos (SP) para 16 metros.

Em 2025, a DTA entregou a primeira obra no Piauí, que envolveu o desassoreamento e construção do cais e da retroárea do Porto de Luís Correia. A empresa também foi contratada para a dragagem de manutenção no trecho do Canal da Feitoria da hidrovia da Lagoa dos Patos, Rio Grande do Sul. Em outubro de 2024, a DTA iniciou a dragagem de manutenção do trecho do Rio Amazonas entre Tabocal e Foz do Madeira, na região Itacoatiara-Manaus.

As expectativas da Dratec Engenharia se confirmaram e a empresa conseguiu aumento da carteira de obras de dragagem. “Aguardamos 2026 com bastante otimismo para dar prosseguimento aos contratos de longo prazo vigentes e incorporando outros serviços de dragagem”, projeta o diretor da Dratec, Marcio Batalha.

Em 2025, a Dratec contratou com a concessionária de águas Iguá a dragagem do Complexo Lagunar da Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro (RJ).

Essa obra vai comportar a dragagem de três milhões de metros cúbicos, a criação de três áreas de manguezais para o plantio de 350 mil mudas e a criação de uma extensa rede de canais para permitir o transporte hidroviário de passageiros numa área extremamente adensada e com carência de transportes públicos. Também em 2025, a Dratec concluiu a dragagem do Porto de São Sebastião (SP) para a companhia docas local (CDSS) e, até o fechamento desta edição, aguardava a liberação ambiental para concluir a dragagem de um trecho do cais do Porto do Rio de Janeiro para a Portos-Rio.

A empresa também cita a dragagem do terminal da Petrobras em Macaé (RJ) e o derrocamento nos terminais da Transpetro nas Ilhas Redonda e Comprida, no Rio de Janeiro. Executou ainda a recuperação das praias de Piúma, no Espírito Santo, e de Piçarras, em Santa Catarina, além da dragagem

com tratamento de rejeitos de bauxita em Barcarena (PA).

A principal novidade dessa atividade no último ano ficou por conta da inédita concessão do serviço de dragagem à iniciativa privada. No leilão realizado em outubro de 2025, o Consórcio Canal Galheta Dragagem (CCGD), formado pela empresa brasileira FTS-Par e pelas belgas Deme Concessions NV e Deme Dredging NV superou a chinesa China Harbour Engineering Company (CHEC) Dredging na disputa por viva-voz, na B3, em São Paulo (SP). O lance final dado para pagamento da outorga foi de R\$ 276 milhões, com oferta de desconto de 12,63% em relação às tarifas cobradas hoje dos navios que atracam no terminal paranaense.

Após vencer o primeiro leilão de concessão de dragagem, em consórcio com empresas do grupo Deme, a FTS Participações prevê ganhos estruturantes, previsibilidade permanente de

calado e largura de canal, o qual considera o principal fator de competitividade do Complexo de Paranaguá (PR). A empresa projeta mais segurança e eficiência para os terminais do grupo — o TOEX, a PAR 09, a Fortepar e o Porto Ponta do Félix. O resultado do certame foi homologado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) no começo de dezembro.

O contrato inicial terá duração de 25 anos, período no qual terão que fazer investimentos de R\$ 1,2 bilhão. Além de fazer a dragagem, o consórcio vai ampliar o calado do canal, de 13,5 metros para 15,5 metros, para permitir a passagem de embarcações de porte maior do que as que atracam atualmente.

O CEO da FTSpar, Andre Maragliano, destaca que a dragagem representará redução de riscos de restrições operacionais e melhor planejamento comercial e logístico. Ele acrescenta

que os benefícios para o porto incluem redução de filas e do tempo de espera de navios, otimização do calado de operação, permitindo navios mais cheios, menor custo logístico por tonelada, mais competitividade internacional e redução de emissões devido à maior eficiência de navegação.

“Com a previsibilidade de calado trazida pela concessão e com o reposicionamento estratégico dos ativos do grupo, a FTS projeta um crescimento significativo. Para 2026, já trabalhamos com expectativas de aumento de volumes, ampliação do mix de cargas, melhoria de margens operacionais e maior participação de mercado, especialmente em Antonina, no PAR09 e na Fortepar”, projeta Maragliano.

Ele conta que algumas melhorias já começam a ser percebidas nos primeiros meses, principalmente na organização operacional, no planejamento e no monitoramento contínuo do canal.



NOSSO PROJETO É O MUNDO

Onde a água, a terra e a energia se encontram, a DEME surge, criando soluções para um mundo melhor e mais habitável. Líder global em energia offshore, dragagem, infraestrutura marinha, obras ambientais e concessões, a DEME combina quase 150 anos de experiência com uma frota de alta tecnologia e tecnologia de ponta para enfrentar os desafios mais complexos do mundo.

www.deme-group.com



Entretanto, o impacto mais profundo ocorre ao longo do primeiro ano de concessão, quando entram em vigor o novo regime de manutenção permanente, o calendário regular de dragagens, os indicadores de performance contratual e a gestão integrada com a autoridade portuária e os terminais. O ganho de previsibilidade começa cedo, mas o ciclo completo de eficiência se consolida entre seis meses e 12 meses após o início efetivo da concessão.

O cronograma é dividido em três grandes etapas. A fase pré-operacional, imediatamente após assinatura, inclui estruturação da sociedade de propósito específico (SPE), detalhamento técnico, mobilização de equipes e equipamentos e o alinhamento operacional com a autoridade portuária. Depois, vem a fase inicial de estabilização do canal com dragagem de manutenção contínua, regularização de cotas e o início do sistema de monitoramento ambiental e hidrográfico.

A terceira fase é a de manutenção permanente durante os 25 anos de concessão. Nela haverá os ciclos regulares de dragagem, relatórios de desempenho, o atendimento às metas do contrato e uma operação baseada em indicadores certificados. “Esse modelo garante que o canal se mantenha constantemente dentro dos parâmetros exigidos, eliminando o risco histórico de oscilações de profundidade”, ressalta Maragliano.

Para a Deme, o modelo de concessão tende a ser uma solução para os gargalos de dragagem nos portos públicos brasileiros. A avaliação é que grande parte desses portos já recolhe um valor de ‘Tabela I’ que seria suficiente para cobrir os custos necessários para manutenção e ampliação dos canais de acesso.

A Deme acredita que o modelo de concessão pode ajudar a alcançar previsibilidade, segurança jurídica e garantia de investimentos. “Ao apostar no modelo de concessão, a premissa básica de basicamente manter a mesma estrutura tarifária no contrato de concessão garante aos usuários um grande ganho de eficiência e redução de custos”, analisa o diretor-executivo da Deme.



ANDRE MARAGLIANO

Trabalhamos com expectativas de aumento de volumes, do mix de cargas e da participação de mercado

Na avaliação da Boskalis, a implementação do programa governamental de concessões da dragagem em portos públicos ampliou de forma significativa as oportunidades no mercado brasileiro, com a possibilidade de projetos de dragagem de maior escala e prazos de execução mais longos. A leitura é que esse novo cenário criou condições favoráveis para a participação de empresas com forte capacidade

técnica, experiência internacional e acesso a equipamentos de grande porte, atributos os quais a Boskalis considera alinhados ao posicionamento dela. A empresa também enxerga que, paralelamente, o mercado privado manteve demandas relevantes, predominantemente associadas a contratos de curto prazo e volumes mais reduzidos.

A Boskalis afirma que seguirá envolvida na análise e no desenvolvimento das próximas oportunidades de concessões de serviços de dragagem. Sob a ótica comercial, a empresa entende que esse modelo de contratação representa um importante diferencial, ao permitir a permanência dos equipamentos no país por períodos mais longos, fortalecendo o mercado local de dragagem. “Somam-se a isso a maior previsibilidade e segurança jurídica dos contratos, fatores que contribuem para um ambiente mais estável e atrativo para investimentos de longo prazo”, comenta van Loenen.

A Van Oord também avalia de forma positiva a concessão dos serviços de dragagem à iniciativa privada, por entender que esse modelo representa uma evolução relevante na forma de contratar o serviço no Brasil. Para a empresa, contratos de longo prazo tendem a oferecer mais previsibilidade



de, permitindo investimentos em frota, tecnologia e planejamento operacional, além de favorecer uma gestão mais eficiente dos riscos técnicos, ambientais e financeiros. Ao passo que, para o poder concedente, esse modelo contribui para maior confiabilidade dos níveis de serviço, redução de intervenções emergenciais e melhor controle do desempenho ao longo do tempo.

“Ao mesmo tempo, é fundamental que a modelagem das concessões seja bem calibrada, com alocação equilibrada de riscos, regras claras de reajuste e mecanismos que assegurem segurança jurídica. Quando bem estruturada, a concessão cria um ambiente mais atrativo e competitivo, capaz de elevar o padrão técnico da dragagem e fortalecer a eficiência do sistema portuário brasileiro no longo prazo”, sugere Aeck.

Na visão da DTA, o governo fez bem em contratar dragagens de longo prazo sob a forma de concessão para que as empresas possam comprar e investir em equipamentos novos e modernos. Para a empresa, esse modelo ainda precisa ser aperfeiçoado para privilegiar a engenharia brasileira, exatamente como se faz em países desenvolvidos. “Infelizmente, o nosso país não protege as empresas brasilei-

ras. Por outro lado, há que se contratar empresas independentes de dragagem sem vínculos com os terminais, dado o flagrante conflito de interesse — tema que, a nosso ver, precisa ser melhor equacionado”, alega Acácio.

Na visão da Dratec, as concessões para dragagem dos canais, bacias e berços dos grandes portos brasileiros podem se tornar um grande risco para a soberania do Brasil. “Considerando que as grandes empresas de dragagem são de origem estrangeira e que o mundo pode estar passando por grandes transformações, não podemos ficar dependentes em um setor responsável por 90% do comércio exterior do Brasil”, alerta Batalha.

Ele vê Estados Unidos, China, Rússia e Índia como mercados considerados fechados para a dragagem. Batalha ressalta que, nestes países, só operam dragas com bandeiras locais. Nos Esta-

dos Unidos, pela “Jones Act”, de 1920, existe a exigência adicional de os equipamentos terem sido construídos em estaleiros estadunidenses, favorecendo a indústria naval local.

A concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá delega a operação, manutenção e ampliação da via aquaviária de acesso a um concessionário privado. O modelo é considerado rentável para todos os players, além de mitigar o risco de interrupção da dragagem. Ele introduz uma gestão de ciclo de vida dos ativos, permitindo que o investimento seja planejado com visibilidade de longo prazo — com redução de mobilizações, melhor alocação de riscos e custos, e adoção de práticas de engenharia de confiabilidade, manutenção preventiva e otimização do ciclo de capital e operação. A expectativa é que esse modelo reduza litígios recorrentes em editais portuários e amplie a previsibilidade das obras, fortalecendo a capacidade dos portos brasileiros em receber navios de maior porte.

O governo federal prevê realizar outras concessões no mesmo modelo em 2026. Na visão da Leggio Consultoria, a solução tem impacto positivo, pois vai gerar mais eficiência na dragagem do acesso aos portos. A empresa que vence o leilão paga uma outorga para usufruir do ativo, assume os riscos do negócio e fica responsável pelo serviço durante o período estabelecido, recebendo diretamente dos armadores. Deste modo, ambos adquirem mais previsibilidade em relação à continuidade das operações.

Camila Affonso, sócia da Leggio, aponta que, do ponto de vista dos participantes do leilão, é imprescindível a realização de um estudo detalhado, com as projeções de demanda, custos envolvidos e mapeamento de riscos. Esse trabalho serve para embasar o cálculo da proposta adequada, considerando o modelo de negócio do prestador de serviço e as características específicas do segmento portuário e do ativo em questão.

Ela percebe o novo modelo oferecendo oportunidades interessantes para o mercado, mas requerendo atenção na elaboração da proposta, sob o



ERICK AECK

Ano intenso para Van Oord, com contratos de manutenção recorrentes e projetos relevantes de aprofundamento

Empresas identificam oportunidades no segmento público e privado no Brasil



APS/Divulgação



risco de comprometer a rentabilidade da operação. Camila recomenda que as empresas contem com auxílio especializado e isento para realizar este estudo, pois o setor de infraestrutura tem particularidades que impactam as projeções, principalmente por serem contratos de longo prazo.

Camila acredita que a concessão da dragagem contribuiu para resolver um tema crítico para a infraestrutura logística do país. Ela considera positiva a maneira como o leilão se concretizou, com a participação de empresas com histórico técnico na execução do serviço e experiência no ambiente regional de Paranaguá.

A consultora espera que, uma vez que outros leilões neste modelo sejam bem-sucedidos, haja uma consolidação da forma de contratar o serviço nos portos públicos, podendo aumentar a disponibilidade das dragas e a participação de empresas com esse perfil. Há expectativa de replicar o modelo para os portos de Santos (SP), Rio Grande (RS) e Salvador (BA).

“Existe um ambiente positivo dos investimentos sendo realizados e segurança maior porque existe operacionalidade da navegação do canal.

Complexidade técnica exige experiência, frota adequada e capacidade de mobilização



CAMILA AFFONSO

Novo modelo oferece oportunidades interessantes para mercado, mas requer atenção na elaboração das propostas

Precisamos do aprofundamento, manter Paranaguá num papel central na movimentação de contêineres, exige navios mais profundos”, analisa Camila.

Um aspecto positivo é a maior segurança de que as obras serão executadas pela iniciativa privada. A consultora observa, no entanto, que essa novidade é um modelo de governança mais complexa e acaba se afastando do modelo tradicional, Landlord, adotado em portos de outras regiões do planeta. “Não é usual ter o ‘fatiamento’ da prestação de serviços, que normalmente ficam concentradas na autoridade portuária”, comenta Camila.

Para a especialista, existe um contexto de aumento da complexidade da governança que será preciso acompanhar, porque, eventualmente, pode gerar algum tipo de impacto que hoje não é possível prever. Apesar de o leilão ter sido concluído com redução substantiva, em torno de 12% para o usuário final, será preciso observar essa mudança no longo prazo. Ela acrescenta que a autoridade portuária perde acesso à tarifa representativa de seu balanço, que poderá ter que ser reequilibrado através de outras tarifas, sob o risco de recair como cobrança sobre o usuário.

Além da dragagem, as empresas especializadas continuam a buscar a diversificação de suas atuações no país, aproveitando a experiência em outros serviços, inclusive em outras regiões do planeta. A Deme atua no mercado de infraestrutura, que abrange construção de portos, aeroportos, ilhas artificiais e túneis submersos, incluindo atividades correlatas ao setor de petróleo e gás, instalação de parques eólicos offshore e remediação ambiental.

“Naturalmente em cada região em que atuamos, o que inclui o Brasil, buscamos estar atentos a todas as áreas de atuação, buscando oportunidades de atuação. No Brasil, além das atividades de dragagem, acompanhamos com atenção os potenciais desdobramentos da indústria offshore, assim como potenciais investimentos na Margem Equatorial”, comenta Neto.

Com origem nos Países Baixos e mais de 115 anos de história, a Boska-

lis atua na criação de novos horizontes para seus stakeholders, atendendo aos mercados de portos, energia offshore, infraestrutura marítima e infraestrutura terrestre em todo o mundo. Loenen diz que, apesar de a empresa ser reconhecida no Brasil por sua atuação em dragagem, outras divisões do grupo Royal Boskalis também acumulam realizações expressivas em águas nacionais, com destaque para a Smit Salvage e a Offshore Marine Services.

Ele diz que a Boskalis compreende a relevância estratégica do mercado offshore como um todo e, desde a inauguração de seu escritório no Brasil, mantém como eixo central o atendimento a diferentes segmentos desse mercado, refletindo a amplitude de suas soluções marítimas. O grupo destaca os serviços de salvamento, transporte de plataformas no contexto de descomissionamento e apoio offshore, reforçando o posicionamento co-

mercial da Boskalis como um parceiro integrado para projetos de elevada complexidade.

A Boskalis globalmente conta com uma frota ampla e versátil composta por dragas de diferentes capacidades — dragas autotransportadoras de arrasto e sucção, cortadoras, dragas mecânicas e niveladores de fundo. Além das atividades de dragagem, a empresa dispõe de um extenso portfólio offshore (incluindo embarcações semissubmersíveis para transporte de cargas pesadas, embarcações de apoio à construção, AHTS (manuseio de âncoras) e rebocadores oceânicos, navios-guindaste, operações de mergulho submarino e levantamento batimétrico marítimo.

Loenen destaca que a Boskalis possui presença significativa na construção de parques eólicos offshore, presta serviços de longo prazo em terminais para instalações de petróleo e gás e é

a empresa líder global em salvamento marítimo, auxiliando embarcações em situação de risco. “Muitos desses serviços também vêm sendo prestados ao longo dos anos no Brasil. A empresa dispõe de infraestrutura física no Brasil e no exterior, além de equipes altamente qualificadas para atender projetos em todo o país”, ressalta o diretor.

A Van Oord se define como empresa infraestrutura marítima integrada, com atuação ao longo de todo o ciclo de vida de ativos costeiros, portuários e offshore. A estrutura conta com duas grandes unidades de negócios. Dredging & Infra, além da dragagem de manutenção e aprofundamento, abrange obras portuárias complexas, desenvolvimento de canais de acesso, proteção costeira, recuperação de áreas degradadas e soluções baseadas na natureza (Building with Nature). Essas atividades permitem à empresa par-

dratec
ENGENHARIA

PAIXÃO POR DESAFIOS

Especializada em recuperação ambiental, dragagem, píeres, canalização, terminais marítimos e oleodutos.



» OBRAS CIVIS



» RECUPERAÇÃO AMBIENTAL



» DRAGAGENS URBANAS



» OBRAS PORTUÁRIAS

dratec
ENGENHARIA

Av. Pastor Martin Luther King Jr, 126 - Office 1.000 Grupo 711 - Rio de Janeiro - RJ - CEP 20765-000
Tel.: 21 2580-6249 • 2303-6300 - dratec@dratecengenharia.com.br - <https://dratecengenharia.com.br>

tipicar de concessões e contratos de longo prazo.

A unidade Offshore Energy é voltada ao desenvolvimento e à construção de infraestrutura para energia offshore, com destaque para eólica marítima, mas também para soluções relacionadas à transição energética, como fundações, cabos submarinos e infraestrutura associada. Além disso, a empresa tem a linha de negócios Ocean Health, que reúne projetos ligados à restauração de ecossistemas marinhos, reforço da resiliência costeira e soluções que combinam infraestrutura com ganhos ambientais mensuráveis.

“Essa diversificação não representa um afastamento da dragagem, mas sim sua evolução natural. A dragagem continua sendo um pilar central, agora integrada a soluções mais amplas, de longo prazo e alinhadas às demandas atuais de sustentabilidade, eficiência e segurança jurídica dos projetos”, explica Aeck.

Batalha, da Dratec, ressalta que a empresa sempre atuou de forma diversificada desde a sua fundação, em 1983. Além da dragagem, o escopo da empresa abrange obras portuárias, oleodutos e emissários submarinos e diversas modalidades de obras hidráulicas e contenção de enchentes em áreas urbanas.

Acácio frisa que a DTA também oferece outros serviços, não se limitando à dragagem. Ele destaca engenharia portuária e consultoria de projetos, estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA), licenciamento e consultoria ambiental, bem como a recuperação de praias e obras costeiras. Também está no escopo da empresa a derrocagem e remoção de afloramentos rochosos em canais e hidrovias, projeto e construção de estruturas portuárias, marítimas, fluviais e dragagem ambiental.

A DTA vai executar as dragagens de aprofundamento do Porto de Natal (RN) e Porto de Recife (PE). Também está previsto o início das obras de derrocagem do Pedral do Lourenço, no Rio Tocantins, que marcará um passo importante para o desenvolvimento do setor hidroviário. Acácio diz que

Jan de Nul/Divulgação



Para Jan De Nul, nível de ocupação mostra necessidade permanente de manutenção e aprofundamento dos acessos aquaviários



JOÃO ACÁCIO GOMES DE OLIVEIRA NETO

Modelo precisa ser aperfeiçoado para privilegiar engenharia brasileira, como em países desenvolvidos

existem muitas oportunidades de serviços de dragagem em rios e que a concessão de hidrovias deverá ser uma realidade.

A Jan De Nul registrou uma demanda expressiva por serviços de dragagem em vias interiores no Brasil, especialmente no período entre 2022 e 2024. Nesse intervalo, houve alguns contratos privados de manutenção na Hidrovia do Rio Amazonas e a oportunidade de executar a dragagem de manutenção de aproximadamente 600 quilômetros da hidrovia do Rio Madeira, entre Porto Velho (RO) e Manicoré (AM), com o uso de uma draga Hopper (TSHD). “Observamos, de forma gradual e consistente, um crescimento da demanda por dragagem em vias interiores, impulsionado por fatores estruturais claros”, conta Delfim.

Nos últimos anos, a Boskalis tem sido frequentemente consultada para o desenvolvimento de estudos e prospectos voltados à dragagem de hidrovias e à navegação interior. A empresa avalia essas oportunidades de forma estratégica, apoiada em sua experiência internacional nesse tipo de projeto, executado em diferentes mercados ao redor do mundo, o que reforça sua capacidade de transferir conhecimento e soluções consolidadas para o contexto brasileiro. A Boskalis está executando grandes projetos de dragagem de vias navegáveis em diversos rios, como por exemplo a dragagem do Rio Weser, na Alemanha, e o projeto “Room for the Rivers”, nos Países Baixos.

Batalha diz que a Dratec vem participando de concorrências públicas

CRESCÇA

melhorando suas
instalações portuárias

Como uma empresa líder em dragagem e obras marítimas, nós viabilizamos o crescimento do volume de cargas movimentadas. Como? Expandindo e mantendo portos e aprofundando hidrovias em todo o mundo. Prepare-se para impulsionar a sua economia.

Assista aos nossos vídeos de desenvolvimento de portos

 vanoord.com/dredging

Van Oord 
Marine ingenuity

e convites de empresas particulares para diversos portos e terminais na costa brasileira, e em hidrovias, sendo que nas vias interiores sempre condicionadas à liberação da licença ambiental, que vem retardando projetos com a lentidão destes processos. O diretor cita o desafio de executar no Rio de Janeiro uma obra de grande porte numa região altamente sensível em termos ambientais com a presença de fauna e flora específicas do bioma de restinga.

Ele explica que os equipamentos operam com monitoramento frequente de equipes multidisciplinares e de agências ambientais. “Além da utilização de práticas rigorosas da emissão de CO₂, da utilização de diesel com baixo teor de enxofre, estamos utilizando de forma pioneira óleos hidráulicos biodegradáveis, não impactando o meio aquático em caso de eventual derramamento no mesmo”, destaca Batalha.

Acácio destaca que a DTA desenvolveu dragas 100% elétricas com telecomando e telemetria, operadas a distância, segundo ele, uma inovação destacada para o setor de dragagem e pioneiro em nível mundial. A DTA possui seis dragas de sucção e recalque de 8” a 24”; dragas mecânicas com batelões transportadores e seis dragas Hopper de mil m³ a 10,5 mil m³. Além disso, está em fase de aquisição mais duas dragas Hopper novas de cinco mil m³ e oito mil m³, respectivamente.

O diretor-executivo da Deme considera que as embarcações são os principais ativos do grupo e que as atividades de sustentabilidade relacionadas a elas são as que têm mais impacto em relação a esse elemento. “A frota própria da Deme já possui diversos ativos capacitados a operar com combustíveis mais sustentáveis como GNL (gás natural liquefeito), biocombustíveis, dentre outros. Contudo, ainda existem restrições de fornecimento no Brasil para que essas soluções sejam plenamente alcançadas”, ressalta Neto.

Loenen diz que a Boskalis está ativamente envolvida no desenvolvimento de projetos, soluções e equipamentos inovadores, com forte foco em desempenho ambiental e sustentabilidade.

Recuperação de praias e obras costeiras fazem parte do portfólio diversificado das empresas de dragagem

Nos últimos anos, o grupo implementou iniciativas e tecnologias voltadas à redução do consumo de combustível e das emissões de sua frota, alinhando a eficiência operacional às crescentes exigências ambientais do mercado.

Esse compromisso se reflete tanto nos investimentos em engenharia avançada quanto na adoção de práticas operacionais responsáveis, fortemente apoiadas pela cultura de segurança e sustentabilidade do programa Nina, que orienta todas as atividades da empresa. O diretor menciona que a mais recente draga autopropelida de grande capacidade do grupo, *Seaway*, está sendo construída com tecnologia que permite o uso de metanol verde como combustível alternativo.

Loenen detalha que o projeto da proa da embarcação e a propulsão por azipods também contribuem para uma operação mais eficiente em termos de consumo de combustível. “O conceito geral do projeto incorpora uma série de inovações de engenharia que proporcionam ganhos significativos de eficiência energética, resultando em uma redução expressiva das emissões e reforçando o posicionamento da Boskalis como parceira de referência em soluções sustentáveis para projetos de dragagem e infraestrutura marítima”, salienta o executivo.

Aeck diz que a Van Oord tem avançado de forma consistente na redução das emissões de suas operações, combinando inovação tecnológica, eficiência energética e o uso de combustíveis menos poluentes. Em 2025, chegou ao Brasil a draga *Vox Alexia*, embarcação preparada para operar com GNL e projetada para padrões

Porto de São Francisco do Sul/Divulgação



elevados de eficiência energética e redução de emissões.

Paralelamente, a empresa vem testando e ampliando o uso de combustíveis renováveis, além de implementar melhorias operacionais e tecnológicas em sua frota. A parceria com o Porto do Açú (RJ) tem permitido à Van Oord avançar em iniciativas relacionadas à transição energética em operações portuárias. “Nossa participação ativa na COP30 em 2025 reforçou esse posicionamento e contribuiu para gerar resultados práticos, estimulando parcerias e projetos voltados à descarbonização do setor marítimo portuário”, afirma Aeck.

A Van Oord entende que a plena utilização do potencial de equipamentos modernos depende do desenvolvimento da cadeia de fornecimento de combustíveis menos poluentes. “Investimentos em infraestrutura, escala e competitividade nesse setor são essenciais não apenas para viabilizar economicamente o uso desses combustíveis, mas também para acelerar sua adoção e ampliar os benefícios ambientais para toda a indústria”, salienta Aeck.

A sustentabilidade e a redução do impacto ambiental das operações também fazem parte da estratégia de longo prazo da Jan De Nul, especialmente considerando a relevância crescente do mercado de energias reno-



váveis offshore no portfólio do grupo. Segundo Delfim, esse compromisso está diretamente incorporado ao desenvolvimento da frota, dos equipamentos e à forma de concepção e execução dos projetos. O grupo assumiu o compromisso de reduzir suas próprias emissões de GEE em 40% até 2035.

A JDN projeta internamente seus próprios navios e sistemas, a fim de integrar soluções de eficiência energética, controle de emissões e desempenho operacional desde a fase conceitual dos projetos, e não apenas como adaptações posteriores. A partir dessa base, as iniciativas se estruturam em diferentes frentes complementares.

Uma parcela relevante da frota já opera com a tecnologia Ultra Low Emission (ULEV), desenvolvida internamente pelo próprio grupo. Esses sistemas permitem reduções substanciais nas emissões de óxidos de nitrogênio (NOx), material particulado e CO, além de ganhos consistentes de eficiência no consumo de combustível. Essa tecnologia é relevante para operações de dragagem, que são intensivas em energia e demandam longos períodos de operação contínua.

Em termos globais, a atual frota de dragagem do grupo Jan De Nul é composta por 29 dragas autotransportadoras de sucção e arrasto (Hoppers), 12 dragas de corte e sucção (Cutter Suction Dredgers), seis dragas retro-

escavadeiras (Backhoes), 17 batelões de casco bipartido, cinco dragas de injeção de água (WID) e uma embarcação dedicada à contenção de derramamentos de óleo e ao nivelamento do leito.

O grupo também dispõe de uma frota especializada composta por jack-up vessels para instalação de turbinas eólicas (WTIVs), embarcações para instalação de rocha submarina, lançamento de cabos e umbilicais, embarcações multipropósito, equipamentos de trenching e navios de grande capacidade de içamento (heavy lift). “Essa combinação de ativos reforça a capacidade do grupo de atuar de forma integrada nos diferentes segmentos marítimos e offshore, no Brasil e na região”, enfatiza Delfim.

Entre os projetos tecnicamente desafiadores e de elevada relevância operacional com atuação da JDN em 2025, Delfim cita a dragagem de aprofundamento do canal interno de Suape (PE). Essa obra é considerada de alta complexidade em função das características geológicas do material dragado, que exigiu soluções técnicas específicas e a mobilização de uma das dragas Backhoe mais potentes atualmente em operação.

“A disponibilidade desse tipo de equipamento de grande porte e capacidade não é comum no mercado regional, o que foi determinante para o atendimento às exigências técnicas do projeto e para o cumprimento dos prazos estabelecidos”, explica Delfim. A JDN também esteve empenhada na dragagem de manutenção do Porto de Paranaguá (PR), em um contrato de maior horizonte temporal, voltado à preservação dos níveis de serviço e à segurança da navegação em um dos principais corredores logísticos do país.

O último ano também marcou o início da dragagem de aprofundamento do canal de acesso externo ao Porto de São Francisco do Sul (SC). Delfim diz que se trata de um projeto pioneiro e de grande relevância para o sistema portuário nacional, não apenas pelo volume envolvido, mas sobretudo pelo conceito adotado. Nessa obra, o material dragado do canal externo está sendo utilizado de forma bené-

fica na recuperação da linha de costa do município de Itapoá (SC). O projeto contempla aproximadamente 12 milhões de m³ dragados no canal e cerca de sete milhões de m³ reaproveitados na restituição da linha de costa, conciliando ganhos logísticos, ambientais e sociais em uma abordagem integrada.

Além desses contratos de maior porte, Delfim destaca a sequência de obras de dragagem de manutenção executadas pela Jan De Nul com a draga *TSHD Ortelius*. Em um intervalo de aproximadamente três meses, foram conduzidos quatro projetos distintos, em quatro estados diferentes, abrangendo desde o Espírito Santo até o Pará. “Essa campanha evidenciou a capacidade do grupo de mobilizar rapidamente equipamentos e equipes, oferecendo soluções eficientes mesmo em um cenário de logística complexa e de múltiplos requisitos regulatórios locais”, ressalta.

O diretor comercial da JDN no Brasil explica que esses contratos, firmados ao longo de 2025, se estendem para 2026, garantindo uma elevada ocupação dos ativos da JDN e reforçando a importância de projetos bem estruturados, com visão integrada entre infraestrutura portuária, meio ambiente e desenvolvimento regional.

Delfim conta que a Jan De Nul acompanhou de forma muito próxima o processo de concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá desde as suas fases iniciais, incluindo a participação ativa na consulta pública. A JDN considera um marco importante para o setor de infraestrutura aquaviária no Brasil, na medida em que inaugura um modelo de contratação com foco em contratos de longo prazo, previsibilidade operacional e possibilidade de maior eficiência sistêmica. “Entendemos que se trata de um modelo funcional e sustentável, com potencial de gerar ganhos relevantes para o sistema portuário como um todo”, comenta Delfim.

Ele pondera que a JDN vê que esse modelo ainda tem espaço para evoluir, aprimorando distribuição de riscos entre poder concedente e concessionário, de forma a refletir melhor as particularidades técnicas, operacionais e de capital intensivo inerentes à

dragagem. A leitura é que um equilíbrio adequado de riscos é fundamental para atrair operadores experientes, estimular investimentos contínuos em frota e tecnologia e garantir níveis de serviço elevados ao longo de todo o período concessório.

A JDN também considera relevante que, nas próximas concessões planejadas, os critérios de qualificação e participação dos concorrentes sejam cada vez mais bem calibrados, privilegiando empresas e consórcios cuja atividade principal esteja diretamente relacionada à dragagem e à gestão de infraestrutura aquaviária. “Esse cuidado contribui para assegurar que os concessionários tenham efetiva capacidade técnica, operacional e histórico comprovado no segmento”, analisa Delfim.

Ele salienta que, do ponto de vista de mercado e de boa governança, é saudável que o poder concedente avalie mecanismos que preservem a ampla concorrência ao longo do tempo, evitando concentrações excessivas de concessões em um único ente econômico, assim como de ente controlado, direta ou indiretamente, por Estados soberanos ou agências estatais.

Na avaliação da JDN, a adoção de critérios claros de independência decisória, transparência societária e alinhamento de interesses contribui para a proteção de infraestruturas críticas, para a segurança operacional de longo prazo e para a sustentabilidade econômica do sistema portuário e hidroviário brasileiro. A empresa acredita que a pluralidade de operadores qualificados tende a fomentar inovação, eficiência e resiliência ao setor.

Os gargalos de acesso a grandes portos brasileiros hoje prejudicam a recepção de porta-contêineres mais modernos, adiando a renovação da frota e o uso de combustíveis renováveis e menos emissores. O alerta é do Centro de Navegação Transatlântica (Centronave), que cita a demora no avanço da dragagem para aprofundamento e manutenção dos canais de acesso, assim como a falta de capacidade instalada nos terminais portuários que operam contêineres no país.

Investimentos precisam acompanhar crescimento da movimentação de cargas para dar competitividade aos portos brasileiros

“Os navios hoje que saem dos estaleiros, ou com emissão reduzida ou com emissão zero, são navios maiores e que não entrariam em portos brasileiros por falta de infraestrutura, condenando a continuarmos usando uma frota mais velha e emissora de carbono”, afirma o diretor-executivo do Centronave, Cláudio Loureiro.

Ele lembra que, apesar do adiamento da decisão sobre estrutura Net Zero da Organização Marítima Internacional (IMO) para outubro de 2026, serão estabelecidas regras para eliminar as emissões do transporte marítimo global até 2050, com aplicação de sobretaxa para os armadores que não se enquadrarem às metas de redução de emissões.

Loureiro acrescenta que esse atraso na renovação da frota terá impacto no preço dos produtos, que já são distantes dos grandes mercados consumidores e porque a movimentação acaba sendo mais cara. “Alguns navios custam até US\$ 100 mil para esperar três a quatro dias em Santos, consumindo combustível fóssil. Eles não poderão ser trocados porque os portos não têm capacidade de recepção”, lamenta.

Ele menciona a falta de capacidade física em Santos (SP), que opera hoje com taxas de ocupação acima de 90%, além do limite usual de eficiência de aproximadamente 65% preconizado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). O cenário, observa, é de falta de berços, de armazenagem e de calado para navios de maior porte em relação aos que escalam os portos do país atualmente.



Os transportadores marítimos de longo curso chamam a atenção para o déficit de infraestrutura portuária, principalmente no maior porto do país. Há mais de uma década, o Porto de Santos não recebe uma expansão significativa de cais, assim como os portos brasileiros. A avaliação do Centronave é que a demanda cresceu, os navios aumentaram de tamanho, chegando a 366 metros, mas a infraestrutura permaneceu estagnada.

O Centronave estima que o custo anual da ineficiência e dos navios parados em fila seja da ordem de R\$ 1,6 bilhão, deixando de exportar US\$ 20,6 bilhões anualmente por Santos devido ao déficit, prejudicando exportadores, importadores e, conseqüentemente, o consumidor brasileiro.

Para a JDN, o Brasil segue apresentando uma combinação singular de desafios operacionais, necessidade de aumento de calados, adaptação à frota de navios de maior porte e uma série de entraves regulatórios e administrativos, com especial foco àqueles vinculados ao licenciamento ambiental e tributários. A empresa entende que, nesse contexto, a dragagem permanece como um elemento estruturante da competitividade logística do país, exigindo planejamento de médio e longo prazos, contratos mais robustos e elevada capacidade técnica por parte dos operadores.



Delfim avalia que, apesar da maturidade crescente do mercado e da evolução dos marcos regulatórios, ainda persistem incertezas de natureza jurídica e administrativa que impactam o ambiente de contratação. Ele diz que, mesmo em processos licitatórios conduzidos de forma objetiva e tecnicamente consistente, por vezes concorrentes não exitosos recorrem a ações administrativas, regulatórias ou judiciais como tentativa de alterar o resultado dos certames. “Normalmente menos capacitados tecnicamente e muitas vezes mais por frustração competitiva do que por fundamentos técnicos robustos.”

O diretor comercial considera que, embora na maioria dos casos acabe prevalecendo atuação técnica, objetiva e imparcial dos órgãos de controle e supervisão, esses movimentos acabam gerando atrasos relevantes na implementação dos contratos, uma vez que a administração pública é obrigada a analisar cada uma dessas manifestações.

Segundo Delfim, é um fator que adiciona ineficiência ao sistema, sem que se percebam, na prática, efeitos dissuasórios ou consequências proporcionais para os agentes que recorrem sistematicamente a esse tipo de iniciativa. “Esse cenário reforça a importância de processos cada vez mais claros, previsíveis e tecnicamente bem funda-

mentados, bem como de mecanismos que contribuam para maior celeridade e segurança jurídica na execução dos projetos”, recomenda Delfim.

Olhando para 2026, a JDN observa um pipeline bastante relevante de oportunidades tanto no segmento público quanto no privado. No curto prazo, a empresa lidera em fase avançada de disputa um contrato de dragagem de aprofundamento e manutenção no Porto de Santos. Recentemente, a JDN também assinou contrato para a recuperação de parte da linha de costa de Navegantes.

Além dessas oportunidades já concretas, a JDN tem no radar uma série de potenciais projetos distribuídos praticamente por toda a costa brasileira, bem como algumas iniciativas relacionadas à navegação interior que já se encontram em estágio de desenvolvimento. Esse movimento reflete tanto a necessidade recorrente de manutenção dos acessos aquaviários quanto a busca por maior eficiência logística em portos estratégicos.

A JDN também está atenta às concessões dos canais de acesso aos portos de Itajaí (SC), Rio Grande (RS) e Santos (SP), que já foram anunciadas pelo poder concedente como processos próximos de publicação. A empresa vê essas iniciativas como estruturantes, com potencial de estabelecer novos referenciais para a gestão de acessos aquaviários no país.

“O próximo período será marcado por um calendário político mais intenso, o que tende a influenciar o ritmo de alguns processos licitatórios. A nossa leitura é que parte dessas concorrências pode acabar se concentrando de forma mais acumulada no primeiro semestre de 2026. Ainda assim, o cenário geral permanece positivo, com uma carteira de projetos consistente e perspectivas favoráveis para empresas com capacidade técnica, operacional e financeira comprovadas”, pondera Delfim.

A Van Oord enxerga 2026 como um ano promissor para a continuidade da elevada demanda por serviços de dragagem no Brasil, tanto em portos públicos quanto privados. Entre as principais oportunidades, a empresa aguarda as possíveis concessões dos acessos aquaviários dos Porto de Itajaí e do Porto do Rio Grande, projetos estratégicos e de grande relevância para o setor portuário nacional.

Além disso, a exemplo do que ocorreu em 2025, a Van Oord observa crescimento consistente da demanda por parte de grandes iniciativas privadas e parcerias público-privadas, especialmente ligadas à modernização, ampliação de capacidade e aumento da eficiência da infraestrutura portuária. Esses investimentos, na percepção da empresa, são fundamentais para acompanhar o crescimento da movimentação de cargas e preservar a competitividade dos portos brasileiros.

A Van Oord avalia que o Sudeste e o Sul devem concentrar a maior parte da demanda, com destaque para os portos de Porto de Santos, Paranaguá, Itajaí e Porto do Rio Grande. Ao mesmo tempo, o Norte do país também apresenta um potencial relevante, impulsionado pelo desenvolvimento de novos corredores logísticos e pela intensificação das operações nos portos da Amazônia.

“Esse conjunto de oportunidades, aliado ao avanço dos modelos de concessão e ao fortalecimento das parcerias entre os setores público e privado, reforça a perspectiva de um mercado de dragagem dinâmico e estruturado, consolidando o Brasil como um player estratégico no comércio marítimo global”, afirma Aeck. ■



Intermodal

by informa•••



**SOLUÇÕES
LOGÍSTICAS
DE PONTA
A PONTA**

30^a
EDIÇÃO

+49.000
visitantes

14-16 | ABRIL
2026
DISTRITO
ANHEMBI



+55.000
m² área

Prepare-se para a **30^a edição** histórica da **Intermodal South America**, o **maior evento das Américas** e o segundo maior do mundo em transporte de cargas, logística, intralogística e comércio exterior. A edição de 2025 superou todas as expectativas em público, negócios gerados e experiências. Em 2026, o visitante terá uma nova oportunidade de explorar inovações, tendências, soluções, tecnologias e networking em um ambiente essencial para toda a cadeia logística.

+500
marcas
expositoras



Promoção e
Organização



Patrocinadora
Anfitriã



**COMPRE SEU
INGRESSO DE
VISITAÇÃO**



INTERMODAL.COM.BR



4° Interlog Summit

Congresso Intermodal
Internacional

+

XXIX CNL by **ABRALOG**
Associação Brasileira de Logística
CONFERÊNCIA NACIONAL DE LOGÍSTICA

O **4° Interlog Summit** acontece dentro da Intermodal South America 2026 e reúne os maiores especialistas em **logística, transporte, infraestrutura, inovação e comércio exterior**. É a combinação do **Congresso Intermodal** com a **Conferência Nacional de Logística da ABRALOG**, oferecendo cinco trilhas que aprofundam os principais temas da cadeia logística: **Mercado e Comércio Exterior, Intralogística, Inovação e Tecnologia, Transporte Multimodal e Infraestrutura**, além de Estratégia, Gestão e Excelência Operacional.



14-16 | ABRIL
2026
DISTRITO
ANHEMBI



Confira a programação completa e as opções de ingresso para garantir a melhor experiência de acordo com o seu perfil.



SEJA UM CONGRESSISTA





Empresas apostam em embarcações potentes e eficientes, capazes de atender a diferentes manobras

Camorim/Divulgação

Eficiência e segurança

Descarbonização e porte dos navios exigem soluções técnicas na operação de rebocadores portuários

Danilo Oliveira

A alta ocupação dos portos brasileiros e o aumento do porte dos navios de longo curso que os escalam exigem mais eficiência dos rebocadores e diversificação e complexidade das manobras. As empresas vêm conseguindo dar conta do recado e continuam a ampliar suas frotas com investimentos em novas embarcações e em tecnologias de descarbonização. A atividade segue aquecida e com novas encomendas de rebocadores para construção em estaleiros brasileiros. Entre os desafios estão o monitoramento e os padrões de segurança para garantir operações sustentáveis e eficientes.

A Camorim considerou o ano de 2025 bastante positivo para a empresa, e um período de consolidação e fortalecimento operacional. A avaliação é que houve avanço de forma consistente em

Perspectivas são impulsionadas por investimentos dos armadores e donos da carga, aumento da atividade econômica e pela expansão da capacidade portuária

eficiência, ampliação da capacidade de resposta e atendimento a manobras de maior complexidade. Além disso, a entrega de novos rebocadores ao longo do ano contribuiu diretamente para a ampliação da presença e para o fortalecimento da posição da empresa nos portos em que já atuava.

Em regiões estratégicas como Santos (SP), Sepetiba (RJ), Vila do Conde (PA) e Porto do Açu (RJ), a Camorim registrou aumento na movimentação. A leitura da empresa é que esse acréscimo deve-se à expansão da atividade portuária e à confiança dos clientes na qualidade dos serviços prestados. “Crescemos de forma responsável, com investimentos alinhados à demanda e à sustentabilidade das operações”, afirma a coordenadora comercial da Camorim Serviços Marítimos, Stéfany Duarte.

As operações de longo curso continuaram sendo o principal impulsor dos resultados da Camorim no último ano. Destaque para o suporte aos porta-contêineres, para o volume de exportação de minério e para o crescimento das operações de grãos. Nesse contexto, além dos portos tradicionais do Sul e Sudeste, sempre com grande demanda nas operações de navios de grãos, a Camorim observa um avanço significativo da exportação de grãos pelos portos do Arco Norte, como Santarém (PA), Vila do Conde (PA) e Itaquí (MA), que tiveram papel relevante no desempenho do ano.

Também houve maior participação em operações de combustíveis e em operações ship-to-ship (STS), especialmente nos portos de Sepetiba e do Açú, no estado do Rio de Janeiro. “Esse conjunto de cargas trouxe maior estabilidade operacional e contribuiu de forma decisiva para os resultados positivos do apoio portuário em 2025”, analisa Stéfany.

O ano de 2025 também foi de forte avanço para a Svitzer Brasil. A empresa manteve o ritmo positivo que o setor vem observando nos últimos anos e conseguiu ampliar a atuação com iniciativas estratégicas em inovação, sustentabilidade e expansão operacional. Atualmente, a empresa opera em diversos portos brasileiros, incluindo Itaquí (MA), Salvador (BA), Suape (PE), Pecém (CE) e Fortaleza (Mucuripe-CE), Santos (SP), Vitória (ES), Rio Grande (RS), São Francisco do Sul (SC) e Itapoá (SC), além de Paranaguá (PR) e Antonina (PR).

Durante a última Intermodal, realizada em abril em São Paulo (SP), a Svitzer celebrou 10 anos de operação no Brasil e a trajetória de crescimento contínua. “Hoje, estamos presentes em nove dos principais portos do país e continuamos com uma alta taxa de investimento e construção de embarcações novas e modernas nos estaleiros brasileiros. Posso dizer que 2025 foi um ano de expansão, consolidação e preparação para um ciclo ainda mais robusto de desenvolvimento no apoio portuário brasileiro”, resume o presidente da Svitzer no Brasil, Daniel Reedtzt Cohen.

Ele afirma que a frota da Svitzer atende qualquer tipo e tamanho de navio que escala a costa brasileira e a carteira de clientes é diversificada e em expansão. Incluindo todos os tipos de cargas containerizadas no longo curso e cabotagem, além dos grãos em geral (soja, milho, açúcar etc.) fertilizantes, granéis líquidos (combustíveis), cargas de projetos e automóveis em navios ro/ro.

Cohen ressalta que as operações de apoio à indústria offshore (reboque de embarcações e instalações destinadas ao apoio de plataformas), apoio e reboque de navios com problemas técnicos para locais seguros, assistência em docagens e desenchalhes exigem coordenação rigorosa e padrões elevados de segurança, o que a empresa segue fortalecendo.

A Saam Towage também vem apresentando crescimento sólido ao longo dos anos, principalmente a partir da aquisição de 21 rebocadores da Starnav em meados de 2023, que viabilizou a expansão das atividades da Saam para novos portos no Brasil. “A empresa enfrenta grandes desafios no futuro, com a demanda por rebocadores cada vez mais potentes e eficientes, e a Saam vem se preparando para manter o pleno atendimento às necessidades de nossos clientes”, avalia a gerente da Saam Towage no Brasil, Renata Ervilha.



DANIEL REEDTZZ COHEN

Seguimos investindo na atualização tecnológica da nossa frota de rebocadores e na formação das equipes

A Saam conta hoje com 67 rebocadores, sendo 63 próprios e quatro afretados a casco nu. Em 2025, a empresa obteve prioridade de financiamento junto ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) para a construção de quatro rebocadores. “O processo de contratação do estaleiro ainda está em andamento, mas temos previsão de definir este contrato em breve”, conta Renata.

Ela diz que a Saam busca manter sua frota de rebocadores estrategicamente distribuída ao longo da costa para atender estas operações especiais, contando com 67 rebocadores, de até 86 toneladas de bollard pull, sendo 19 embarcações dotadas de guincho de popa e 15 embarcações com sistema de combate a incêndio classe FIFI-1, eficientes em situações de emergências em navios e terminais portuários.

A Svitzer Brasil conta com uma frota em expansão, com 23 rebocadores em operação no país, distribuídos entre os nove portos onde atua. Cohen salienta que a frota é uma das mais novas do mercado e composta 100% por embarcações próprias, garantindo a capacidade necessária para atender com segurança e eficiência às demandas dos clientes. Ele frisa que os planos de expansão seguem firmes e alinhados ao crescimento do mercado brasileiro.

Recentemente, a Svitzer recebeu do Estaleiro Rio Maguari (ERM) o rebocador *Svitzer Copacabana*, que reforça a capacidade operacional, especialmente nas operações com navios de GNL. A embarcação conta com sistema externo de combate a incêndio FIFI-1 e é um rebocador ASD da série 2300 Rampart, com 23,2 metros de comprimento, velocidade de até 13 nós e bollard pull de 70 toneladas.

“Essa entrega reforça nosso compromisso de longo prazo com o mercado brasileiro. Ainda temos mais dois rebocadores encomendados ao Estaleiro Rio Maguari, previstos para entrega até o próximo ano (2026)”, projeta. Cohen diz que, com esses avanços, a Svitzer já conta com uma operação de 23 rebocadores em todo o país, mantendo uma frota moderna, eficiente e preparada para atender às demandas dos portos onde atua.

Saam Brasil/Divulgação



Em 2025, a frota da Camorim superou a marca de 150 embarcações ativas entre apoio portuário e offshore, incluindo rebocadores azimutais e convencionais, balsas, lanchas, LHs (manuseio de linhas e amarrações), PSVs (transporte de suprimentos), AHTs (manuseio de âncoras), OSRVs (combate a derramamento de óleo), MPSVs (multipropósito), FSVs (suprimentos de cargas rápidas), e equipamentos especializados como cábreas. Stéfany acredita que os investimentos contínuos iniciados nos últimos anos levaram a empresa a operar uma das maiores e mais diversificadas frotas do país.

Desse total, a maior parte é composta por embarcações próprias, contribuindo com a estabilidade operacional, ao passo que uma pequena parcela permanece afretada para garantir flexibilidade e rapidez na resposta às demandas regionais. “Essa estrutura diversificada permite atender, com segurança e eficiência, diferentes perfis de operação nos portos e nos projetos offshore em que atuamos”, destaca a coordenadora da Camorim.

A empresa concluiu, no ano passado, a entrega de cinco rebocadores azimutais, construídos no estaleiro Detroit Brasil, em Itajaí (SC), todos já em operação em portos brasileiros. A entrega mais recente ocorreu no segundo semestre de 2025, com a entrada em operação do rebocador *C Harpia*, embarcação a qual Stéfany é madrinha. A empresa venceu a categoria ‘Maior incremento de frota’, na primeira edição

Saam Towage vem apresentando crescimento sólido e enxerga grandes desafios no futuro, com demanda por rebocadores cada vez mais potentes e eficientes

do prêmio ‘Navegue + Brasil’. “Nossa intenção é continuar expandindo a frota nos próximos anos. Tudo isso demonstra visão estratégica e uma preparação para o futuro do setor”, comenta Stéfany.

Entre os destaques da Camorim em 2025, Stéfany cita o alto volume de operações STS realizadas no Porto Sudeste, em Itaguaí (RJ), que exigiram planejamento preciso, alta disponibilidade da frota e atuação integrada das equipes operacionais. A Camorim esteve envolvida em manobras de elevada complexidade em diferentes portos, ao longo do ano, como operações realizadas em Vila do Conde (PA), que demandaram elevado padrão técnico, coordenação com práticos e protocolos de segurança, reforçando a capacidade da empresa em atender operações críticas.

Stéfany relata que a Camorim segue atuando, sempre que demandada, em manobras e simulações envolvendo navios de maior porte, uma vez que sua frota atende aos requisitos técnicos para operar com segurança e eficiência nesses cenários. Em 2025, a empresa continuou a participar de estudos e simulações conduzidos por centros de referência, como a Universidade de São Paulo (USP), contribuindo para a definição das melhores composições de rebocadores para navios de grande porte.

Paralelamente, as equipes operacionais passaram por treinamentos específicos, a fim de garantir alinhamento técnico e operacional às novas exigências do mercado. “Essa atuação reforça o preparo da Camorim para acompanhar a tendência de crescimento do porte dos navios nos portos brasileiros”, ressalta a coordenadora comercial.

Cohen diz que a frota da Svitzer é moderna e de alta performance, plenamente capacitada para manobras com navios de maior porte, incluindo operações relacionadas ao New Panamax. “Seguimos investindo na atualização tecnológica da nossa frota de rebocadores e na formação das nossas equipes, incluindo a utilização de simuladores portáteis que permitem treinar os nossos comandantes em diversos cenários, rotineiros e complexos”, destaca o executivo.

Ele também cita participações regulares em simulações com portos, clientes e demais stakeholders, contribuindo para o desenvolvimento de novos projetos e melhorias operacionais. Esse trabalho conjunto, segundo Cohen, assegura maior previsibilidade para os clientes e adapta as operações ao crescimento do porte dos navios. “Esses investimentos e iniciativas asseguram que nossos profissionais estejam sempre preparados e altamente qualificados para responder às demandas associadas a navios de grande porte nos portos brasileiros, com segurança e eficiência”, declara Cohen.

Em 2025, a Saam realizou uma série de operações especiais, dentre elas a movimentação de uma plataforma offshore (jack-up) em Salvador (BA), atividades de apoio marítimo na Baía de Campos, desentalhe e acompanha-

SAAM Towage renova **ISO 14001**



A SAAM Towage Brasil renovou, em 2025, a certificação **ISO 14001:2015**, obtida em 2024, reforçando seu compromisso com a sustentabilidade e a gestão ambiental alinhada aos padrões internacionais. A certificação reflete práticas focadas na redução de impactos ambientais, eficiência operacional e conformidade regulatória.

Nossa presença no Brasil



+ 60
rebocadores



18
portos



Mais de
20
anos operando
no Brasil

Svitzer/Divulgação



mento de embarcações na região norte do país e operações de reboque oceânico.

Ao longo de 2025, a Saam participou de simulações em diversas instituições, envolvendo novas operações em diferentes portos brasileiros, dentre os quais os portos de Belém (PA), Tubarão (ES) e Praia Mole (ES), Santos (SP), Paranaguá (PR) e São Francisco do Sul (SC). “Temos observado uma demanda crescente para a entrada de navios cada vez maiores nos portos, o que demanda uma frota de rebocadores bastante potentes e confiáveis, que é uma das grandes vantagens competitivas da Saam”, analisa Renata.

Para a Svitzer, o apoio portuário no Brasil mantém boas perspectivas para os próximos anos, impulsionado pelos investimentos dos armadores e donos da carga, como também pelo aumento da atividade econômica e pela expansão da capacidade portuária. Cohen explica que, à medida que esses atores reforçam e ampliam as suas operações, a empresa se compromete a apoiá-los nessa trajetória, oferecendo soluções de rebocagem seguras, eficientes e alinhadas às suas necessidades presentes e futuras.

Ele também observa desafios importantes, especialmente relacionados ao aumento do fluxo e ao crescimento do porte dos navios que frequentam os já movimentados portos brasileiros. Segundo Cohen, esse cenário exige equi-

Ano de 2025 para Svitzer foi de expansão, consolidação e preparação para ciclo mais robusto de desenvolvimento no apoio portuário

pamentos ainda mais capazes e equipes altamente preparadas. Para responder a essa evolução, a Svitzer vem investindo em inovação, com destaque para o desenvolvimento do rebocador *TRANSverse* — projeto da companhia que oferece maior manobrabilidade e controle lateral, atualmente operando com sucesso na Holanda e na Austrália.

Cohen ressalta que, paralelamente, a Svitzer mantém compromisso com o aprimoramento das competências de suas equipes para acompanhar a modernização dos ativos físicos. “Mantemos uma visão positiva para o mercado e seguimos comprometidos em investir tanto na capacidade operacional quanto na qualificação das nossas equipes, assegurando uma atuação cada vez

mais eficiente, segura e alinhada às necessidades dos portos brasileiros”, afirma Cohen.

Para a Camorim, o apoio portuário no Brasil apresenta perspectivas positivas para os próximos anos, impulsionado pela expansão da movimentação de cargas, pelos investimentos em infraestrutura e pela entrada de navios cada vez maiores nos principais portos do país. A avaliação é que esse cenário tende a elevar a demanda por operações de apoio mais eficientes, seguras e tecnologicamente avançadas.

Entre os principais desafios do setor está a necessidade de acompanhar o ritmo de modernização das operações portuárias. Stéfany vê a crescente complexidade das manobras, associada ao aumento do porte das embarcações e a exigências operacionais mais rigorosas, requerendo soluções técnicas cada vez mais especializadas, com maior incorporação de tecnologia embarcada, sistemas de monitoramento, eficiência energética e elevados padrões de segurança. Tudo implicando investimentos contínuos e planejamento de longo prazo.

A coordenadora ressalta que, com mais de 30 anos de atuação no mercado, a Camorim mantém uma frota atualizada e dimensionada para atender diferentes perfis operacionais, alinhada às melhores práticas internacionais. “A experiência acumulada ao longo dessas décadas, aliada à capacidade de adaptação às transformações do setor, nos dá segurança e confiança para seguir evoluindo de forma responsável, consistente e sustentável, contribuindo para o desenvolvimento da atividade portuária no Brasil”, afirma Stéfany.

Stéfany destaca ainda que, no último ano, a Camorim avançou de forma prática nas iniciativas de descarbonização, priorizando o uso de energia de terra (Onshore Power Supply – OPS) sempre que disponível, reduzindo o acionamento de motores auxiliares e as emissões. Atualmente, mais da metade dos portos onde a empresa atua conta com esse fornecimento.

Com essa nova forma de abastecimento, a Camorim estima chegar a uma redução anual de mais de três mil toneladas de CO₂. Além disso, a em-

presa mantém ações contínuas de eficiência energética, monitoramento de consumo e estudos sobre combustíveis de menor impacto ambiental, visando operações mais sustentáveis.

Cohen, da Svitzer, também destaca o avanço em projetos relevantes de eletrificação portuária em Rio Grande (RS) e Salvador (BA), no início do ano passado. E fala que existem, inclusive, outras soluções semelhantes sendo evoluídas ou em operação em Santos (SP) e Suape (PE), o que reforça a atuação em soluções de OPS no país. A Svitzer também realizou, em parceria com a Vibra, o primeiro teste no Brasil com óleo diesel marítimo contendo até 20% de biodiesel em rebocadores, visto como um marco para a descarbonização das operações portuárias.

Renata também enfatiza que a Saam tem iniciativas ligadas à redução de emissões. Segundo a gerente, a diretoria de sustentabilidade da empresa está

engajada em diversos projetos, com metas agressivas de eficiência energética a serem atendidas até 2030, como por exemplo, ter 100% de seus contratos com clientes com cláusulas de sustentabilidade e, ao menos, 10% da frota de rebocadores com propulsão sustentável.

A Saam tem um sistema implantado em seus rebocadores que emite alertas quando a embarcação ultrapassa o limite ótimo de velocidade e busca constantemente infraestrutura de terra para recebimento de energia limpa nos intervalos entre as manobras. A empresa possui um sistema de gestão ambiental certificado pela norma ISO (14001:2015), que reforça a cultura de conscientização ambiental, com controle rígido dos requisitos legais; redução da geração e descarte adequado de resíduos e efluentes; controle e redução do consumo de diesel.

Renata cita que o programa de ges-

tão de gases de efeito estufa (GEE), com monitoramento mensal de KPIs (indicadores chave de desempenho), verificado pelo Programa Brasileiro GHG Protocol–FGV (Fundação Getúlio Vargas) obteve o Selo Ouro pelo quarto ano consecutivo. A Saam recebeu ainda certificado de operações 100% Neutras em Carbono, pelo terceiro ano consecutivo, com a aquisição de créditos de carbono correspondente a 100% das emissões da empresa.

Nessa jornada de descarbonização, a Svitzer destaca ainda a parceria com a Vibra na realização de um teste no Brasil utilizando óleo diesel marítimo com até 20% de biodiesel em rebocadores. “Os resultados foram extremamente positivos e já avaliamos a possibilidade de ampliar essa mistura para até 30% no futuro, o que representa um passo real rumo a operações de menor impacto ambiental”, projeta Cohen.

A eletrificação portuária é vista como

GENMA

- We Deliver Success Together -

Bulk Material Handling Solutions

- ✓ Ship Loader
- ✓ Mobile Harbor Crane
- ✓ Scraper Ship Un-loader
- ✓ Bucket Chain Ship Un-loader
- ✓ Grab Ship Un-loader
- ✓ Pneumatic Ship Un-loader
- ✓ Transhipment System

+55 35 98818-0755 ✉ joao.palma@genmasolutions.com

www.genmasolutions.com



GENMA SOLUTIONS



um passo importante, na medida em que os projetos de OPS em diferentes portos permitem que os rebocadores atracados operem com energia fornecida em terra, eliminando a necessidade de geradores a diesel e reduzindo em mais de 15% as emissões de CO₂ durante o período de atracação. “Sabemos que muitos dos nossos clientes têm metas claras de redução de emissões e buscamos apoiar diretamente esses compromissos. É um ganho importante tanto ambiental quanto operacional”, acrescenta Cohen.

As metas globais da Svitzer miram reduzir em 50% a intensidade de emissões da frota até 2030 e alcançar a neutralidade de carbono até 2040. “Estamos investindo continuamente em eficiência energética, tecnologia de ponta e treinamento, incluindo um simulador imersivo inédito no Brasil que aprimora a qualidade e a segurança das nossas operações”, conta o presidente da empresa no Brasil.

A Sulnorte opera hoje 26 rebocadores alocados ao longo dos principais portos do Brasil. No ano passado, a empresa recebeu o mais novo rebocador da frota, o SN Acaraú, projeto Robert Allan, Rampart 2300, com mais de 75 toneladas BP, propulsores azimutais Kongsberg e contando com dois motores Caterpillar 3516. Este rebocador conta também com sistema FiFi1. A empresa espera receber, em meados de março, o último rebocador de uma série de três novas embarcações construídas no Estaleiro Rio Maguari (PA).

Este rebocador conta com mais de 75 toneladas BP e reforçará a presença

Setor segue com alta expectativa para os próximos anos, considerando projetos portuários, novas parcerias e consolidação de redes de comércio internacional

da empresa em importantes complexos portuários do país. “No curto prazo, estamos em negociação avançada com alguns estaleiros para a construção de mais dois rebocadores, e em longo prazo, estudamos a construção de mais cinco novas embarcações”, conta a gerente de inteligência de mercado e novos negócios, Luíza Coli.

O último ano foi considerado positivo para a Sulnorte, apesar das variações significativas nos custos de frete e dos desdobramentos decorrentes das tensões geopolíticas internacionais, além dos impactos gerados pela baixa movimentação do Porto de Porto Alegre (RS). “Concluimos 2025 com mais de oito mil manobras próprias realizadas em todo o Brasil. Ampliamos nosso leque de atendimento a novos clientes, especialmente tradings e empresas do setor agro, fortalecendo nossa presença

em diferentes cadeias logísticas”, destaca Luíza.

As operações de longo curso responderam por mais de seis mil manobras realizadas pela Sulnorte, com grande participação de graneis sólidos como grãos (soja, milho e farelo) e fertilizantes. Cargas como celulose, veículos e produtos siderúrgicos também tiveram destaque, com volumes superiores aos de 2024. Na cabotagem, que representou cerca de 20% das operações atendidas pela Sulnorte, graneis líquidos, especialmente os derivados de petróleo, combustíveis e químicos foram as commodities mais movimentadas.

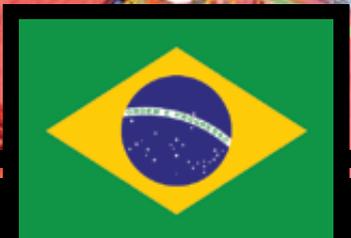
A Sulnorte destaca ainda as operações de reboque e assistência ao longo da costa brasileira, com ênfase nas regiões Norte e Nordeste. “Temos atuado de forma estratégica para posicionar a nossa frota de acordo com as novas demandas do mercado, bem como, planejamos as nossas novas construções para atender a esse perfil de navios com segurança e excelência”, ressalta Luíza.

A gerente diz que a Sulnorte avança em temas importantes como inovação tecnológica, segurança operacional, governança, ética e transparência na gestão. A base operacional da empresa no Porto de Santos conta com o fornecimento de energia de terra (OPS) para todas as suas embarcações. A ideia é priorizar o uso de energia de terra nas bases operacionais também nos demais portos em que a empresa está presente.

A Sulnorte avalia que o setor segue com uma alta expectativa para os próximos anos, considerando projetos portuários, novas parcerias internacionais e redes de comércio internacional se consolidando e trazendo novos negócios e oportunidades para o Brasil.

Os desafios para 2026, na visão da empresa, passam pela modernização da frota e expansão da capacidade operacional, sustentabilidade nas operações, flexibilidade e capacidade de rápida adaptação às novas demandas. “O mercado está cada vez mais concentrado em nichos específicos e a Sulnorte tem se preparado para atender com qualidade e entregar, principalmente, segurança e confiabilidade em nossas manobras”, destaca Luíza. ■

POTÊNCIA EQUILIBRADA PARA DESEMPENHO EM LARGA ESCALA



E-CRANE®

QUILIBRIUM

**PEÇAS E
SERVIÇOS LOCAIS
AGORA NO BRASIL**



**DESCUBRA O QUE A E-CRANE PODE FAZER
PELO SEU NEGÓCIO**

Venha nos visitar na **INTERMODAL SOUTH AMERICA 2026**

14-16 ABRIL 2026 | DISTRITO ANHEMBI | SÃO PAULO | BRASIL

Estande F072.

Venha nos visitar na **NN LOGISTICA 2026**

22-24 ABRIL 2026 | MANAUS | BRASIL

Estande O5.



WWW.E-CRANE.COM

**SEU PARCEIRO
EM DESEMPENHO**



Empresas têm investido mais em treinamentos internos de atualização e de qualificação

Indústria naval já soma 50 mil empregos

Estaleiros especializados em embarcações de serviço apostam na renovação da frota e se preparam para oferecer mais tecnologia

Nelson Moreira

A direção do Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) está otimista com a possibilidade de retomada das encomendas a estaleiros brasileiros. Destaque para os que produzem embarcações especializadas e de apoio, por causa das encomendas anunciadas pela Transpetro, subsidiária da Petrobras, e pela própria estatal e pela exigência feita pelas empresas de parcela de conteúdo local tanto em novos barcos próprios como em afretados. O presidente do Sindicato, Ariovaldo Rocha, aprova a iniciativa e informa que ela já começa a apresentar resultados.

Segundo ele, a decisão já está refletindo na geração de milhares de empregos, especialmente em Santa Catarina, onde se consolidou grande parte dessas encomendas e onde se tem estaleiros altamente especializados na construção de embarcações de apoio. Rocha avalia que o segmento de embarcações de apoio offshore é um dos setores mais competitivos da indústria naval brasileira e deve ser beneficiado com novas encomendas.

Segundo o presidente do Sinaval, incluindo o ciclo passado e a retomada recente das encomendas, os estaleiros nacionais já entregaram quase 300 embarcações do tipo, com elevado padrão de qualidade, preços competitivos e cumprimento de prazos. “Trata-se de um segmento no qual o Brasil tem bastante experiência, escala produtiva e conhecimento internacional”, garante.

O Sinaval avalia que, somadas às contratações da Petrobras, as encomendas da Transpetro para renovação de frota reforçam o movimento de retomada do setor e, como resultado, a indústria naval e offshore brasileira atingiu a marca de aproximadamente 50 mil empregos em novembro de 2025. “É um sinal claro de retomada da atividade produtiva e da confiança no setor”, afirma Rocha.

Ele alerta, no entanto, que, apesar desse avanço, a questão das garantias financeiras ainda representa empecilho para novas construções porque alguns contratos já assinados ainda não

puderam ter sua eficácia confirmada. Ele cita como exemplo seis OSRVs (Oil Spill Response Vessel) da empresa CMM que devem ser construídos no Estaleiro Enseada, na Bahia.

A falta de instrumentos adequados de garantias é apontado como um dificultador para o acesso de armadores aos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Esse fator, avalia o presidente do Sinaval, vem atrasando o início das obras e a geração de milhares de empregos. “A criação de um fundo garantidor é fundamental para destravar de forma definitiva as obras no setor”, assegura.

Outro problema apontado pelo dirigente é em relação à mão de obra especializada para atender à demanda por novas embarcações, incluindo as especializadas. Ele ressalta, no entanto, que essa dificuldade não se restringe aos estaleiros brasileiros e trata-se de um gargalo global na construção naval.

Humberto Teski



ARIOVALDO ROCHA

Volta de empregos representa sinal claro de retomada da atividade produtiva e da confiança no setor

De acordo com Ariovaldo Rocha, será necessário requalificar, qualificar e formar um grande contingente de trabalhadores nos próximos anos diante da expectativa de retomada das encomendas. Mas ele lembra que o setor tem histórico de alta empregabilidade e já chegou a empregar 82 mil trabalhadores, cerca de 60% a mais que os aproximadamente 50 mil atuais.

O presidente do Sinaval considera essencial, para garantir a formação em curto e médio prazos de profissionais capacitados a atender à demanda esperada e à especialização com a incorporação de novas tecnologias, o fortalecimento da parceria entre os governos federal e estaduais, estaleiros e o Sistema S. “É preciso garantir programas contínuos de formação, capacitação e atualização profissional, compatíveis com as novas exigências tecnológicas e ambientais da indústria naval contemporânea”, explica.

Excelência em CONSTRUÇÃO NAVAL

Certificações Internacionais e Projetos Premiados



- Projeto, construção, manutenção e conservação de embarcações e balsas
- Propulsão convencional ou híbrida
- Dique flutuante com capacidade de 2.000 ton, boca útil de 20,8m e 63m de comprimento
- Descomissionamento de plataformas
 - Construções em aço ou alumínio

eng@belov.com.br

+55 71 3416.9000



www.belov.com.br



Essa formação passa também pela graduação e especialização universitária. No Rio de Janeiro, a Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) oferece o curso de engenharia naval, criado em 1959 para dar suporte a então nascente moderna indústria de construção naval no Brasil. Segundo seu coordenador, o professor Ulisses Admar Barbosa Vicente Monteiro, desde então foram formados pela instituição mais de 1,1 mil engenheiros navais.

Ele conta que, no período do recente boom da construção naval no Brasil, ligado à área de petróleo e gás offshore, a UFRJ chegou a formar 60 engenheiros navais por ano e em anos recentes o curso tem formado, em média, 40 alunos anualmente. O professor Ulisses Monteiro informa, no entanto, que o número tem crescido, refletindo o aumento na atividade da indústria marítima no Brasil, principalmente com a contratação de navios de apoio marítimo e de petroleiros, além de estruturas para atender às atividades de exploração e produção de gás e petróleo offshore.

O professor explica que estudante formado pela UFRJ recebe inicialmente o título de engenheiro naval e oceânico, sem especialização específica, mas com formação bastante sólida que o habilita a atuar nas áreas de es-

Grande parte das encomendas recentes se concentra em SC, em estaleiros especializados na construção de embarcações de apoio

truturas, hidrodinâmica, projeto, máquinas marítimas, construção naval e transportes aquaviários, engenharia submarina e de energias renováveis. Além disso, alunos fazem parte da formação em universidades estrangeiras que têm convênios com a brasileira.

Os formados em engenharia naval têm opção de se especializar em cursos de pós-graduação oferecidos pela Coppe-UFRJ, o Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, que mantém um Programa de Engenharia Oceânica. De acordo com o professor Ulisses Monteiro, os egressos do curso de engenharia naval da UFRJ têm forte empre-

tabilidade no mercado, em empresas públicas e privadas na área marítima e de petróleo em gás.

A preocupação com a qualificação de seus profissionais para atender ao aumento da demanda e a necessidade de especialização motiva também empresas da área de construção naval a investir em capacitação. É o caso, por exemplo, do Estaleiro Rio Maguari, de Belém, no Pará, que mantém um programa permanente de capacitação de pessoal nas áreas de projeto e produção. “Com a demanda por embarcações em alta, a busca por profissionais qualificados é grande e é necessário um programa permanente de capacitação”, explica Fábio Vasconcellos, diretor comercial da empresa.

A necessidade apontada por Vasconcellos é consequência do aumento da procura por novas embarcações e da expectativa de incremento em vários setores da construção naval, além das encomendas da Transpetro e da Petrobras. E um dos segmentos que têm mostrado recuperação de encomendas e de demanda de serviços de reparos é o de embarcações de navegação fluvial e de apoio portuário, no qual atua o Estaleiro Rio Maguari.

Segundo o diretor comercial, as demandas à empresa tanto para a construção como para reparo se mantiveram aquecidas em 2025, tanto nos mercados de navegação interior quanto no de embarcações usadas para apoio a manobras em portos. Vasconcellos explica que o Rio Maguari tem recebido com regularidade encomendas de comboios fluviais destinados ao transporte de minérios e de produtos do agronegócio, principalmente pelas hidrovias da Amazônia e pelas Hidrovia do Paraguai, além das de rebocadores portuários das principais operadoras do setor no mercado nacional.

Ele explicou que, nos últimos meses, as consultas ao estaleiro se mantêm aquecidas e em níveis considerados estáveis, o que cria a expectativa de manter e ampliar a produção. Vasconcellos informou que espera mais encomendas porque alguns dos projetos ainda dependem de aprovação de financiamento pelos agentes finan-

ceiros do Fundo da Marinha Mercante. Além disso, cita que há demanda reprimida aguardando o avanço de projetos importantes de infraestrutura, como o derrocamento do Pedral do Lourenço, no Rio Tocantins, e a Ferrogrão, que vai ligar o Centro-Oeste brasileiro ao Porto de Itaituba, no Pará. Nos dois casos, as obras estão atrasadas por causa de ações na Justiça alegando riscos ao meio ambiente, mas em relação ao Pedral da Lourenço já houve decisão judicial rejeitando as alegações e autorizando a retirada de rochas que hoje dificultam a navegação e o transporte de mercadorias nas estações secas, quando o nível do rio diminui.

O diretor do Rio Maguari prevê que a demanda por comboios fluviais e por embarcações de apoio portuário vai continuar aquecida, principalmente depois do derrocamento do Pedral do Lourenço e se a licitação da Ferrogrão for realizada em 2026 como o gover-

no federal anunciou. “A demanda por comboios terá aumento significativo e milhares de novos empregos de qualidade serão gerados na indústria da Região Norte, a mais carente de projetos e empregos de qualidade”, assegura.

Fábio Vasconcellos explicou que para atender ao volume de encomendas que vem recebendo e a expectativa de aumento de procura, o Estaleiro Rio Maguari tem feito investimentos permanentes na sua infraestrutura de produção. Ele citou a construção de novos galpões, modernização e ampliação da capacidade de içamento de cargas e compra de novas máquinas de corte e de solda, além da capacitação de seus trabalhadores.

O diretor comercial prevê ainda que, além do derrocamento do Pedral do Lourenço e da Ferrogrão, a possibilidade de exploração de petróleo pela Petrobras e por outras empresas na Margem Equatorial vai mudar a reali-

dade industrial e de empregabilidade de toda a Região Norte, incluindo o segmento de construção naval. Segundo Vasconcellos, a expectativa é de que os investimentos tragam benefícios, principalmente para a Região Norte, que tem o menor Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do país e que classificou como a mais sensível ambientalmente do Brasil. “Com o novo marco do licenciamento ambiental aprovado recentemente pelo Congresso, a expectativa é muito positiva para a concretização de novos projetos sustentáveis de infraestrutura, fundamentais para o desenvolvimento do Brasil e da Região Norte”, disse.

O baiano Estaleiro Below, instalada na Baía de Aratu e especializado, entre outros serviços, na construção de embarcações de apoio portuário e costeiro, para navegação fluvial, para apoio offshore, estruturas metálicas e

**Do primeiro ao
último dia do ano:
suporte que mantém
sua navegação em
movimento.**

PEÇAS
☎ 55 (47) 3346-4757

SERVIÇOS
☎ 55 (47) 3368-3445

VENDAS
☎ 55 (48) 98842-7908

📍 Av. Mario Uriarte, 1511 – Galpão 04 KM 118,6 CEP 88311-740 - Itajaí/SC

📷 @pesamaritimo
f /pesamaritimo
in Pesamaritimo

PESA CAT

SOLUÇÕES MARÍTIMAS

reparos e descomissionamento, é outro que tem recebido mais encomendas e consultas. O gerente do estaleiro, Guilherme Falcão, informou que há forte demanda de armadores de vários segmentos.

Segundo ele, o aumento do uso de hidrovias, como as do Arco Norte e a Paraná-Paraguai, tem acelerado os projetos para construções de barcas e de empurradores, enquanto a maior procura das empresas que atuam na navegação costeira é por operações de bunker, ferry boats e rebocadores azimutais para apoio portuário. Além disso, explicou que há aumento na procura por embarcações de apoio marítimo e offshore, nos segmentos de óleo e gás, cabotagem e reboques oceânicos. “É um cenário dinâmico, repleto de oportunidades para estaleiros que investem em inovação”, disse.

O diretor de obras e serviços subaquáticos do Belov, Juracy Gesteira Vilas Bôas, explicou que, para atender ao aumento de demanda por embarcações especializadas, a empresa vem investindo na ampliação e modernização da infraestrutura do estaleiro. “Enquanto nos dedicávamos aos projetos e obras dessa modernização, grande parte do nosso foco esteve direcionado aos reparos de embarcações próprias e às docagens de embarcações de terceiros”.

A partir de 2026, após a melhoria da infraestrutura, explicou Vilas Bôas, a meta é conquistar projetos mais complexos. Por isso, o Belov se prepara para participar de licitações consideradas estratégicas e competir por oportunidades na nova fase de crescimento do setor. “A partir de 2026, estamos prontos para atender a um portfólio diversificado, que incluirá empurradores, rebocadores, embarcações de apoio offshore e balsas”, informou.

Ele afirmou que outro ponto forte do estaleiro é a experiência em conversão de embarcações em unidades especializadas e citou como exemplos a conversão de um navio em uma draga e de um PSV (Platform Supply Vessel) em um OTSV (Offshore Terminal Support Vessel). “Esse know-how técnico e especializado reforça nossa posição no mercado nacional”, disse.

Silas Jr.



FÁBIO VASCONCELLOS

Demanda alta por embarcações amplia busca por profissionais e necessidade de programa permanente de capacitação



GUILHERME FALCÃO

Aumento do uso de hidrovias de diferentes regiões tem acelerado projetos de barcas e de empurradores

Guilherme Falcão reafirma o otimismo, dizendo que as perspectivas para o segmento de embarcações de médio porte são promissoras, especialmente em razão do crescimento constante em todos os segmentos do mercado, principalmente o fluvial, o costeiro e o offshore. “Acreditamos que será um período de grandes oportunidades para todo o mercado, favorecendo estaleiros que priorizam a inovação e a construção de soluções alinhadas às necessidades de mercado”, explicou.

Estaleiro Belov/Divulgação



Juracy Gesteira Vilas Bôas informou ainda que o aquecimento identificado no setor já está se consolidando em resultados para o Estaleiro Belov e que a expectativa é de que a procura siga aumentando. Segundo ele, a empresa tem em andamento um projeto aprovado pelo Fundo da Marinha Mercante para a construção de empurradores, com expectativa de início das obras em breve.

Além disso, o estaleiro já tem em carteira e começará neste ano a construção de uma embarcação diesel-elétrica de apoio offshore, projetada para operações simultâneas de mergulho raso e com ROVs (Veículos Operados Remotamente). Segundo Vilas Bôas, a embarcação será equipada com o que há de mais avançado no mercado mundial e tem previsão de entrar em operação em 2027. “Esse DSV/RSV será o primeiro a operar na Petrobras como parte da geração de embarcações planejadas para atender às operações do futuro.”

O diretor de obras e serviços subaquáticos do Belov explicou que, como a empresa avalia que parte das embarcações de grande porte será construída em estaleiros dos quais armadores são acionistas, a projeção é de que empurradores para navegação fluvial e rebocadores portuários estarão no topo das suas próximas contratações. Ele também concorda que para acompanhar o crescimento do setor as em-



Estaleiro Belov se especializou em embarcações de apoio, navegação fluvial, estruturas metálicas, reparos e descomissionamento

presas precisam investir em formação e qualificação de mão de obra.

Vilas Bôas disse que o Belov já conta com profissionais experientes e qualificados, muitos há mais de 20 anos no grupo, o que assegura excelência técnica em todas as etapas das operações, da engenharia ao processo produtivo. Mas investe em formação e qualificação de novos colaboradores, com programas de trainee e voltados a jovens aprendizes. “A contínua capacitação reflete diretamente na entrega de serviços e produtos, preparando a equipe para superar os desafios atuais e futuros do mercado naval”, afirmou.

Entre esses desafios, explica o gerente do Belov, Guilherme Falcão, está o atendimento a projetos que atendam às exigências de embarcações sustentáveis e mais eficientes. Nesse sentido, citou a construção para uma empresa do próprio grupo de duas embarcações de mergulho, que, segundo ele, são as primeiras diesel-elétricas do mundo com propulsão a hidrojato e sistema de posicionamento dinâmico.

Falcão garantiu que o estaleiro foi pioneiro mundial também no desenvolvimento de empurradores híbridos e que a empresa vai continuar investimento em tecnologias que atendam aos critérios globais de descarbonização. “Nosso compromisso é alinhar inovação tecnológica às tendências globais, reafirmando nossa responsabilidade com o meio ambiente e a



JURACY GESTEIRA VILAS BÔAS

Aquecimento identificado no setor naval já está se consolidando em resultados para estaleiro na Baía de Aratu

sustentabilidade de longo prazo na economia do mar”, disse.

O CEO do Estaleiro Mauá, de Niterói, no estado do Rio de Janeiro, Miro Arantes, também aposta no aquecimento do mercado de construção naval, principalmente por causa das encomendas anunciadas pela Petrobras e pela Transpetro em 2025. O pacote, que inclui navios de apoio offshore e navios-tanque, gaseiros, rebocadores e barcas, vai gerar oportunidades para todos os estaleiros nacionais, aposta ele, que lembra que para 2026 estão previstos novos anúncios das empresas.

Arantes explicou que atualmente o Mauá tem em carteira serviços de reparo naval, para construção de estruturas metálicas, port call, e de suporte a operações offshore. E há expectativa

de em 2026 receber novas construções. Ele adiantou que empresa está negociando com potenciais clientes a possibilidade de construção de embarcações de médio porte, entre PSVs e navios para bunker. “Nosso faturamento na área de reparos aumentou no último ano na casa de 20%”, informou.

O CEO avalia que atender a demanda prevista será um desafio para os estaleiros, pois, segundo ele, quase todos viveram anos praticamente sem atividades, o que levou à perda de mão de obra especializada e de parte do conhecimento adquirido nos anos antes da crise. Ele disse que é preciso recompor as carteiras de encomendas para voltar a formar e treinar equipes.

Arantes afirmou ainda que, nos anos que antecederam a crise na indústria naval brasileira, a curva de aprendizado no país tinha evoluído muito, ficando perto dos índices de produtividade dos coreanos. Mas ressaltou que, para recuperar o patamar alcançado e ser competitivo, o setor de construção naval do Brasil dependerá da regularidade de encomendas, de previsibilidade de custos e de investimentos tanto na melhoria de sua infraestrutura como no treinamento de pessoal.

Além disso, citou a necessidade de modernização para acompanhar a evolução tecnológica e as exigências de descarbonização e critérios de sustentabilidade nas novas embarcações. Ele destacou que os novos projetos exigem motores com combustíveis menos poluentes e que a cada ano cresce a expectativa de desenvolver uma indústria menos danosa ao meio ambiente.

Com a expectativa de aumento das encomendas, o Estaleiro Mauá investe também na qualificação de pessoal, porque já identifica falta de mão de obra especializada. O estaleiro reabriu sua escola de solda e voltou a treinar os profissionais. Segundo Arantes, o foco atual é preparar os trabalhadores para atender às demandas principalmente na área de fabricação de estruturas metálicas offshore. “Temos um efetivo de 270 pessoas dedicadas a esse segmento”, informou.

O CEO prevê também o recebimento de encomendas para a construção

de embarcações de médio porte, de estruturas metálicas para operações offshore e de módulos para FPSO. Por isso, o Estaleiro Mauá investiu em 2025 na reforma de suas instalações, incluindo a subestação elétrica e as oficinas, e modernização dos equipamentos, com a compra de guindastes, pontes rolantes, 100 máquinas de solda e softwares de planejamento.

No Sul do país, em Navegantes, em Santa Catarina, a Indústria Naval Catarinense (INC) também confirma o aumento das consultas e das encomendas. Josuan Moraes Neto, coordenador administrativo-financeiro do estaleiro, explica que o mercado de embarcações de serviço e de médio porte, como ferry-boats, barças bunkers, balsas de carga geral, balsas para contêineres, embarcações de serviços, empurradores, rebocadores, catamarãs de passageiros e flutuantes, segmento em que atua a companhia, tem se mostrado promissor.

Ele credita esse movimento ao aumento das operações portuárias e à maior movimentação de cargas pela navegação interior, que têm levado as empresas desses setores a desenvolver novos projetos e buscar a renovação de frotas com embarcações mais eficientes, com melhor desempenho operacional e menor custo de manutenção. “Para os estaleiros, isso significa oportunidades reais”, disse.

Para ele, a maior competitividade no setor está obrigando as empresas de construção, para se adaptar aos projetos e atender às necessidades do cliente, a otimizar o uso de materiais, investir em qualificação da mão de obra e adotar tecnologias que reduzam retrabalho e aumentem a produtividade. “A gestão nos estaleiros tem evoluído rapidamente. Planejamento integrado e controle rigoroso de prazos e custos são fatores determinantes para o desempenho do estaleiro”, explica.

Moraes Neto informou que em 2025 o Estaleiro INC percebeu aquecimento significativo do mercado, com mais consultas e projetos contratados para a construção de novas embarcações, impulsionados pela necessidade de renovação de frotas em diversos estados brasileiros. E que isso é identifica-

Estaleiro Mauá/Divulgação



Mauá aposta no aquecimento da construção, principalmente após encomendas da Petrobras e da Transpetro

do em relação a diversos tipos de barcos e estruturas.

Segundo ele, o Estaleiro INC mantém carteira diversificada de projetos e serviços, porque cresce a busca por embarcações de diferentes perfis e informa que entre as construções em andamento no estaleiro catarinense destacam-se duas barças de carga geral, um graneleiro e uma embarcação de serviço dedicada a transporte de resíduo oleoso. Além disso, explica, vem avançando com estudos e orçamentos já aprovados pelo Fundo da Marinha Mercante para empurradores, rebocadores, barças para transporte de contêineres, ferry boats e um dique flutuante.

Moraes Neto avalia que há demanda reprimida no setor naval da Região Sul por serviços de docagem de embarcações com sistemas de propulsão azimutal. Segundo ele, isso acontece porque esse tipo de propulsor exige infraestrutura específica que hoje é limitada nos estaleiros da região, o que gera filas de espera e restrições operacionais para armadores e operadores logísticos.

Por isso, informa, a INC está desenvolvendo o projeto de um dique flutuante capaz de atender a essa demanda reprimida, oferecendo capacidade de docagem adequada às necessidades técnicas das embarcações com propulsão azimutal. “O novo ativo ampliará significativamente a disponibilidade regional de manutenção e reparos para embarcações dotadas de propulsores azimutais”, assegura.

De acordo com ele, há necessidade também de investimentos em tecnologia para atender novos requisitos do mercado, porque os armadores vêm buscando cada vez mais soluções tecnológicas que permitam atender às novas exigências de descarbonização e aos critérios de sustentabilidade, com uso de sistemas híbridos de propulsão e de tecnologias renováveis embarcadas. Isso é notado, por exemplo, em



encomendas de embarcações para manobras e atracações.

De acordo com o empresário, entre as alternativas mais buscadas estão as baterias de alta capacidade, que reduzem o consumo de combustíveis fósseis e possibilitam operações com emissões quase nulas. Moraes Neto explica que a busca pela descarbonização tem determinado também a instalação de módulos fotovoltaicos que aproveitam áreas disponíveis da embarcação para geração complementar de energia elétrica. “Os armadores buscam alinhar suas frotas aos novos padrões globais de sustentabilidade, aumentando a eficiência energética e reduzindo custos ao longo do ciclo de vida das embarcações”, explica.

O coordenador administrativo-financeiro da INC é outro que aponta a capacitação e o treinamento do pessoal como necessários e fundamentais para competir no mercado, que é cada vez mais exigente de incorporação de novas tecnologias. “A complexidade crescente dos projetos e a adoção de novas tecnologias exigem equipes mais qualificadas, tanto na engenharia quanto na produção”, assegura.

Ele informou que, por isso, o Estaleiro INC tem investido em treinamentos internos de atualização e qualificação



MIRO ARANTES

Estaleiro Mauá tem expectativa de receber novas construções em 2026 e vem negociando com potenciais clientes

Humberto Teski



JOSUAN MORAES NETO

Mercado de embarcações de serviço e de médio porte, core business do INC, tem se mostrado promissor

para as atividades de soldagem, montagem, pintura, qualidade e segurança operacional. Segundo ele, o aperfeiçoamento técnico da mão de obra garante ainda melhorias na produtividade, redução de retrabalho e redução de prazos de entrega. “Isso fortalece a capacidade de entregar embarcações cada vez mais eficientes e confiáveis”, avalia.

Esse movimento é resultado da percepção de que será crescente a demanda por capacitação de profis-

sionais nos segmentos em que a INC atua, com projetos que incorporam tecnologias mais eficientes. Por isso, explica Moraes Neto, o estaleiro, além de programas de treinamento interno, vem fazendo parcerias com instituições para aprimoramento da mão de obra. “Esse movimento não só atende às necessidades atuais, como prepara a empresa para sustentar o crescimento da demanda nos próximos anos”, informa.

Na avaliação do diretor do Estaleiro INC, um dos principais desafios para viabilizar novos projetos nos próximos anos será justamente a disponibilidade de mão de obra qualificada, porque a indústria naval demanda profissionais especializados em soldagem, caldeiraria, pintura e áreas técnicas específicas. E a oferta desses profissionais ainda é limitada. “A formação e retenção de equipes qualificadas serão fatores determinantes para garantir produtividade, competitividade e o cumprimento de prazos em projetos de maior complexidade”, disse Moraes Neto.

Por isso, informou, a empresa investe também na infraestrutura e em equipamentos e processos para atender às exigências de modernização e de aumento de produtividade. O empresário citou, entre as melhorias recentes, a ampliação da área coberta, para melhorar as condições para construção, montagem e controle de qualidade, uma Estação de Tratamento de Efluentes (ETE), uma nova subestação de energia elétrica e uma rede subterrânea de gases industriais (GLP, CO e oxigênio), além de uma área administrativa operacional e da modernização da área de lançamento das embarcações.

Ele informou ainda que o estaleiro reforçou sua capacidade de produção com a compra de calandra, dobradeira, guindaste, caminhão munck, manipulador telescópico, plataforma articulada e um pórtico com capacidade para 50 toneladas. Segundo Moraes Neto, o foco é aumentar as possibilidades de competir no mercado e atender a projetos cada vez mais exigentes e ao crescimento esperado das encomendas. ■



RINA vê progressos significativos alcançados rumo à sustentabilidade

Cenário amplo e desafiador

Sociedades classificadoras destacam transição energética e oportunidades para construção naval no Brasil

Danilo Oliveira

A transição energética trouxe uma série de desafios para o setor marítimo, que busca a melhor equação para descarbonização da atividade, em meio ao desenvolvimento e aprimoramento de novas tecnologias e opções de combustíveis de matriz renovável. As discussões encontram dificuldade de consenso na Organização Marítima Internacional (IMO), sobretudo em relação aos mecanismos de taxaço. As sociedades classificadoras têm papel fundamental nesse momento de necessidade de definições e para tentar enxergar as tendências num horizonte ainda bastante desconhecido e desafiador.

A DNV avalia que, de modo geral, a regulamentação é um alvo em constante movimento. A contabilização do ciclo de vida, as regras de monitoramento da cadeia produtiva e os mecanismos de governança permanecem indefinidos. A leitura é que, sem que a

Assegurar fornecimento suficiente de combustíveis com emissões de carbono próximas de zero é um grande desafio para o transporte marítimo mundial

IMO estabeleça uma estrutura global, esquemas regionais como o 'EU ETS' (*EU Emissions Trading System*) correm o risco de criar condições desiguais e aumentar os custos para diferentes rotas comerciais, incluindo aquelas conectando o Brasil aos mercados globais.

A visão da DNV é que reduzir emissões e melhorar eficiência será vital, junto com a adoção de novos combustíveis e tecnologias. Os novos combustíveis trazem consigo complexidades operacionais e de segurança próprias. Muitos deles, como amônia, hidrogênio, metanol e gás natural liquefeito (GNL), possuem normas de segurança rigorosas, além de diferentes processos de aprovação e de treinamento para as tripulações.

"Todos esses aspectos também estão em constante mudança, acompanhando a evolução dessas tecnologias. Alguns dos biocombustíveis já têm uma regulação definida por classe,

embora a avaliação do ciclo de vida também seja fundamental para os esforços de descarbonização”, analisa a diretora da área marítima da DNV para América do Sul, Fernanda Sarmento.

Ela acrescenta que assegurar o fornecimento suficiente de combustíveis com emissões de carbono próximas de zero é um grande desafio para o transporte marítimo. Um dos motivos é que a concorrência com outros setores e o desenvolvimento lento da infraestrutura tornam o abastecimento incerto. “Medidas de eficiência energética, projetos bicomcombustível (*dual-fuel*) e o planejamento de cenários que priorizem a flexibilidade são cruciais para resiliência no longo prazo”, projeta Fernanda.

A recente publicação da ABS — ‘Além do horizonte: a visão encontra a realidade’ — elenca que a abordagem da indústria marítima para descarbonização depende da superação de três obstáculos críticos: segurança, disponibilidade e acessibilidade aos combustíveis alternativos — desafios que são significativos, mas não são vistos como insuperáveis.

Embora a segurança seja um pré-requisito considerado inegociável, os riscos associados aos combustíveis alternativos são gerenciáveis por meio de uma combinação de engenharia e

operação. “A indústria está ativamente desenvolvendo soluções necessárias, mas isso exigirá uma capacitação da tripulação e uma abordagem de tolerância zero para desvios operacionais”, observa o diretor sênior da ABS para desenvolvimento de negócios na América do Sul, Alex Albuquerque.

Ele diz que a barreira mais significativa para a transição energética é que os combustíveis alternativos sustentáveis ainda não são produzidos em escala suficiente. Embora o GNL fóssil tenha uma infraestrutura desenvolvida, as versões verdes de metanol, amônia e hidrogênio ainda estão sendo desenvolvidas.

“Os combustíveis verdes estão atualmente muito mais caros do que combustíveis convencionais, e forças de mercado por si só podem ser insuficientes para transpor esse gargalo. A disparidade de custos é um entrave universal. Comparado ao VLSFO (*Very Low Sulphur Fuel Oil*), os combustíveis verdes carregam um acréscimo de preço significativo”, verifica Albuquerque.

A DNV enxerga progressos significativos rumo ao transporte marítimo sustentável, tanto no projeto de embarcações quanto na tecnologia de combustíveis. Hoje, perto de 4,5% da tonelagem bruta da frota global pode operar com combustíveis alternativos e aproximadamente metade da car-

teira de encomendas, em termos de tonelagem, é para navios com capacidade para operar com combustíveis alternativos ou *dual-fuel*. Por número de navios, a parcela é menor, cerca de 1% em operação e 16% das encomendas, indicando que embarcações maiores estão liderando a implementação de combustíveis renováveis em seus projetos.

Os combustíveis alternativos estão avançando para atender à demanda global, com o GNL como a principal opção. A DNV observa que o número de navios movidos a GNL em operação dobrou entre 2021 e 2024. Já a amônia e o hidrogênio estão progredindo em termos de projeto e de segurança, enquanto outros, incluindo o metanol e biocombustíveis avançados, estão começando a surgir. A avaliação é que as condições de mercado, o desenvolvimento de infraestrutura, as atualizações da produção de combustíveis e as necessidades dos armadores estão moldando a demanda por diferentes combustíveis, tanto no curto quanto no longo prazo.

Os biocombustíveis — que podem aproveitar a base agrícola forte do Brasil — representam uma oportunidade de alinhar descarbonização com recursos domésticos para o país e reduzir a dependência da importação de combustíveis para a navegação. O



RBNA
Sociedade Classificadora

Classificação e Certificação confiável.

Fale conosco e saiba mais sobre tudo o que podemos fazer pelo seu negócio:

www.rbna.org.br

comercial@rbna.org.br

21 3570-3717 | 21 99389-6682



‘*Maritime Forecast to 2050*’ da DNV projeta que, até 2030, embarcações movidas a combustíveis alternativos poderão consumir até 50 milhões de toneladas de combustíveis não fósseis anualmente.

Além disso, tecnologias como motores bicombustível, sistemas híbridos e propulsão eólica assistida (WAPS) estão comercialmente viáveis atualmente. Já as soluções híbridas com baterias estão em expansão na navegação de curtas distâncias, com mais de mil embarcações em operação e centenas encomendadas.

A ABS avalia que a pressão regulatória decorrente da legislação regional e global sobre emissões atmosféricas é o principal catalisador para o aumento da demanda por tecnologias de eficiência energética e captura de carbono a bordo. Embora costume ser mais simples de aplicá-las a novas embarcações em construção, o longo ciclo de vida operacional de um navio, a potencial falta de capacidade de novas construções e a baixa demanda futura por embarcações usadas podem levar a uma demanda crescente por *retrofits*.

Albuquerque fala que as modernizações de *retrofits*, como dutos, modificações ou substituições de hélices e lubrificação de ar podem aumentar a eficiência da embarcação, reduzindo o consumo de combustível e, consequentemente, as emissões. Da mesma

forma, as tecnologias de propulsão eólica (WPTs), como rotor de *Flettner* (velas rotativas), asas de sucção e velas rígidas, também reduzem a energia necessária para a propulsão, levando à redução das emissões.

Ele diz que WPTs são um exemplo prático de uma tecnologia robusta de descarbonização que é efetivamente independente dos volumes do comércio marítimo, uma vez que não gera emissões diretas, e que também desvincula os esforços de sustentabilidade do preço dos combustíveis verdes, que geralmente estão disponíveis a

Kim Schaffer Photography



FERNANDA SARMENTO

Alguns biocombustíveis têm regulação, embora avaliação do ciclo de vida também seja fundamental para esforços

Descarbonização do transporte marítimo é jornada complexa e cheia de incertezas pela frente

um preço superior devido ao seu custo de redução de CO2.

A descarbonização do transporte marítimo global é uma jornada complexa e o RINA (Registro Italiano Navale) prevê ainda uma série de incertezas pela frente. A disponibilidade e a questão da escala de combustíveis alternativos — como amônia, metanol, hidrogênio e biocombustíveis — permanecem incertas, assim como os investimentos em infraestrutura necessários para abastecimento e armazenamento de bunker nos portos. A classificadora verifica que o cenário regulatório está evoluindo de forma desigual com diferentes interpretações regionais das metas da IMO, o que cria riscos de fragmentação e complexidade de conformidades.

Na visão do RINA, o desafio econômico é significativo: os altos custos de novas tecnologias e *retrofits*, aliados à falta de clareza quanto aos preços do combustível a longo prazo, dificultam a tomada de decisões de investimen-



tos pelos armadores. As normas de segurança, o treinamento das tripulações e a segurança cibernética para embarcações cada vez mais digitais e autônomas acrescentam camadas de complexidade.

O RINA afirma que aborda esses desafios através do desenvolvimento de regras robustas para combustíveis alternativos, do apoio à validação de tecnologias e fomentando a colaboração global para garantir que os objetivos de sustentabilidade sejam atingidos sem comprometer a viabilidade operacional.

Nesse sentido, o RINA identifica progressos significativos sendo alcançados rumo à sustentabilidade do transporte marítimo. Os navios movidos a GNL, por exemplo, representam uma parte significativa das novas construções, enquanto o metanol e a amônia emergem como alternativas viáveis de baixa emissão de carbono. As células a combustível de hidrogênio estão avançando no processo de certificação, e as soluções elétricas baseadas em baterias estão ganhando força para operações de curtas distâncias. Segundo a classificadora, esses desenvolvimentos são impulsionados por regulações mais rigorosas da IMO e da *Fuel EU Maritime*, bem como pelo compromisso da indústria para descarbonização.

O RINA informa que está ativamente impulsionando a transição por meio do desenvolvimento e certificação de tecnologias para combustíveis alternativos, incluindo hidrogênio, amônia e metanol, junto a sistemas de células de combustível e propulsão híbrida. “Fornecemos estruturas de segurança, consultoria de engenharia e certificação de produtos relacionados a toda cadeia de valor, garantindo a conformidade e a viabilidade operacional”, destaca a classificadora.

Para o diretor técnico do RBNA — Registro Brasileiro de Navios e Aeronaves, Luiz Alberto de Mattos, os principais desafios e incertezas da descarbonização do transporte marítimo são as bases de abastecimento dos combustíveis pelas rotas, a serem estudadas. Ele cita um estudo que demonstra o potencial significativo dos portos brasileiros para atuarem como centros de combustíveis marítimos renováveis, oferecendo benefícios econômicos e ambientais.

“*Hubs verdes: o potencial dos portos brasileiros no fornecimento de combustíveis marítimos renováveis*”, publicado no icct-Conselho Internacional de Transporte Limpo, em junho de 2025, fez uma avaliação de pré-viabilidade, quantificando a demanda potencial de abastecimento e analisando a capaci-

dade portuária. O trabalho é assinado por Maricruz Fun Sang Cepeda, Ketan Gore e Xiaoli Mao. O estudo fornece um guia para futuros investimentos e iniciativas políticas voltadas a acelerar a descarbonização do transporte marítimo.

De acordo com o estudo, o Brasil possui três portos públicos (Santos/SP, Rio Grande/RS e Itaqui/MA) e três portos privados (Porto do Açu/RJ, Pecém/CE e Navegantes/SC) que poderiam servir como potenciais centros de abastecimento de combustíveis marítimos renováveis. Os portos públicos, em geral, obtiveram pontuações mais altas em infraestrutura, localização estratégica e conectividade.

O levantamento indica que, entre 10 rotas comerciais de amostra, conectando esses portos a mercados domésticos e internacionais chave, cinco poderiam ser percorridas com hidrogênio líquido renovável (RE-LH₂) em células de combustível, sem necessidade de reabastecimento. “Todas as rotas são viáveis utilizando amônia renovável (RE-NH₃) e metanol renovável (RE-MeOH) em motores de combustão interna, eliminando a necessidade de reabastecimento no meio da rota”, aponta o estudo.

Entre as inovações mais promissoras no setor marítimo, a equipe do RBNA acredita no crescimento de embarcações autônomas. Mattos também observa que existem experiências em termos de navios sustentáveis e combustíveis renováveis para a navegação, mas que ainda precisam ser desenvolvidas.



DNV projeta que, até 2030, embarcações aptas a combustíveis alternativos dominarão carteira de encomendas

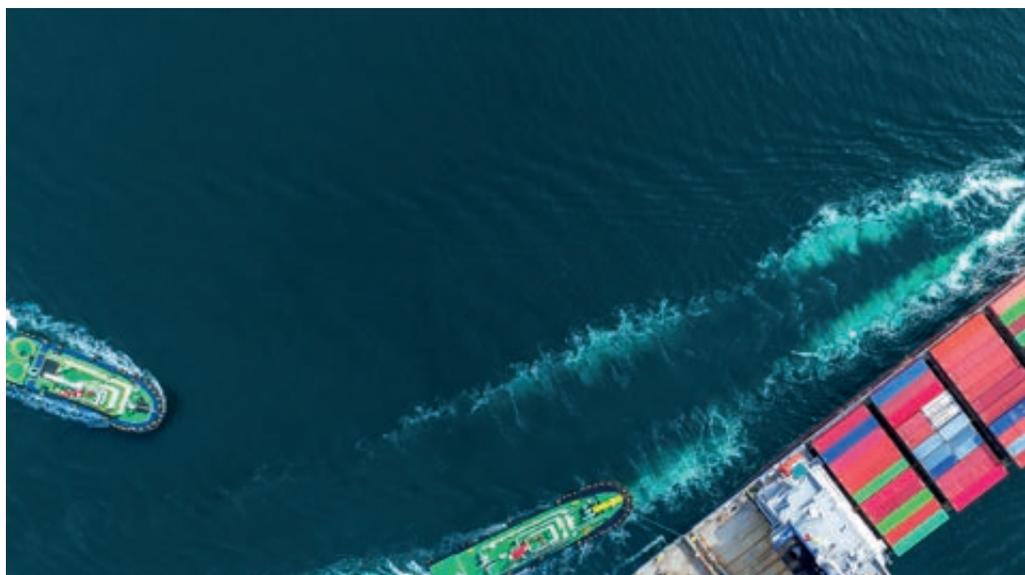
Ele diz que a construção naval está ativa, sobretudo para faixas de embarcações de médio porte. Acredita que, com a continuidade de uso de derivados de petróleo, é esperado crescimento de encomendas de embarcações de apoio marítimo e navios do programa da Transpetro, como petroleiros e gaseiros. “O RBNA está atuando na construção de balsas de carga seca ou petroleiras, empurradores e rebocadores e *ferry boats*”, conta o diretor.

A DNV percebe o futuro da construção naval sendo concentrado em torno de projetos de pronta conversão (adaptáveis) e flexíveis em relação aos combustíveis. Isso significa *layouts* modulares que podem acomodar múltiplas vias de combustíveis, como GNL, etanol, metanol, amônia, hidrogênio, e que também permitam a incorporação de tecnologias novas e em desenvolvimento, como a captura de carbono a bordo e o abastecimento de energia em terra (*onshore power supply* - OPS).

Essa abordagem ajuda armadores a evitar *retrofits* dispendiosos e a cumprir as regras cada vez mais rigorosas de emissões de gases de efeito estufa (GEE). De acordo com as projeções do ‘*Maritime Forecast to 2050*’ da DNV, as embarcações aptas para combustíveis alternativos dominarão a carteira de encomendas com aproximadamente metade da tonelagem global até 2030. Entretanto, isso também vai acelerar a necessidade de infraestrutura e capacidade de transporte desses combustíveis.

Esses projetos modulares e flexíveis também vão incorporar tecnologias de economia de energia, como formatos otimizados dos cascos, propulsão assistida por vento e sistemas híbridos, que se tornarão itens de série. Além disso, o monitoramento digital da performance será integrado para dar suporte a novas estruturas contratuais e esquemas de governança regulatória.

Finalmente, com a entrada no mercado de combustíveis como amônia, hidrogênio e nuclear, os estaleiros precisam planejar sistemas avançados de contenção, avaliações rigorosas de risco e programas de treinamento de tripulações desde o início. Essas medidas de segurança devem estar alinhadas com



ABS aponta segurança, disponibilidade e acessibilidade aos combustíveis alternativos como obstáculos críticos a serem superados



ALEX ALBUQUERQUE

Combustíveis verdes estão mais caros que convencionais e forças de mercado são insuficientes para transpor gargalo

as diretrizes da IMO e as normas de classificação (regras de classe) para proteger a tripulação e o meio ambiente.

“Em linhas gerais, vemos a indústria marítima do Brasil pronta para crescer, impulsionada pela evolução do mercado e pelas demandas energéticas globais”, diz Fernanda. Segundo a diretora da DNV, a demanda por navios prevista vai direcionar a substituição ou a modernização de ativos obsoletos e a implementação de combustíveis alternativos e soluções tecnológicas visando a descarbonização, embora isso traga desafios.

Ela ressalta que os programas de renovação de frotas anunciados visam atender às necessidades do mercado e à preparação para combustíveis de baixo carbono. Os armadores estão priorizando projetos que facilitem o uso de combustíveis de baixo carbono, a otimização digital e sistemas híbridos para garantir a sustentabilidade futura dos ativos. “A produtividade limitada dos estaleiros no Brasil exige estratégias — como parcerias internacionais e incentivos governamentais — para tornar esses programas economicamente viáveis”, afirma Fernanda.

A leitura da DNV é que a atividade offshore no Brasil permanece forte, com projetos que exigem embarcações de apoio offshore modernas, equipados com propulsão híbrida e eficiência. A recente fase de exploração da Margem Equatorial pode impulsionar ainda



mais as atividades offshore em complemento ao que já existe hoje. “Embora existam muitas inovações promissoras em desenvolvimento no setor marítimo, existem algumas que já estão implementadas e apresentando resultados”, comenta Fernanda.

Ela menciona que a captura de carbono a bordo (*Onboard Carbon Capture* — OCC) já é uma inovação que entrega reduções. Ao capturar CO₂ diretamente dos fluxos de exaustão, a OCC pode reduzir drasticamente as emissões dos maiores emissores, incluindo graneleiros, petroleiros e porta-contêineres, sem esperar pelo amadurecimento da cadeia de suprimento para combustíveis alternativos.

Os modelos da DNV indicam que equipar apenas 20 dos maiores portos para o descarregamento de CO₂ poderia viabilizar a adoção de OCC, reduzindo as emissões em escala comparável com a ambição da IMO para 2030. Para o Brasil, com seus corredores de exportação e polos de energia offshore, a infraestrutura OCC poderia se integrar às operações de navios aliviadores (*shuttle tankers*).

A propulsão eólica assistida (WAPS) é outra conquista a curto prazo. Com testes de desempenho padronizados já implementados, as soluções eólicas estão deixando de ser um nicho para se tornarem comuns, entregando economias de combustível entre 5% e 20% em rotas de longo curso. Para embarcações que

escalam portos brasileiros, os regimes de vento constantes do Oceano Atlântico tornam a WAPS uma opção atraente para reduzir os atuais custos e emissões, independente da disponibilidade de combustíveis alternativos.

Já a autonomia habilitada por Inteligência Artificial (IA) e as inspeções remotas estão redefinindo a eficiência e a segurança. Sistemas de navegação inteligente estão reduzindo os riscos de colisão e otimizando rotas, enquanto drones e ROVs (veículo subaquático operado remotamente) estão transformando as vistorias de classe, diminuindo o risco à segurança do pessoal em espaços confinados.

Olhando à frente, o RINA pretende continuar a ampliar seu papel com soluções de ciclo de vida, desde o projeto e a avaliação de riscos até o aconselhamento em ‘financiamentos verdes’, apoiando os armadores a alcançar metas de emissão zero e a integrar energias renováveis às operações marítimas.

O RINA projeta o futuro da construção naval exigindo flexibilidade e foco em eficiência. Os armadores buscam projetos que reduzam o consumo de combustível e mantenham opções em aberto para a adoção de ‘combustíveis do futuro’. Nesse sentido, a percepção é que existe uma demanda crescente por orientação técnica para avaliar riscos, analisar implicações econômicas e preparação para a evolução dos cenários regulatórios e tecnológicos.

Para a classificadora, a construção naval está evoluindo a caminho da sustentabilidade, digitalização e responsabilidade ao longo do ciclo de vida. Além da propulsão de baixa emissão de carbono e da conectividade inteligente, as novas demandas incluem sistemas robustos de gestão da integridade para garantir a confiabilidade estrutural durante toda a vida da embarcação e soluções avançadas para o descomissionamento seguro e eficiente ao final de sua vida útil.

Os armadores estão priorizando projetos que integram *digital twins* (gêmeos digitais), manutenção preditiva e segurança cibernética, enquanto se preparam para combustíveis alternativos e capacidades autônomas. “Essas tendências redefinem a constru-

ção naval como um processo holístico, abrangendo a construção, excelência operacional e o desmantelamento responsável, ancorado na inovação e no *compliance*, com padrões ambientais cada vez mais rigorosos”, analisa o RINA.

A equipe da ABS acredita que as próximas décadas serão um período estimulante para a construção naval, à medida que os estaleiros buscam combinar cada vez mais eficiência e flexibilidade em seus projetos, atendendo as exigências regulatórias mais rigorosas e a demanda no mercado por melhora de performance.

Albuquerque percebe que, cada vez mais, estaleiros estão buscando conformidade com os padrões abrangentes de classificação para tecnologias inovadoras projetadas para aprimorar as operações marítimas em áreas-chaves, como monitoramento da integridade estrutural e do maquinário, eficiência dos ativos, desempenho operacional e suporte à tripulação, contidos no guia da ABS para funções inteligentes para navios e unidades offshore.

A ABS vê os setores marítimo e offshore no Brasil entrando em um novo ciclo de investimentos, com um potencial para repaginar a construção naval, a logística e serviços de suporte locais. Com a integração da PBlog (Petrobras Logística de Exploração e Produção S.A.) à estrutura da Transpetro e com a publicação do plano de negócios 2026-2030 da Petrobras recentemente, a ABS identifica uma perspectiva construtiva e sustentável para encomendas e projetos, especialmente, em relação às embarcações de apoio offshore, petroleiros e gaseiros, dentro da estratégia de renovação da frota da Transpetro. A subsidiária da Petrobras, na visão da ABS, completou um passo importante na expansão da sua atuação na logística de petróleo e derivados a partir da integração com a PBlog. Com essa mudança, a Transpetro vai assumir as atividades de apoio offshore e gerenciamento de resposta a emergência em áreas de operação onde a Petrobras lidera o consórcio. Em paralelo, o

novo plano de negócios da Petrobras lançou o programa 'Mar Aberto', uma iniciativa abrangente para modernizar a logística marítima e renovar a frota.

A Transpetro tem previstos mais de US\$ 2 bilhões para novas embarcações no âmbito do Mar Aberto, que podem chegar a US\$ 4 bilhões para atividades de construção naval no Brasil quando considerados os efeitos sobre a cadeia de suprimentos e o conteúdo local. O pacote de embarcações do Mar Aberto inclui: navios de cabotagem; 18 barcas e 18 empurradores para operações de bunker; além de mais de 40 embarcações de apoio marítimo, como PSVs (transporte de suprimentos), OSRVs (combate ao recolhimento de óleo); RSVs; e AHTS (manuseio de âncoras).

Esse é um dos mais significativos anúncios do setor naval no Brasil desde os anos 2010, com o potencial de reativar estaleiros, revitalizar fornecedores e restaurar a capacidade operacional relacionada à cadeia de suprimentos que estava subutilizada há cerca de uma década.

A Petrobras confirmou a continuidade do programa de afretamento de embarcações offshore, com a contratação de mais de 40 novos barcos de apoio marítimo para dar suporte às atividades de exploração e produção. Na avaliação da ABS, essas novas construções somadas à tonelagem afretada vão proporcionar um fluxo constante de oportunidades relacionadas a barcos de apoio marítimo para investidores brasileiros e estrangeiros entre 2026 a 2030.

“Esperamos que o segmento de apoio marítimo se mantenha em crescimento constante, garantido pelos pedidos específicos do programa Mar Aberto e também pela carteira de afretamento. Isso inclui PSVs para logística, RSVs para inspeção e intervenção, OSRVs para resposta a emergências e AHTS para suporte aos campos”, projeta Albuquerque. Ele lembra que, com a integração da PBlog e uma diretriz clara sobre o apoio offshore e resposta a emergências, a Transpetro expandiu o escopo para renovar sua frota e otimizar a logística de petróleo e produtos refinados.

RBNA observa construção naval ativa no Brasil, sobretudo para embarcações de médio porte

Embora os detalhes específicos do programa para petroleiros e gaseiros não tenham sido divulgados junto ao pacote de embarcações de apoio offshore, a ABS espera que surjam oportunidades adicionais relacionadas à Transpetro, que avança com seu planejamento e licitações. “Isso pode incluir navios de transporte de produtos pela costa brasileira, navios aliviadores alinhados com a produção do pré-sal e gaseiros feitos sob medida para cabotagem brasileira e necessidades de importação”, comenta Albuquerque.

A escala e a diversidade do pacote podem apoiar a reativação dos estaleiros e fornecedores brasileiros, facilitando uma reconstrução gradual da capacidade industrial. A expectativa é que as primeiras concessões se concentrem em projetos de embarcações de apoio offshore já garantidos, com as fases subsequentes abordando unidades mais especializadas e de maior complexidade. “Espera-se que as pri-



meiras concessões se concentrem em projetos de embarcações de apoio offshore (OSV) já comprovados, com as fases subsequentes abordando unidades mais especializadas ou de maior complexidade”, ressalta Albuquerque.

Considerando o perfil operacional da Petrobras e da Transpetro, a ABS prevê um foco maior em: capacidade DP2 e DP3 (posicionamento dinâmico); robusta prontidão para resposta a derramamentos em embarcações de apoio offshore (OSRVs); padrões de confiabilidade adequados para ambientes do pré-sal e logística de alta utilização.





Completam a lista projetos que atendam à conformidade com a norma 'IMO EEXI CII' para o período do plano, com atenção à otimização do casco e tecnologias de eficiência energética. Além de flexibilidade de prontidão para combustíveis como GNL, metanol ou preparadas para células de combustível (conforme apropriado ao perfil da missão), além de soluções de hibridização e baterias para OSVs, visando reduzir emissões e melhorar a eficiência de manutenção de posição.

“Em relação ao desempenho digital e ao ciclo de vida, esperamos que a manu-



tenção baseada em condições e a gestão de ativos orientada por dados melhorem o tempo de atividade dos ativos, e que as ferramentas digitais habilitadas para classificação simplifiquem a conformidade, inspeções e o monitoramento de desempenho”, acrescenta Albuquerque.

Recentemente, a ABS assinou um acordo de entendimentos (MoU) para o desenvolvimento de tecnologias de inspeção para a plataforma de robôs humanoides da 'Persona AI' que busca o aprimoramento da produtividade e da segurança em estaleiros. Essa colaboração inovadora vai se concentrar na adaptação dos robôs humanoides da Persona IA — baseados em parte na tecnologia de mão robótica da NASA — para uma série de atividades em estaleiros.

Albuquerque explica que, ao contrário dos robôs industriais tradicionais, os robôs humanoides são especialmente adequados para operar em estaleiros projetados para trabalhadores humanos, oferecendo flexibilidade e mobilidade em espaços complexos, confinados ou ergonomicamente desafiadores.

De acordo com o MoU, a ABS e a Persona AI vão colaborar em uma série de projetos de desenvolvimento conjunto, coletando dados para apoiar a classificação durante a construção naval. Em última análise, isso apoiará o desenvolvimento de novos padrões da ABS para os tipos e a qualidade dos dados necessários para apoiar as técnicas de inspeção digital e remota. Esses padrões não apenas orientarão o projeto futuro de robôs, mas também ajudarão a entender como coletar, avaliar e aplicar dados robóticos para fins de certificação e conformidade.

Construção naval está evoluindo a caminho da sustentabilidade, digitalização e responsabilidade ao longo do ciclo de vida

O RINA espera que o setor marítimo no Brasil entre num ciclo forte de crescimento, impulsionado pelos investimentos previstos da Petrobras em modernização da frota e em logística offshore. Para a classificadora, o segmento de embarcações de apoio offshore deverá expandir significativamente, sustentado por contratos de longo prazo e exigências de conteúdo local que fortalecem a cadeia de suprimentos nacional.

Ao mesmo tempo, o programa de renovação da frota da Transpetro, com foco em navios-tanque e numa nova geração de gaseiros, sinaliza uma demanda crescente por projetos de alta eficiência e conformidade com normas ambientais. “Esses desenvolvimentos posicionam o Brasil como um polo estratégico para a construção naval avançada e excelência operacional na América Latina, onde o RINA está pronto para apoiar parceiros em diferentes desafios para o desenvolvimento da indústria marítima local”, acredita a classificadora.

O RINA projeta o futuro da inovação marítima em tecnologias que entregam impacto mensurável: navegação autônoma para aprimorar a segurança e eficiência operacional, manutenção preditiva baseada em inteligência artificial (IA) e gêmeos digitais (*digital twins*) para uma gestão de ativos mais inteligente, robótica para inspeções precisas e sem riscos, e sistemas de propulsão alternativos para acelerar a descarbonização. Esses avanços, aliados a uma forte segurança cibernética e à evolução dos marcos regulatórios, estão moldando uma indústria marítima mais sustentável, inteligente e resiliente.

“Estamos avançando em manutenção preditiva baseada em IA e *digital twins* para otimização de performance de embarcações em tempo real, integrando robôs como drones aéreos e plataformas subaquáticas para inspeções de cascos mais seguras e automatizadas. Paralelamente, estamos moldando estruturas de certificação para combustíveis alternativos e sistemas de propulsão híbridos para acelerar a descarbonização, tudo sustentado por cibersegurança robusta e inovação regulatória”, resume o RINA. ■

Mar Aberto

Renovação da frota do sistema Petrobras contrata gaseiros, barcaças e empurradores para obras em três estaleiros

Daniilo Oliveira

A Petrobras e a Transpetro assinaram, em janeiro, novos contratos para a construção de embarcações do 'Mar Aberto', nova denominação do programa voltado à renovação e ampliação da frota do sistema Petrobras. Na cerimônia realizada em Rio Grande (RS), a *holding* e sua subsidiária contrataram cinco navios gaseiros, além de 18 barcaças e 18 empurradores, num investimento total de R\$ 2,8 bilhões. Essas embarcações serão operadas pela Transpetro e construídas em estaleiros de três estados.

No Rio Grande do Sul, o Estaleiro Rio Grande (ERG), da Ecovix, será responsável pela obra dos cinco gaseiros. No Amazonas, o estaleiro Bertolini Construção Naval da Amazônia (Beconal), construirá as 18 barcaças. Em Santa Catarina, o estaleiro Indústria Naval Catarinense (INC), vai construir os 18 empurradores. O potencial de geração nessas encomendas é de mais de 9.000 empregos diretos e indiretos, segundo a Petrobras.

Os gaseiros foram contratados por meio de licitação aberta e internacional, em dois lotes com oito embarcações no total — o resultado do outro lote não foi homologado até o fechamento desta edição. O ERG foi contratado para construir cinco navios pressurizados destinados ao transporte de gás liquefeito de petróleo (GLP) e de derivados: três com capacidade de 7.000 metros

cúbicos (m³) e dois para 14.000 m³. O investimento total nessas construções totaliza R\$ 2,2 bilhões. Com isso, a frota de gaseiros da Transpetro irá subir de seis para 14, triplicando a atual capacidade de transporte de GLP e derivados.

As encomendas consideram o aumento da produção de gás natural no país e atendem às necessidades da Petrobras, tanto na costa brasileira quanto na navegação fluvial, incluindo a região Norte e a Lagoa dos Patos (RS). De acordo com a Petrobras, os novos gaseiros serão até 20% mais eficientes no consumo de energia e reduzirão as emissões de gases de efeito estufa (GEE) em 30%. O lançamento da primeira unidade está previsto para ocorrer até 33 meses após o início das obras, com novas entregas a cada seis meses.

A encomenda das 18 barcaças e 18 empurradores representa um investimento de R\$ 620,6 milhões, fortalecendo a operação da Transpetro na navegação interior. A presença em águas abrigadas ou parcialmente abrigadas, como rios, lagos, canais, baías e lagoas tem objetivo de consolidar a empresa como uma das principais operadoras de transporte de derivados de petróleo e de biocombustíveis no modal fluvial.

O novo modelo de negócio viabilizará a verticalização da operação de *bunkering*, permitindo à Transpetro dispor de uma frota própria para abastecimento

Agência Petrobras



em polos como Belém (PA), Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP), Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS). A estratégia da empresa com essa integração é assegurar maior controle operacional, otimização de custos e ganhos de eficiência logística.

O estaleiro Beconal, de Manaus (AM), será responsável pela construção das 18 barcaças, com a entrega da primeira unidade prevista três meses após o início da obra. Do total contratado, 10 terão capacidade de 3.000 toneladas de porte bruto (TPB) e 8, de 2.000 TPB. O estaleiro INC, localizado em Navegantes (SC), construirá os 18 empurradores, com a entrega inicial programada para 10 meses após o início da fabricação.

O Mar Aberto tem aportes estimados em US\$ 6 bilhões no período de 2026 a 2030, abrangendo a construção de um total de 20 navios de cabotagem, além de 18 barcaças e 18 empurradores, além da previsão de afretamento de 40 novas embarcações de apoio destinadas à renovação da frota de apoio marítimo. A Petrobras afirma que o programa reforça o compromisso com a renovação e ampliação da frota nacional, contribui com a logística das operações e com o fortalecimento da indústria naval brasileira, em alinhamento com os objetivos da transição energética justa.

A Petrobras defende que essa estratégia de renovar a frota reduzirá a dependência de afretamentos, proporcionando mais flexibilidade e eficiência às



operações logísticas de movimentação de GLP e dos demais produtos. “Com essas contratações, estamos deixando a Petrobras preparada para o crescimento da nossa produção nos próximos anos e alavancando a retomada da indústria naval nacional”, declarou em nota a presidente da Petrobras, Magda Chambriard. Ela acrescenta que o investimento em encomendas para indústria naval e offshore estimula um ciclo de novos negócios e oportunidades, fortalecendo a cadeia produtiva industrial brasileira.

Para o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, a renovação e ampliação da frota permite à empresa atender ao crescimento da produção do país com mais eficiência, reduzindo custos e fortalecendo a soberania energética. “Os contratos assinados têm potencial para gerar mais de 9.000 empregos diretos e indiretos, revitalizar a indústria naval e mobilizar a cadeia produtiva desse segmento do país. Ver os pólos navais nacionais sendo retomados, sem dúvida, é motivo de orgulho para todos nós brasileiros”, salienta Bacci.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) avalia que os novos contratos representam um momento que simboliza a retomada de uma atividade estratégica, capaz de gerar empregos, movimentar a cadeia de fornecedores e fortalecer a capacidade industrial nacio-

No Rio Grande do Sul, Estaleiro Rio Grande, da Ecovix, será responsável pela obra dos 5 gaseiros

nal. Para o Sinaval, a construção dessas embarcações em estaleiros brasileiros mostra que, com planejamento e coordenação, é possível atender a demandas complexas dentro do país.

O sindicato ressalta que ainda é preciso avançar em questões relacionadas a financiamentos e garantias para acelerar ainda mais a retomada. “A assinatura dos contratos para a construção dos navios gaseiros, empurradores e barcas da Transpetro, no Rio Grande do Sul, representa um passo importante para a indústria naval brasileira. É o resultado de muito diálogo, trabalho conjunto e da disposição de diferentes atores em construir soluções para o país”, destaca o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha.

Rocha diz que o Sinaval tem atuado de forma contínua nesse processo, sempre em diálogo com a Transpetro, a Petrobras e o governo federal, buscando criar um ambiente mais previsível e competitivo para os estaleiros. “Ainda há desafios, mas iniciativas como essa reforçam que estamos avançando no caminho da reconstrução da indústria”, afirmou o presidente do sindicato.

Os investimentos se somam aos R\$ 1,4 bilhão destinados à construção dos 4 navios classe Handy, também pela Ecovix no ERG, só que em parceria com o grupo Mac Laren.

Durante o evento de assinatura do contrato dos gaseiros, barcas e empurradores, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, disse que existem mais nove embarcações em avaliação e, pelo menos, 6 a 8 novas plataformas em estudo pela companhia para serem licitadas e construídas.

A Câmara Setorial de Máquinas e Equipamentos Offshore reafirma que a

indústria brasileira está preparada e deseja participar de forma ativa, ampla e qualificada da retomada das encomendas do setor no Brasil. A CSENO/Abimaq acenou para a capacidade das empresas associadas contribuírem com elevado conteúdo local, competência técnica e capacidade industrial de forma aderente às demandas das novas construções, que visam ampliar e renovar a frota do sistema Petrobras.

A âmara setorial da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) destaca o papel estratégico da Transpetro como principal operadora logística de dutos e transporte marítimo do país, bem como a condução do programa ‘Mar Aberto’, cuja assinatura dos contratos representa uma conquista aguardada há anos pela indústria brasileira. “Esses projetos eram amplamente ansiados pelo setor produtivo nacional, não apenas pelo seu volume e relevância, mas pelo impacto direto no fortalecimento da soberania logística, industrial e energética do Brasil”, comenta o presidente da CSENO/Abimaq, Leandro Pinto.

Os fornecedores nacionais também aguardam a finalização da terceira licitação internacional lançada pela Transpetro para a contratação de quatro navios da classe MR1 (*Medium Range*), com 40.000 toneladas de porte bruto (TPB). Segundo o presidente da CSENO, essa concorrência representa um passo decisivo para a consolidação da retomada da indústria naval.

A câmara setorial entende como fundamental que essas embarcações sejam construídas em estaleiros brasileiros, assegurando a internalização de investimentos, a geração de empregos qualificados e o fortalecimento da base industrial nacional. “A previsibilidade e a continuidade dos programas são determinantes para garantir escala produtiva, competitividade e sustentabilidade de longo prazo ao setor naval brasileiro”, defende Pinto, que é diretor geral da Anschutz.

A CSENO ressalta ainda que os fabricantes nacionais de máquinas, equipamentos e sistemas offshore possuem histórico comprovado de fornecimento ao setor de petróleo e gás, incluindo embarcações de grande porte e proje-

Ricardo Stuckert/PR



tos de elevada complexidade. Pinto diz que a engenharia brasileira demonstra maturidade, flexibilidade tecnológica e plena conformidade com os mais rigorosos requisitos técnicos, ambientais e de segurança, conforme as normas da Organização Marítima Internacional (IMO), estando apta a contribuir para a eficiência operacional, a segurança e a sustentabilidade desses ativos ao longo de todo o seu ciclo de vida.

“Reconhecendo o caráter internacional e competitivo dos processos licitatórios, a câmara setorial reafirma seu compromisso com o diálogo técnico contínuo e colaborativo junto à Transpetro, estaleiros e demais stakeholders”, afirma. Ele considera fundamental que, nos próximos programas de renovação e ampliação da frota, estaleiros brasileiros demonstrem interesse ativo em participar, fortalecendo o ecossistema industrial nacional.

“A participação efetiva dos estaleiros, aliada à integração de soluções locais com parceiros nacionais e internacionais, é essencial para maximizar o conteúdo nacional, gerar sinergias produtivas e consolidar o Brasil como referência em inovação, competitividade e sustentabilidade no setor naval e offshore”, conclui.

A Ghenova Brasil contribuirá com a engenharia completa dos gaseiros, incluindo design dos cinco navios e projeto conceitual. A empresa destaca que o projeto foi desenvolvido praticamente ‘Tailor Made’, sob medida para os requisitos do edital. “Fechamos parceria com a Ecovix desde os primórdios do edital,

Petrobras e Transpetro contrataram cinco navios gaseiros, além de 18 barcaças e 18 empurradores

fazendo os ajustes necessários para poder atender aos requisitos da Transpetro e ajudar na modelagem da proposta ganhadora”, conta o CEO da Ghenova, Frederico Cupello.

A equipe da Ghenova agora atuará nas próximas fases, que incluem projeto básico, detalhamento e assistência técnica à construção. Cupello explica que são dois modelos de navios de transporte pressurizado, conforme as especificações da licitação da Transpetro. “A eficiência energética foi muito levada em conta no nosso design. Esses navios estão preparados para cumprir as últimas normativas de eficiência energética e redução de emissões”, ressalta Cupello.

Cupello lembra que, durante a crise da construção naval da última década no Brasil, muitas empresas do ramo fecharam e algumas estrangeiras reduziram atividades e deixaram o país. Ele pondera que, nesse período, a Ghenova buscou nichos que estavam aquecidos, como o de embarcações fluviais. O executivo considera que a robustez internacional do grupo também contribuiu para manter a equipe no Brasil, inclusive apoiando projetos no exterior.

“No nosso braço brasileiro da Ghenova, estamos orgulhosos de levantar a bandeira que a indústria naval brasileira está viva. A engenharia naval brasileira

está viva, com capacidade e qualidade”, completa Cupello.

Na cerimônia de assinatura do contrato dos gaseiros realizada no Estaleiro Rio Grande, o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, destacou que a Petrobras, aos poucos, vai se transformando numa empresa de energia. “Esse país precisa ter a seguinte decisão: nós precisamos construir uma soberania energética. A gente não pode ficar dependendo de nenhum país do mundo e de tecnologia de outros países”, afirmou o presidente.

Magda Chambriard lamentou que, com todo potencial de crescimento, a Petrobras tenha ficado 10 anos sem encomendar um único navio no Brasil. “Hoje temos encomendas no Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, na Bahia e no Amazonas. Essas encomendas vão demandar um número significativo de profissionais qualificados já a partir de março deste ano”, projetou no evento.

Magda acredita que os empregos dessa indústria, que em 2022 estavam na casa de 18.000 e fecharam 2025 em 50.000, serão ampliados em 2026, 2027 e 2028. “Vamos nos aproximar de volta daquele número original de 80.000 empregos na indústria naval brasileira”, afirmou. Ela considera que o crescimento de 180% em termos de emprego nos últimos quatro anos foi possível graças aos financiamentos do Fundo da Marinha Mercante, à depreciação acelerada e às políticas de conteúdo local.

O presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, reforçou que a demanda perene por embarcações é uma das principais alavancas de crescimento, o que só está sendo possível porque o sistema Petrobras priorizou a renovação e ampliação da frota própria. Também salientou que a retomada da indústria naval se dá com políticas industriais específicas.

“Sem política de conteúdo local, recursos do FMM e mecanismos como depreciação acelerada não seria possível assinar esses contratos, com geração de emprego recorde e aumento da renda. Com isso, estaleiros, empresas de navieças e os demais elos da cadeia produtiva podem se planejar para fazer seus investimentos, retomando esse ciclo positivo”, apontou Bacci. ■



NAVALSHORE

FEIRA E CONFERÊNCIA DA INDÚSTRIA MARÍTIMA

18 A 20 DE AGOSTO
EXPORIO CIDADE NOVA



+18k

visitantes
em 2025



A Navalshore, desde 2004, é o **ponto de encontro da indústria marítima** para executivos e profissionais do setor naval e offshore, estaleiros, empresas de navegação marítima e fluvial, fornecedores de navipeças, petroleiras e prestadores de serviços especializados.

Em 2025, a feira registrou:

- + de **R\$ 12 bi** em negócios
- + de **140** expositores
- + de **600** marcas

E em 2026, estamos prontos para mais um grande encontro!



Siga nossas redes sociais:

  @navalshore

navalshore@navalshore.com.br

www.navalshore.com.br



Drones na defesa naval

A Xrobots, fabricante de drones, firmou um acordo de cooperação técnica com a Diretoria de Aeronáutica da Marinha do Brasil (DAerM), em uma iniciativa financiada em parte pela Petrobras, para expandir o uso de aeronaves remotamente pilotadas (ARPs) da família Nauru em navios, plataformas offshore e operações de monitoramento ambiental e defesa. A aliança integra o projeto MMRE, iniciativa de R\$ 40 milhões dedicada ao desenvolvimento de tecnologias e drones equipados com sensores avançados para fortalecer o monitoramento marítimo.

O programa busca aprimorar a detecção de manchas de óleo, ampliar a capacidade de resposta a emergências ambientais, apoiar missões de busca e salvamento e reforçar o combate a tráfegos ilegais nas Águas Jurisdicionais Brasileiras.

O acordo estabelece uma colaboração inédita entre a indústria nacional, Marinha e a Petrobras, que tem buscado novos recursos tecnológicos para reduzir riscos, elevar a eficiência operacional e fortalecer medidas de baixo carbono. Nos últimos anos, a estatal vem ampliando o uso de aeronaves pilotadas remotamente em atividades de detecção de hidrocarbonetos, monitoramento de áreas sensíveis e transporte leve de cargas no ambiente marítimo.

Novos portêineres

O Tecon Santos recebeu dois novos portêineres (guindastes de cais) e oito RTGs (guindastes de pátio) elétricos adquiridos pela Santos Brasil como parte do projeto de ampliação, modernização e descarbonização do terminal. Os equipamentos são fabricação da chinesa ZPMC. Os equipamentos chegaram a bordo do navio Zhen Hua 28 totalmente montados sobre o convés.

A operação padrão dos novos equipamentos está prevista para começar neste mês de fevereiro. Já a

operação remota será implementada gradualmente, após a conclusão de testes, configuração dos sistemas e treinamento das equipes, processo que pode levar até um ano.

Os dez guindastes têm investimentos da ordem de R\$ 300 milhões. Os novos portêineres contam com a tecnologia TPS (Truck Position System), que garante o posicionamento preciso das carretas durante as operações de embarque e descarga, otimizando segurança e produtividade. O diferencial das novas unidades é a possibilidade de operação remota, com os profissionais atuando no centro de controle e não mais nas cabines no alto dos equipamentos — modelo já adotado com os RTGs. Cada portêiner possui 50 metros de altura, do cais à lança, e 70 metros de alcance, com capacidade para movimentar simultaneamente até dois contêineres de 20 pés cheios, totalizando até 100 toneladas de carga.

Distribuição

A Asia Shipping anuncia uma nova fase de fortalecimento de sua operação de distribuição no Brasil, agora com foco ampliado no atendimento a setores regulados. A companhia passa a operar com duas unidades licenciadas pela Anvisa para armazenagem de medicamentos, produtos para saúde, correlatos, saneantes e cosméticos, incluindo áreas climatizadas e refrigeradas preparadas para produtos sensíveis.

A certificação das unidades de Itajaí e Araquari (SC) consolida a estratégia da Asia Shipping de oferecer um serviço end-to-end com padrões internacionais, garantindo controle rigoroso, rastreabilidade integral e total conformidade com as exigências do setor de saúde. “Temos uma operação licenciada, segura e preparada para atender clientes que demandam cuidados especiais. O setor regulado é estratégico para nossa expansão, e estamos estruturados para receber produtos sensíveis com alto nível de controle e rastreabilidade”, afirma Alexandre Pimenta, CEO da Asia Shipping.

Nos últimos anos, a Asia Shipping ampliou significativamente sua capacidade operacional e consolidou um modelo de distribuição que complementa sua atuação como integradora logística. A companhia opera atualmente três centros de distribuição em Itajaí e Araquari (SC), totalizando 20 mil metros quadrados de área dedicada a armazenagem, gestão de inventário e distribuição.

Eficiência operacional

A Aliança, empresa do grupo Maersk, adota a StarConnect nas embarcações da frota. Desenvolvida pela Maersk e adotada pela Aliança, a StarConnect substituiu a antiga ferramenta, trazendo um salto tecnológico em usabilidade e análise de dados, transformando a forma de se navegar. Com uma interface moderna, intuitiva e didática, a plataforma simplifica as tarefas diárias das equipes a bordo e em terra, tornando o acompanhamento das operações mais ágil e acessível.

“A StarConnect representa uma nova geração no monitoramento operacional, combinando precisão, eficiência energética e aderência a padrões regulatórios internacionais”, afirma Carlos Rocha, diretor de frotas da Maersk. Desenvolvida com base em tecnologias avançadas de ciência de dados, aprendizado de máquina e computação de ponta (edge computing), a StarConnect processa dados gerados pelos sensores dos navios em tempo real. Essa capacidade permite que a plataforma forneça insights imediatos sobre consumo de combustível, condições do mar, desempenho energético e integridade dos equipamentos, apoiando decisões mais precisas e sustentáveis.

Entre os principais diferenciais da StarConnect está sua capacidade de gerar alertas automáticos com base em dados reais. A ferramenta monitora continuamente aspectos como estoque de combustível a bordo, performance do motor e condições de componentes estratégicos, como o casco e o propulsor.

O futuro da navegação fluvial começa aqui!

22 a 24 de abril | Manaus, BR
Centro de Convenções Vasco Vasques



A NN Logística é o ponto de encontro dos principais agentes da **navegação fluvial, construção naval e logística da América Latina.**

Em 2026, o evento volta ainda maior, conectando **soluções, tecnologias e investimentos** que estão transformando o transporte fluvial.

Em 2025:

- + **7000** visitantes
- + **100** expositores
- + **30** palestras
- + **R\$ 400** milhões em acordos comerciais

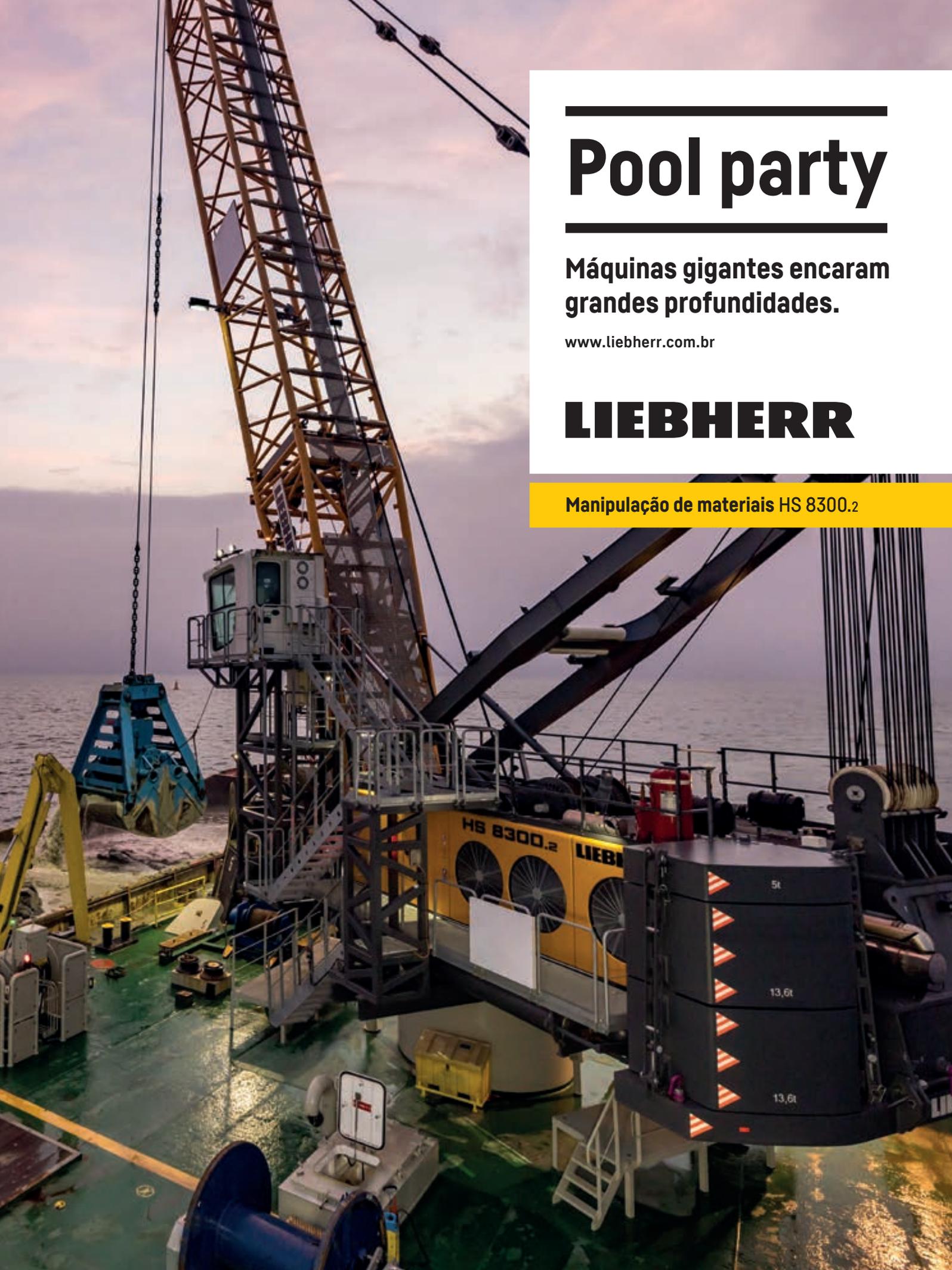
PARTICIPE COMO EXPOSITOR E FAÇA PARTE DESSA JORNADA.

  nnlogistica
www.nnlogistica.com.br

Patrocínio Master

SUPER
TERMINAIS

X International
by AkzoNobel



Pool party

Máquinas gigantes encaram grandes profundidades.

www.liebherr.com.br

LIEBHERR

Manipulação de materiais HS 8300.2