

**AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS**

**BOLETIM  
AQUAVIÁRIO**

**4º Trimestre – 2022**



**República Federativa do Brasil**  
Luiz Inácio Lula da Silva  
**Presidente da República**

**Ministério de Portos e Aeroportos**  
Márcio França  
**Ministro dos Portos e Aeroportos**

**Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ**

**Diretoria Colegiada**

Eduardo Nery Machado Filho  
**Diretor-Geral**

Alber Furtado de Vasconcelos Neto  
**Diretor**

Caio César Farias Leôncio  
**Diretor**

Flávia Morais Takafashi  
**Diretora**

Wilson Lima Filho  
**Diretor**



©2023 – ANTAQ

SEPN Quadra 514, Conjunto "E", Edifício ANTAQ, SDS, 3º andar, 55 61 20296764

CEP: 70760-545, Brasília – DF

sds@antag.gov.br

gde@antag.gov.br

Permitida a reprodução parcial sem fins lucrativos, por qualquer meio, se citada a fonte.

### **Setor Responsável:**

#### **Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade (SDS)**

José Renato Ribas Fialho

#### **Gerência de Estatística e Avaliação de Desempenho – (GEA)**

Fernando Antônio Correia Serra

#### **Gerência de Desenvolvimento e Estudos (GDE)**

José Gonçalves Moreira Neto

### **Equipe Técnica (ordem alfabética):**

#### **Edição, Conteúdo e Diagramação:**

Arthur Felipe de Menezes Il Pak

José Antonio Machado do Nascimento

Ricardo Lima Teixeira

Wesley Alves Mesquita

#### **Revisão:**

Leopoldo Heitor Capelini Kirchner

**Agência Nacional de  
Transportes Aquaviários**

**BOLETIM AQUAVIÁRIO**

**4º Trimestre - 2022**

**NOTA:** os dados estatísticos utilizados neste boletim informativo são fornecidos pelas empresas administradoras dos Portos Públicos e Privados à ANTAQ, nos termos da regulamentação vigente. O boletim informativo é publicado com base nestas informações, analisadas próximo ao início do trimestre subsequente ao trimestre alvo do boletim. Os dados enviados são atualizados continuamente e podem sofrer alterações posteriores à publicação. Por essa razão, pode haver discrepâncias entre informações disponíveis neste boletim e outros relatórios publicados pela ANTAQ.

# Sumário

1.	Análise das instalações portuárias .....	6
1.1.	Portos públicos .....	9
1.2.	Portos privados (TUP) .....	13
2.	Análise da navegação .....	22
2.1.	Longo curso .....	23
2.2.	Cabotagem .....	28
2.2.1.	Índice de utilização da capacidade da frota de navios porta-contêineres na navegação cabotagem .....	31
2.2.2.	Índice de participação de embarcações estrangeiras no transporte de contêineres na navegação de cabotagem .....	38
2.2.2.1.	Carga Containerizada .....	40
2.2.2.2.	Granel Líquido .....	41
2.2.2.3.	Granel Sólido .....	42
2.2.2.4.	Carga Geral .....	43
2.2.2.5.	Fretes .....	44
2.3.	Navegação interior .....	46
3.	Perfis de carga .....	47
3.1.	Granel sólido .....	49
3.2.	Granel líquido .....	52
3.3.	Contêineres .....	54
3.4.	Carga geral .....	58
4.	Referências .....	60

## 1. Análise das instalações portuárias

Segundo dados do Ministério da Economia, o saldo da balança comercial ficou positivo em US\$ 14,1 bilhões no 4º trimestre de 2022. As exportações no 4º trimestre de 2022 somaram US\$ 80,8 bilhões e as importações somaram US\$ 66,7 bilhões. A moeda americana encerrou o 4º trimestre de 2022 em R\$ 5,2171 (BCB, 30/12/2022).

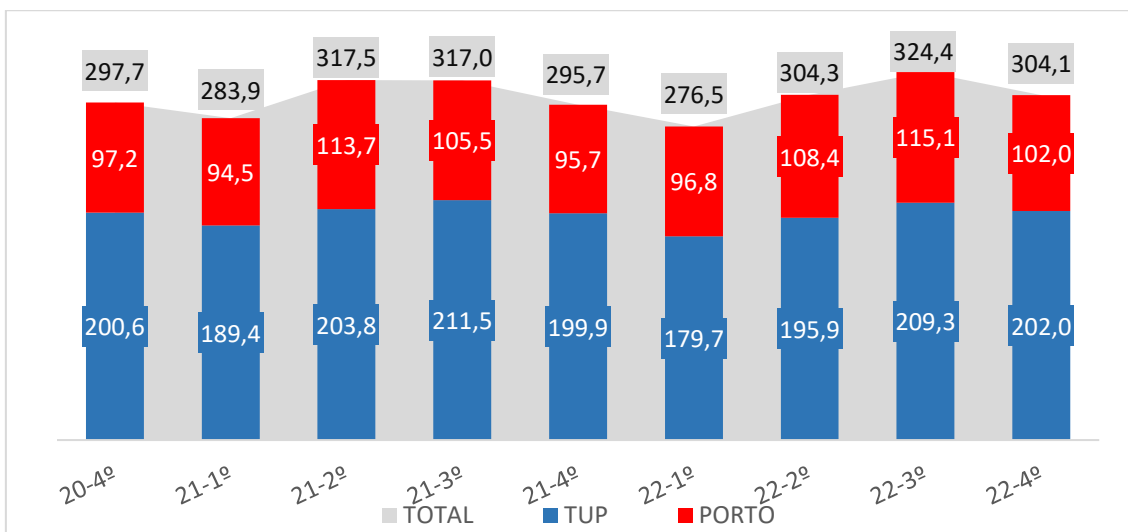
A taxa de juros brasileira foi mantida em 13,75% ao ano com viés de manutenção. A inflação brasileira (IPCA) encerrou 2022 acumulada em 5,79%.

Segundo a CONAB, a estimativa da safra de grãos 2022/23, realizada na última semana de fevereiro de 2023, mostra crescimento de 3,3% na área a ser plantada em comparação à safra 2021/22. A previsão atual confirma crescimento na produção de grãos frente à temporada 2021/22. Espera-se um volume de 309,9 milhões de toneladas, sinalizando incremento de 13,8% ou 37,5 milhões de toneladas. Destaques para a soja, com aumento de 20,6% ou 25,9 milhões de toneladas, e para o milho, com 10,2% ou 11,5 milhões de toneladas.

Assim como no terceiro trimestre de 2022, no quarto trimestre o desempenho portuário nacional também apresentou recuperação após recuo nos dois primeiros trimestres do ano. A movimentação geral de portos organizados e de terminais autorizados foi de 304,1 milhões de toneladas, o que representou um avanço de 2,84% em comparação com o mesmo trimestre de 2021. Esse crescimento se deve, principalmente, ao desempenho dos portos públicos, com 102,0 milhões de toneladas movimentadas, um acréscimo de 6,57% (6,3 milhões de toneladas) frente ao quarto trimestre do ano passado.

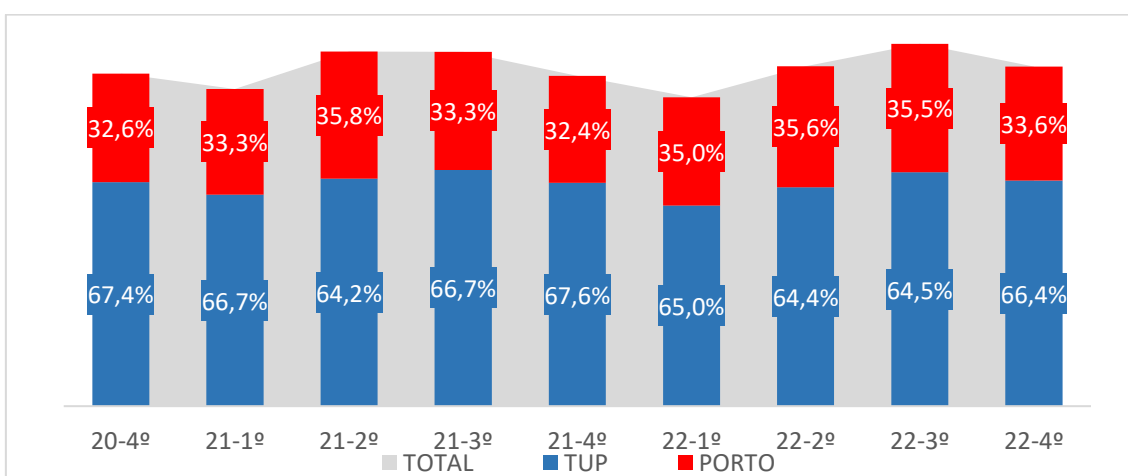
Assim como os portos organizados, os terminais autorizados também registraram crescimento no quarto trimestre, ainda que em menor intensidade (+1,06% quando comparado ao mesmo período do ano passado). Foi o único trimestre com elevação para essas instalações em 2022 (1ºT: -4,46%; 2ºT: -3,71%; 3ºT: -1,04%), ainda que não tenha sido o suficiente para reverter a queda do ano dos TUPs.

A figura 1 nos mostra a evolução da movimentação de cargas nas instalações portuárias brasileiras, onde podemos observar o histórico da movimentação portuária desde o quarto trimestre de 2020.



**Figura 1:** Total Geral de Cargas – Evolução trimestral da movimentação (milhões de toneladas): 2020-2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

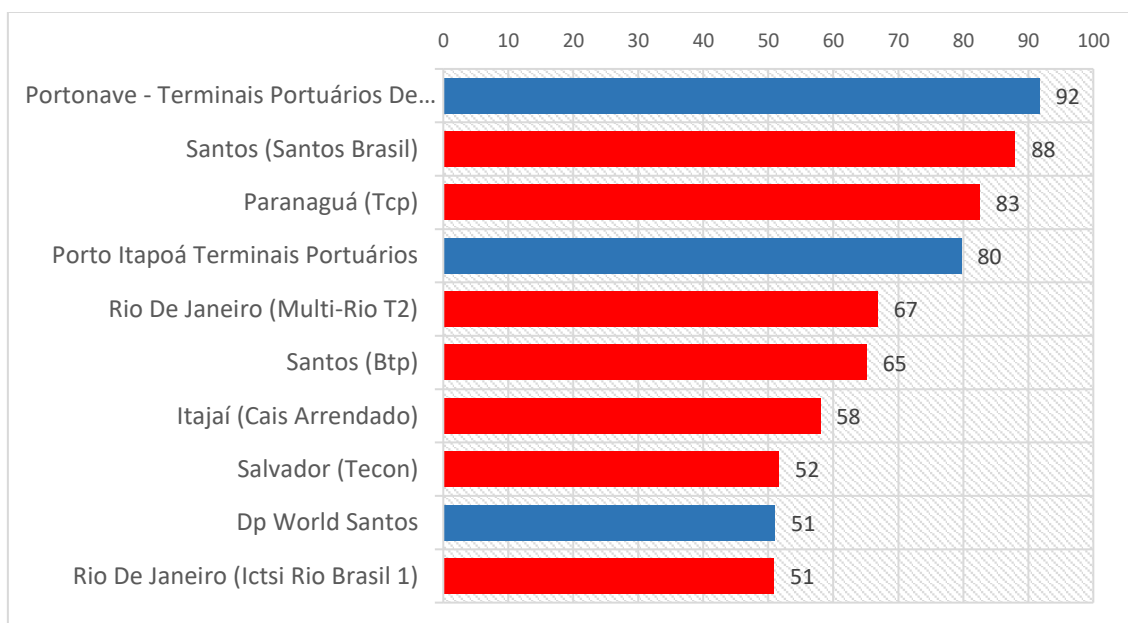
Ao se analisar a participação no peso bruto total movimentado por tipo de instalação portuária (pública e privada), considerando a sazonalidade natural da disponibilidade das mercadorias, temos uma estabilidade na divisão de mercado entre portos públicos e privados (Figura 2), que neste quarto trimestre foi de 66,4% para portos privados e 33,6% para os portos públicos; sendo que, no quarto trimestre do ano passado, a participação foi de 67,6% e 32,4%, respectivamente.



**Figura 2:** Participação por Tipo de Instalação – Evolução trimestral da participação Porto x TUP (% de toneladas): 2020-2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.



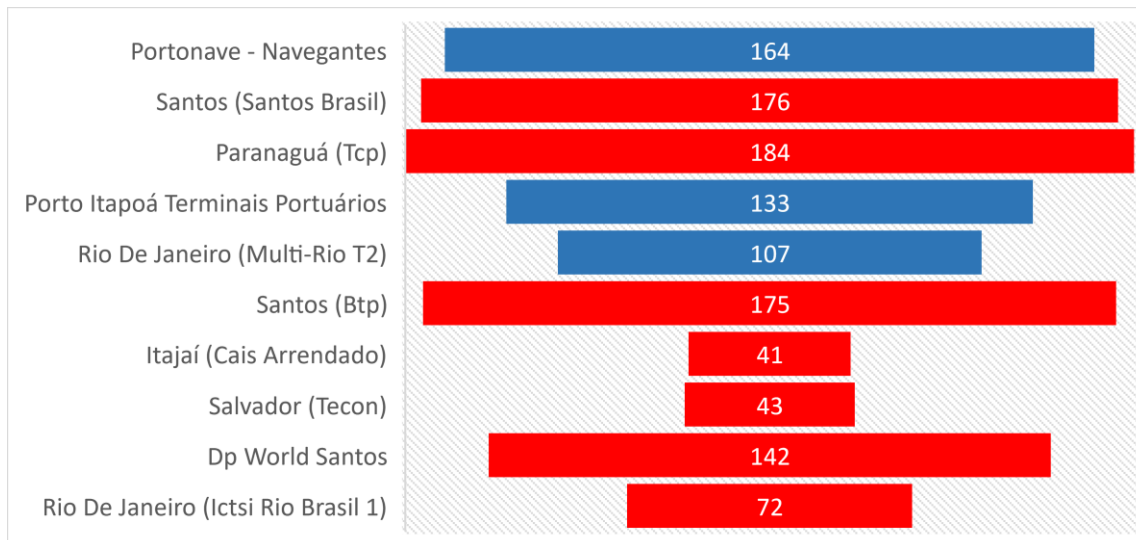
A figura 3 mostra a produtividade média entre as instalações portuárias que movimentaram carga containerizada no país no quarto trimestre deste ano. O indicador, denominado prancha média operacional, mede a quantidade de unidades de contêineres, independente de peso e tamanho, movimentada por hora operacional das embarcações atracadas em cada uma das instalações portuárias, em operações de embarque/desembarque realizadas entre outubro e dezembro deste ano. A Portonave – Terminais Privados de Navegantes SC e o terminal de contêineres do Porto de Santos operado pela Santos Brasil, foram as duas instalações nacionais com a melhor produtividade média operacional em carga containerizada no trimestre, com 92 e 88 unidades de contêineres operadas por hora, respectivamente.



**Figura 3:** Top 10 em Prancha Média Operacional (Unidades de Contêineres por Hora): 4º Trimestre de 2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

Como complemento para melhor avaliar o indicador de produtividade acima (Figura 3), é importante conhecer a quantidade de atracações contendo operação com carga containerizada que cada instalação portuária recebeu no mesmo período. Desta maneira é possível se ter uma ideia também da regularidade do desempenho operacional de cada instalação, pois quanto maior o número de atracações para operar, de certa forma também se torna maior o desafio para manter um alto índice operacional. A Figura 4, abaixo, mostra a quantidade de atracações efetivadas por cada instalação portuária

em que ocorreram movimentação de contêineres, no decorrer do quarto trimestre do ano.



**Figura 4:** Total de Atracações: 4º Trimestre de 2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

### 1.1. Portos públicos

No quarto trimestre deste ano os portos públicos movimentaram cerca de 102,0 milhões de toneladas de peso bruto total, o que corresponde a um acréscimo de 6,3 milhões de toneladas ao total movimentado no mesmo período de 2021, uma variação percentual direta de +6,57%. O bom desempenho apresentado pelos portos públicos no período foi devido, principalmente, pelo aumento na tonelagem total operada de milho (+116,20%), assim como minério de ferro (+20,52%), açúcar (+32,63%) e pasta de celulose (+25,42%).

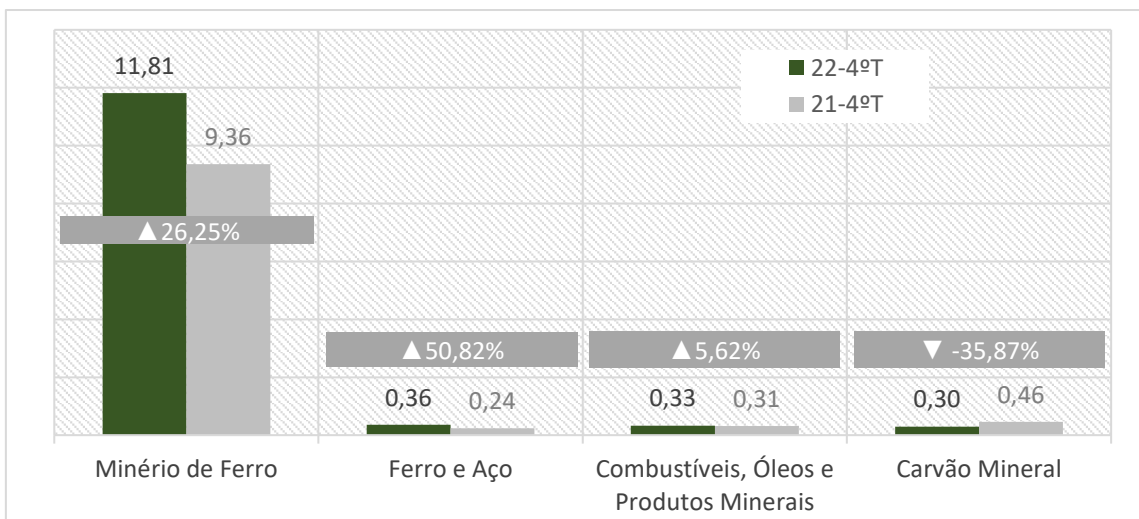
Os dez principais portos públicos em movimentação geral, conforme listados na Tabela 1, movimentaram aproximadamente 88,7 milhões de toneladas no quarto trimestre de 2022, o que correspondeu a 86,9% da movimentação total dos 31 portos públicos que registraram operação no período. Podemos destacar, dentre os principais portos com crescimento na movimentação, o Porto de Santarém (+102,31%), o Porto de Santos (+12,72%) e o Porto de Itaguai (+21,47%). Dentre os portos com recuo no peso bruto operado entre outubro e dezembro, destaque para o Porto de Rio Grande, com -10,17% e para o Porto do Rio de Janeiro, com -6,11%.

**Tabela 1:** Principais Portos Públicos em Movimentação - 4º Trimestre de 2022.  
Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

Porto Público	Milhões Toneladas	Var % 2021-4T / 2022-4T
<b>Santos-SP</b>	30,0	▲ 12,72%
<b>Itaguaí-RJ</b>	13,1	▲ 21,47%
<b>Paranaguá-PR</b>	12,2	▲ 5,09%
<b>Itaqui-MA</b>	7,7	▲ 14,97%
<b>Suape-PE</b>	6,5	▲ 12,26%
<b>Rio Grande-RS</b>	6,1	▼ -10,17%
<b>Vila Do Conde-PA</b>	4,0	▲ 5,29%
<b>Santarém-PA</b>	3,3	▲ 102,31%
<b>Rio de Janeiro-RJ</b>	3,0	▼ -6,11%
<b>São Francisco Do Sul-SC</b>	2,8	▼ -1,04%
<b>Todos os Portos Públicos</b>	<b>102,0</b>	<b>▲ 6,57%</b>

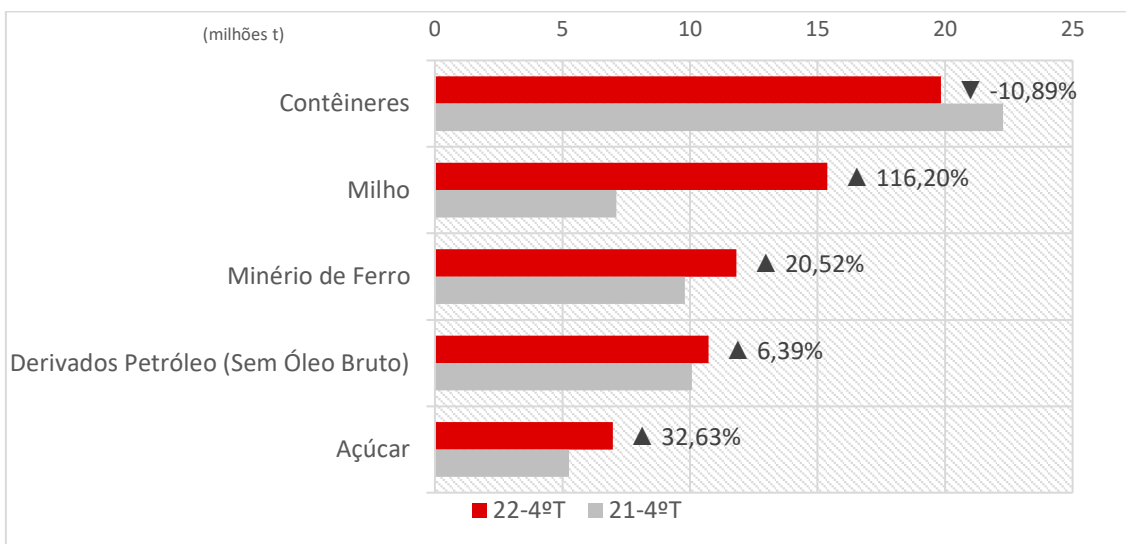
O porto público de Santarém, no Pará, que após um primeiro semestre de queda, já tinha mostrado um significativo aumento da movimentação no terceiro trimestre deste ano (+89,41%), teve novamente ótimo resultado, sendo enormemente beneficiado pela recuperação de safra da cultura do milho, responsável por cerca de 81% do total movimentado por Santarém entre outubro e novembro; foram 3 milhões de toneladas de milho movimentadas no porto paraense, o que representou um acréscimo recorde de +190,28% para o período.

Já o porto de Itaguaí, no estado do Rio de Janeiro, teve sua principal mercadoria, o minério de ferro, com crescimento de 26,25% no quarto trimestre em comparação com o mesmo período do ano anterior, como pode ser visto na Figura 5.



**Figura 5:** Evolução das principais mercadorias movimentadas no 4º trimestre 2021-2022 no Porto de Itaguaí (milhões de toneladas). Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

Analisando as principais mercadorias movimentadas nos portos públicos em geral, podemos destacar, além do desempenho com as cargas de milho, o crescimento de 20,52% da movimentação de minério de ferro, assim como o aumento de 6,39% para os derivados de petróleo e de 32,63% para a movimentação de açúcar. Por outro lado, destaque negativo para a movimentação de contêineres (-10,89%).

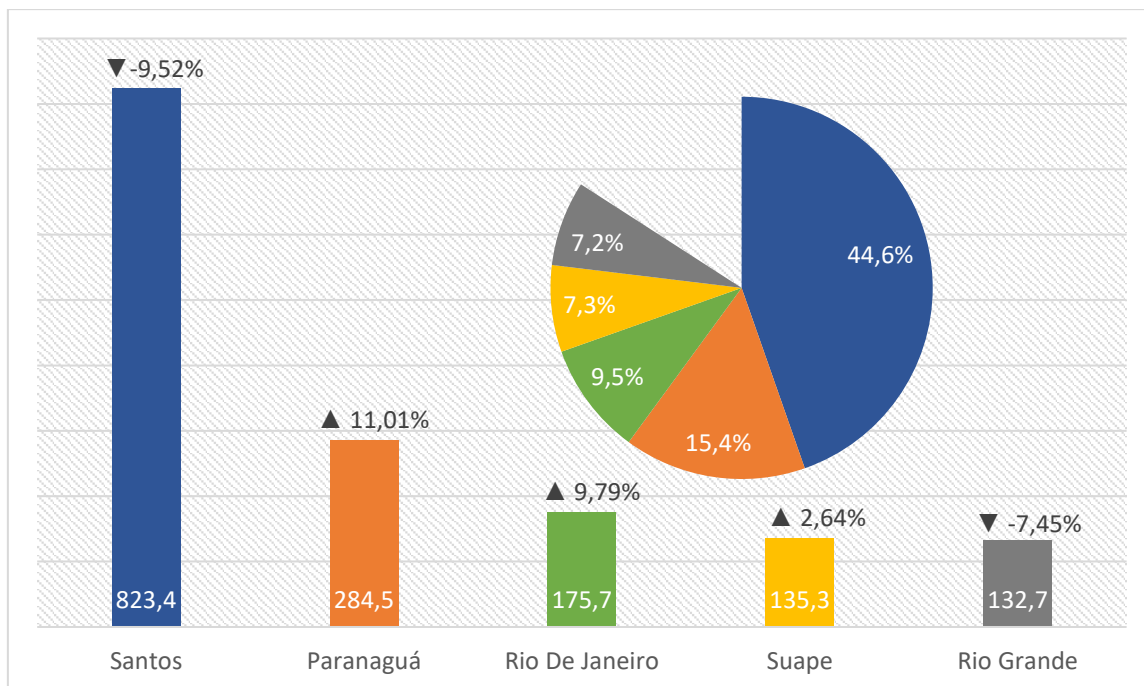


**Figura 6:** Principais mercadorias movimentadas nos portos públicos (% de toneladas): Comparação do 4º trimestre 2021/2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

No quarto trimestre de 2022, a movimentação de contêineres por parte dos portos públicos foi de 19,8 milhões de toneladas, um recuo de -10,89% em relação ao mesmo período do ano passado. Quando a medida se dá em TEU -

*Twenty Foot Equivalent Unit* (unidade equivalente a 20'), que é a unidade padrão para mensuração de operações com contêineres, a variação apresentada no quarto trimestre deste ano foi de -6,47%, com 1,8 milhão de TEUs movimentados no período. A razão do resultado em TEU ter sido melhor do que em toneladas pode ser explicada pelo aumento na movimentação de contêineres vazios no período, que cresceu 6,05%. É importante salientar que a operação de contêineres vazios não significa necessariamente a falta de mercadorias para transporte, pois os contêineres vazios muitas vezes são embarcados para retornar ao seu proprietário ou ponto de origem, e frequentemente são realocados entre portos para atender a logística da carga aguardando embarque.

Dentre os principais portos públicos que movimentaram contêineres no quarto trimestre deste ano, destacam-se o Porto de Paranaguá (+11,01%), Rio de Janeiro (+9,79%) e Suape (+2,64%). Cabe destacar que, juntos, os cinco principais portos desta categoria representaram 84,1% de toda a movimentação de contêineres em portos públicos, em termos de TEUs embarcados ou desembarcados, para o quarto trimestre de 2022 (Figura 7).



**Figura 7:** Movimentação de Contêineres (TEU) e participação individual dos Portos Públicos (% de TEU) – 4º trimestre de 2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

## 1.2. Portos privados (TUP)

A movimentação de cargas nos portos privados registrou 202,0 milhões de toneladas para o quarto trimestre de 2022, como pode ser visto na tabela 2; valor 1,06% maior do que o registrado no quarto trimestre de 2021. Esse crescimento na movimentação foi impulsionado pela alta na operação de milho (+87,43%) e soja (+53,68%).

Um dos destaques entre os portos privados foi o Terminal de Petróleo Tpet/Toil - Açú, no estado do Rio de Janeiro, que na comparação com o quarto trimestre do ano anterior apresentou um crescimento de 56,39%, incremento de quase 4 milhões de toneladas em suas operações para o trimestre avaliado. Outro destaque positivo fica para o Porto Sudeste do Brasil, também localizado no estado do Rio de Janeiro; este terminal privado, especializado em minério de ferro, obteve 50,46% de aumento na movimentação geral deste trimestre em comparação ao quarto trimestre de 2021 (Tabela 2).

**Tabela 2:** Principais Instalações Privadas em movimentação de cargas – 4º Trimestre de 2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

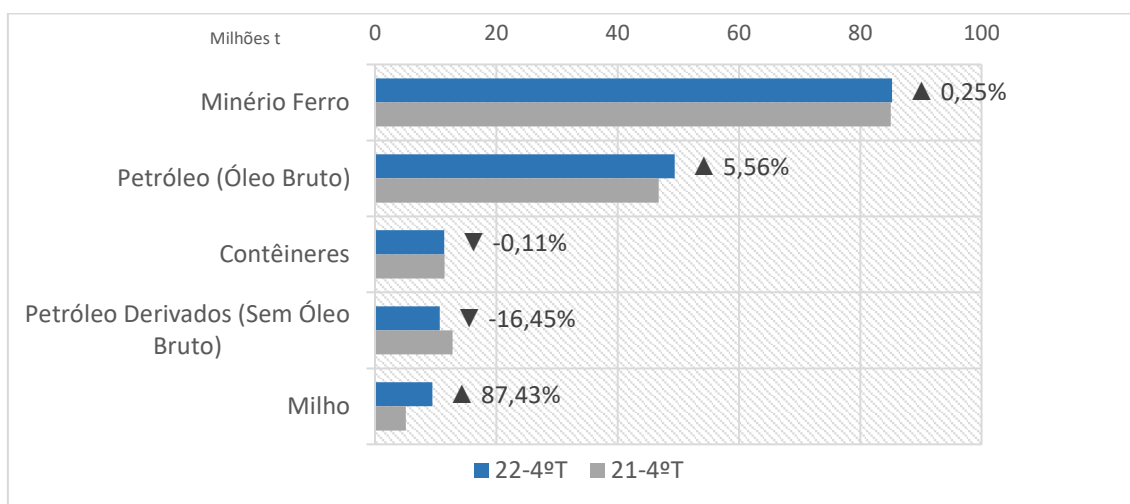
Porto Privado	Milhões Toneladas	Var % 2021-4T / 2022-4T
Terminal Marítimo de Ponta da Madeira – MA (Vale)	45,9	▼ -5,78%
Terminal de Tubarão – ES (Vale)	17,4	▼ -4,44%
Terminal Aquaviário de Angra dos Reis – RJ (Petrobras Transporte)	17,0	▲ 21,87%
Terminal Aquaviário de São Sebastião (Almirante Barroso) – SP (Petrobras Transporte)	15,2	▲ 2,38%
Terminal de Petróleo Tpet/Toil – Açu – RJ (Vast Infraestrutura)	10,9	▲ 56,39%
Terminal da Ilha Guaíba – Tig – RJ (Vale)	7,3	▲ 19,33%
Porto do Açu - Terminal de Minério – RJ (Ferroport Logística)	6,2	▲ 9,33%
Porto Sudeste Do Brasil (Joint Venture: Mubadala e Trafigura)	5,8	▲ 50,46%
Terminal Aquaviário de Madre de Deus - BA (Petrobras Transporte)	4,6	▼ -10,76%
Terminal Aquaviário da Ilha D'Água – RJ (Petrobras Transporte)	4,3	▼ -24,58%
<b>Todos os Portos Privados</b>	<b>202,0</b>	<b>▲ 1,06%</b>

Com relação à desempenhos negativos para este segundo trimestre, o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira – primeiro colocado no ranking de movimentação geral – registrou queda de -5,78% nas suas operações em comparação com o quarto trimestre de 2021. Também houve recuo registrado para o Terminal de Tubarão (-4,44%), ambos são administrados pela Vale e movimentam predominantemente minério de ferro; e para o Terminal Aquaviário de Madre de Deus (-10,76%), que movimenta predominantemente petróleo e derivados.

Mantendo a alta concentração de peso bruto movimentado dos trimestres anteriores, percebe-se que a participação dos quatro principais terminais privados permanece expressiva, representando quase 50% de toda a

movimentação dessas instalações, com 47,2% da movimentação total dos 157 terminais privados que registraram operações entre outubro e dezembro de 2022. Esta participação corresponde a um total aproximado de 95,4 milhões de toneladas movimentadas no período.

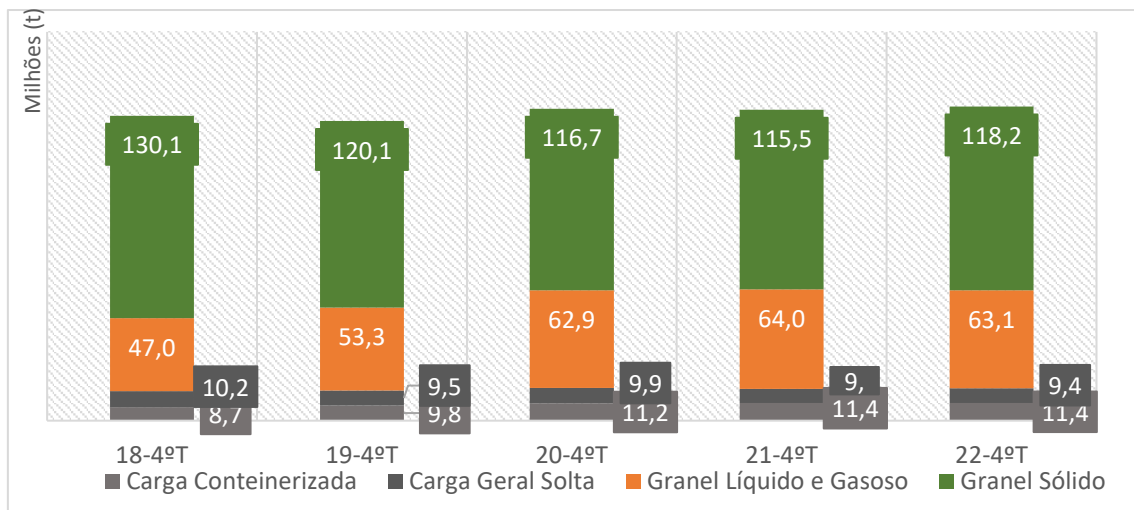
Em relação aos grupos de mercadorias mais movimentados nos terminais privados durante o quarto trimestre de 2022, minério de ferro representou 42,2% do total movimentado, o equivalente a 85,2 milhões de toneladas. As duas principais mercadorias representaram dois terços de toda a movimentação dos TUPs, destacando a natureza mais especializada dessas instalações. A evolução destas cargas mais movimentadas pode ser vista na figura 8.



**Figura 8:** Principais mercadorias movimentadas nos Portos Privados (% de toneladas): Comparação do 4º trimestre 2021/2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

Quanto aos perfis de carga na comparação entre quartos trimestres desde 2018, o granel sólido permanece com a maior participação entre os portos privados (Figura 9), colaborando com uma fatia de 58,5% da movimentação no quarto trimestre do último ano. Seguindo uma tendência de crescimento, o perfil de carga geral registrou 4,6% de participação para esta categoria de instalações neste quarto trimestre, somando 9,4 milhões de toneladas; Carga contêinerizada permaneceu praticamente constante e representa 5,7% do total das cargas dos TUPs e, finalmente, granel líquido, segundo principal perfil de carga, movimentou 63,1 milhões de toneladas, representando 31,2%.





**Figura 9:** Evolução da movimentação por perfil de carga nos portos privados (milhões de toneladas): Comparativo 4º trimestres 2018-2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

### 1.3. Preços de THC nas instalações portuárias brasileiras

Atualização dos dados de THC referentes ao 4º trimestre de 2022:

Esta seção objetiva o monitoramento de preços de THC a fim de explicitar, em termos quantitativos, eventuais distorções de valores que porventura venham a ocorrer nos portos brasileiros em comparação com os portos estrangeiros. Além disso, o monitoramento periódico permite a análise ao longo do tempo da evolução dos preços nos portos brasileiros.

Manteve-se opção metodológica idêntica às edições anteriores, baseada no estudo intitulado “Estudo Comparativo dos Valores de THC (Terminal Handling Charge ou Taxa de Movimentação no Terminal) nos Terminais de Contêineres no Brasil e no Mundo” (SEI 0925863), publicado em 31 de outubro de 2019, disponível em: <http://sophia.antaq.gov.br/>.

Assim, foram coletados e tabulados preços de THC no mês de dezembro de 2022, referentes a esse período, para contêineres de 20 pés dry, 40 pés dry high cube (HC), e 40 pés reefer (refrigerado), divulgados através dos websites dos transportadores marítimos da amostra, para os seguintes portos/terminais no Brasil e no mundo, conforme quadro resumitivo:

País	Porto/Terminal
Brasil	Itapoá
	São Francisco do Sul
	Navegantes
	Itajaí
	Manaus
	Paranaguá
	Rio Grande
	Santos
	Suape
	Pecém
Argentina	Buenos Aires
Colômbia	Cartagena
Holanda	Rotterdam
Bélgica	Antwerp
Alemanha	Hamburg
China	Shanghai
China	Ningbo
Hong Kong	Hong Kong
Cingapura	Singapore
Marrocos	Tanger Med

Para os portos de Manaus e Santos foram ainda especificados, sempre que possível, os terminais a que se referem os dados de THC coletados e tabulados.

Na maioria das vezes, os preços de THC são fornecidos pelos transportadores marítimos em moeda local do país do porto/terminal, como é o caso dos preços de THC no Brasil, cotados em Reais. Para fins de comparação entre diferentes países, todos os preços foram convertidos para o Dólar dos Estados Unidos. As conversões cambiais registram as cotações de fechamento do câmbio do dia 30 de dezembro de 2022.

Do ponto de vista cambial, houve uma pequena valorização do Real frente ao Dólar (3,5%) no período, conforme quadro resumitivo:

Moeda local	Moeda/USD (3º trimestre 2022)	Moeda/USD (4º trimestre 2022)	Varição Cambial
<b>Real Brasileiro</b>	5,4060	5,2177	-3,5%
<b>Euro</b>	1,0220	0,9372	-8,3%
<b>Yuan Renminbi Chinês</b>	7,1135	6,9000	-3,0%
<b>Dólar de Hong Kong</b>	7,8498	7,7974	-0,7%
<b>Dólar de Cingapura</b>	1,4348	1,3405	-6,6%
<b>Dirham de Marrocos</b>	10,9609	10,4552	-4,6%

Em moeda local, houve aumento de preços em 7% da amostra do 4º trimestre de 2022 em comparação ao 3º trimestre de 2022. Esses aumentos de preços ocorreram na Hamburg Süd, em 5 portos, nenhum deles localizado no Brasil: 3 portos na Europa (Antuérpia, Roterdã, Hamburgo), 1 na Ásia (Singapura) e 1 na Argentina (Buenos Aires). Os aumentos de preços nos portos europeus variaram de 8 a 12%, respectivamente 20 e 35 euros. Já em Singapura houve aumentos de 4 a 12%, respectivamente 16 e 25 dólares de Singapura, e em Buenos Aires aumentos de 15 a 16%, respectivamente 40 e 45 dólares americanos, tanto para THC Origem quanto para THC Destino. Os valores para os demais armadores da amostra não sofreram qualquer alteração no trimestre.

Via de regra, a estabilidade de preços notada na maior parte da amostra encontra amparo na literatura, segundo a qual os preços de THC encontram relativa estabilidade ao longo do tempo, com prováveis alterações de preços em periodicidade anual, diferentemente, por exemplo, dos preços do bunker e do frete marítimo que apresentam volatilidade. (Relatório da Comissão Europeia para Assuntos de Competição - THC during and after the liner conference era (2009). Disponível em:

[http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/terminal\\_handling\\_charges.pdf](http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/terminal_handling_charges.pdf).

As seguir, são apresentadas as tabelas que registram os preços de THC, tanto THC Origem como THC Destino, em Dólares dos Estados Unidos, para os transportadores marítimos: CMA CGM, Hamburg Süd, Hapag-Lloyd e ONE.

**Tabela 3 – Dados de THC – CMA CGM**

País	Localização/Porto**	THC Origem em USD			THC Destino em USD		
		20' Dry	40' Dry HC	40' Reefer (RH)*	20' Dry	40' Dry HC	40' Reefer (RH)*
Brasil	Itapoá	\$123	\$123	\$142	\$123	\$123	\$142
	São Francisco do Sul	\$116	\$116	\$140	\$116	\$116	\$140
	Navegantes	\$143	\$143	\$171	\$143	\$143	\$171
	Itajaí	\$143	\$143	\$171	\$143	\$143	\$171
	Manaus (Chibatão)	\$149	\$149	\$163	\$149	\$149	\$163
	Paranaguá	\$222	\$222	\$234	\$222	\$222	\$234
	Rio Grande	\$201	\$201	\$215	\$201	\$201	\$215
	Santos (Santos Brasil)	\$144	\$144	\$172	\$144	\$144	\$172
	Suape	\$240	\$240	\$249	\$240	\$240	\$249
	Pecém	\$195	\$195	\$203	\$195	\$195	\$203
Argentina	Buenos Aires	\$230	\$250	\$290	\$230	\$250	\$290
Colômbia	Cartagena				\$125	\$125	\$125
Holanda	Rotterdam	\$245	\$245	\$347	\$245	\$245	\$347
Bélgica	Antwerp	\$245	\$245	\$363	\$245	\$245	\$363
Alemanha	Hamburg	\$261	\$261	\$400	\$261	\$261	\$400
China	Shanghai	\$96	\$143	\$204	\$114	\$167	\$196
	Ningbo	\$83	\$127	\$207	\$114	\$167	\$196
Hong Kong	Hong Kong	\$282	\$385	\$475	\$282	\$385	\$475
Cingapura	Singapore	\$172	\$261	\$317	\$172	\$261	\$317
Marrocos	Tanger Med			\$375			\$394

fonte:

<https://www.cma-cgm.com/ebusiness/tariffs/charge-finder>

Valores obtidos em dezembro de 2022, válidos até eventual notificação pelo Armador

\*\*Aplicável para terminais que a CMA CGM faz escala

\*A CMA CGM utiliza como equipamentos reefer: contêineres 40' reefer RH, não utilizando portanto contêineres 40' reefer padrão.

**Tabela 4** – Dados de THC – Hamburg Süd

País	Localização/Porto*	THC Origem em USD			THC Destino em USD		
		20' Dry	40' Dry HC	40' Reefer	20' Dry	40' Dry HC	40' Reefer
Brasil	Itapoá	\$105	\$105	\$132	\$105	\$105	\$132
	São Francisco do Sul	\$153	\$153	\$200	\$153	\$153	\$200
	Navegantes	\$130	\$130	\$169	\$130	\$130	\$169
	Itajaí	\$133	\$133	\$166	\$133	\$133	\$166
	Manaus (Chibatão)	\$153	\$153	\$261	\$153	\$153	\$261
	Paranaguá	\$169	\$169	\$216	\$169	\$169	\$216
	Rio Grande	\$155	\$155	\$215	\$155	\$155	\$215
	Santos (Santos Brasil/ BTP)	\$180	\$180	\$252	\$180	\$180	\$252
	Suape	\$230	\$230	\$306	\$230	\$230	\$306
Pecém	\$124	\$124	\$162	\$124	\$124	\$162	
Argentina	Buenos Aires	\$290	\$290	\$345	\$290	\$290	\$345
Colômbia	Cartagena						
Holanda	Rotterdam	\$267	\$267	\$373	\$267	\$267	\$373
Bélgica	Antwerp	\$245	\$245	\$373	\$245	\$245	\$373
Alemanha	Hamburg	\$288	\$288	\$448	\$288	\$288	\$448
China	Shanghai	\$89	\$133	\$180	\$117	\$174	\$201
	Ningbo	\$89	\$133	\$180	\$117	\$174	\$201
Hong Kong	Hong Kong	\$282	\$385	\$487	\$282	\$385	\$487
Cingapura	Singapore	\$179	\$261	\$328	\$179	\$261	\$328
Marrocos	Tanger Med						

fonte:

<https://www.hamburgsud->

[line.com/liner/en/liner\\_services/e-commerce/tariffs\\_and\\_surcharges/info\\_and\\_others\\_1/thc\\_calculator/thc\\_calculator.html](https://www.hamburgsud-line.com/liner/en/liner_services/e-commerce/tariffs_and_surcharges/info_and_others_1/thc_calculator/thc_calculator.html)

Valores obtidos em dezembro de 2022, válidos até eventual notificação pelo Armador

\*Aplicável para terminais que a Hamburg Süd faz escala

**Tabela 5 – Dados de THC – Hapag-Lloyd**

País	Localização/Porto*	THC Origem em USD			THC Destino em USD		
		20' Dry	40' Dry HC	40' Reefer	20' Dry	40' Dry HC	40' Reefer
Brasil	Itapoá	\$156	\$156	\$194	\$156	\$156	\$194
	São Francisco do Sul	\$121	\$121	\$143	\$121	\$121	\$143
	Navegantes	\$172	\$172	\$198	\$172	\$172	\$198
	Itajaí	\$172	\$172	\$198	\$172	\$172	\$198
	Manaus	\$165	\$165	\$215	\$165	\$165	\$215
	Paranaguá	\$209	\$209	\$232	\$209	\$209	\$232
	Rio Grande	\$194	\$194	\$253	\$194	\$194	\$253
	Santos (BTP/ Santos Brasil/ DP World)	\$229	\$229	\$299	\$229	\$229	\$299
	Suape	\$265	\$265	\$314	\$265	\$265	\$314
Pecém	\$148	\$148	\$198	\$148	\$148	\$198	
Argentina	Buenos Aires	\$235	\$255	\$295	\$235	\$255	\$295
Colômbia	Cartagena				\$110	\$110	\$110
Holanda	Rotterdam	\$219	\$219	\$325	\$224	\$224	\$331
Bélgica	Antwerp	\$197	\$197	\$288	\$203	\$203	\$293
Alemanha	Hamburg	\$261	\$261	\$400	\$261	\$261	\$400
China	Shanghai	\$90	\$174	\$159	\$90	\$174	\$159
	Ningbo	\$90	\$174	\$159	\$90	\$174	\$159
Hong Kong	Hong Kong	\$274	\$366	\$476	\$274	\$366	\$476
Cingapura	Singapore	\$160	\$242	\$316	\$160	\$242	\$316
Marrocos	Tanger Med	\$270	\$361	\$501	\$284	\$378	\$391

fonte:

<https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/tariffs/trade-surcharges.html>

Valores obtidos em dezembro de 2022, válidos até eventual notificação pelo Armador

\*Aplicável para terminais que a Hapag-Lloyd faz escala

**Tabela 6 – Dados de THC – ONE**

País	Localização/Porto*	THC Origem em USD			THC Destino em USD		
		20' Dry	40' Dry HC	40' Reefer	20' Dry	40' Dry HC	40' Reefer
Brasil	Itapoá	\$154	\$154	\$189	\$154	\$154	\$189
	São Francisco do Sul						
	Navegantes	\$154	\$154	\$189	\$154	\$154	\$154
	Itajaí	\$154	\$154	\$154	\$154	\$154	\$154
	Manaus (Super Terminais)	\$157	\$157	\$172	\$157	\$157	\$157
	Paranaguá	\$201	\$201	\$201	\$201	\$201	\$201
	Rio Grande	\$187	\$187	\$211	\$187	\$187	\$211
	Santos (DP World)	\$165	\$165	\$207	\$165	\$165	\$165
	Suape	\$245	\$245	\$245	\$245	\$245	\$245
	Pecém	\$134	\$134	\$134	\$134	\$134	\$134
Argentina	Buenos Aires	\$225	\$245	\$245	\$225	\$245	\$245
Colômbia	Cartagena				\$105	\$105	\$105
Holanda	Rotterdam	\$283	\$283	\$395	\$283	\$283	\$395
Bélgica	Antwerp	\$235	\$235	\$357	\$235	\$235	\$357
Alemanha	Hamburg	\$304	\$304	\$448	\$304	\$304	\$448
China	Shanghai	\$78	\$120	\$120	\$78	\$120	\$120
	Ningbo	\$79	\$124	\$124	\$79	\$124	\$124
Hong Kong	Hong Kong	\$274	\$366	\$472	\$274	\$366	\$366
Cingapura	Singapore	\$190	\$272	\$272	\$190	\$272	\$272
Marrocos	Tanger Med						

fonte:

[https://ecommm.one-line.com/ecom/CUP\\_HOM\\_3116.do?sessLocale=em](https://ecommm.one-line.com/ecom/CUP_HOM_3116.do?sessLocale=em)

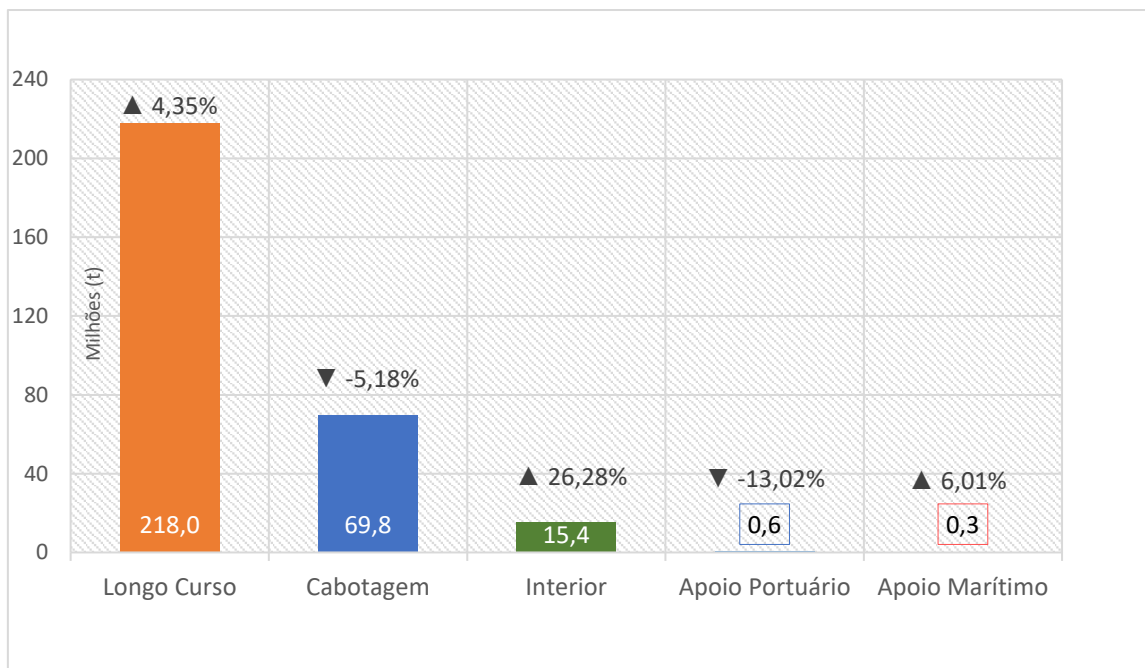
Valores obtidos em dezembro de 2022, válidos até eventual notificação pelo Armador

\*Aplicável para terminais que a ONE faz escala

## 2. Análise da navegação

O desempenho da movimentação de cargas do modal aquaviário, para além das análises em separado das operações das instalações portuárias, pode ser analisado pela perspectiva do tipo de navegação da carga. Esse olhar possibilita uma leitura mais ampla do panorama do mercado internacional e das relações regionais de comércio, auxiliando no mapeamento dos caminhos do transporte aquaviário e em uma melhor compreensão das diversidades da corrente de comércio de mercadorias.

A Figura 10 mostra o total movimentado no quarto trimestre de 2022 por tipo de navegação da carga.



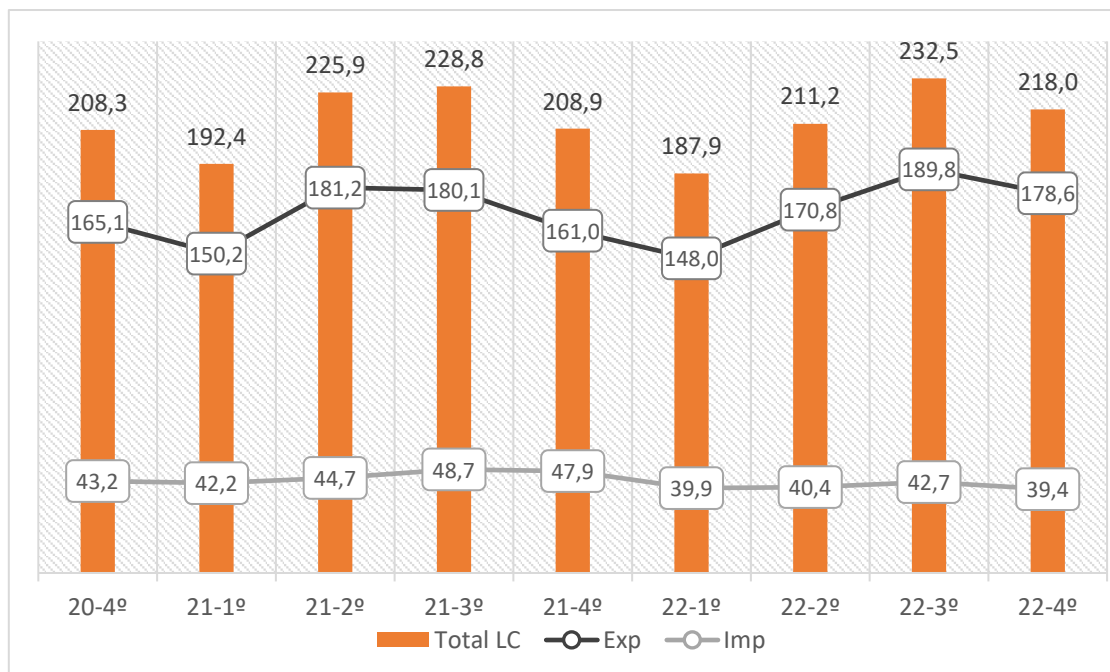
**Figura 10:** Total Movimentado por Tipo de Navegação (milhões de toneladas): 4º Trimestre 2022.  
Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

## 2.1. Longo curso

No quarto trimestre de 2022, a movimentação de cargas na navegação de longo curso teve resultado positivo na variação relativa ao mesmo trimestre de 2021, com crescimento de 4,35%, totalizando 218,0 milhões de toneladas movimentadas nos portos e terminais brasileiros com origem ou destino internacional, acrescentando 9,1 milhões de toneladas à movimentação do período em comparação com o quarto trimestre de 2021.

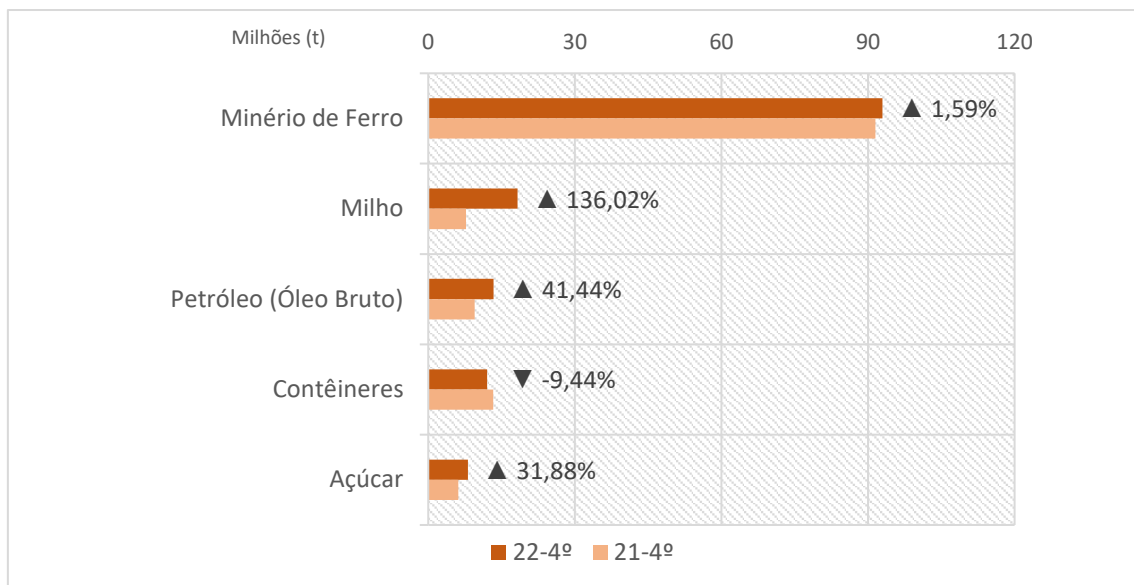
Sob a perspectiva dos movimentos de exportação (embarque) e importação (desembarque), tem-se que a exportação representou 81,9% do total de cargas movimentadas no longo curso neste quarto trimestre, o que destaca o perfil mais de *commodities* das exportações brasileiras. Foram exportadas 178,6 milhões de toneladas, correspondendo a um acréscimo de 10,94% frente ao quarto trimestre de 2021. Quanto à importação, a variação mostra recuo de -17,78%, com 39,4 milhões de toneladas desembarcadas – Figura 11.





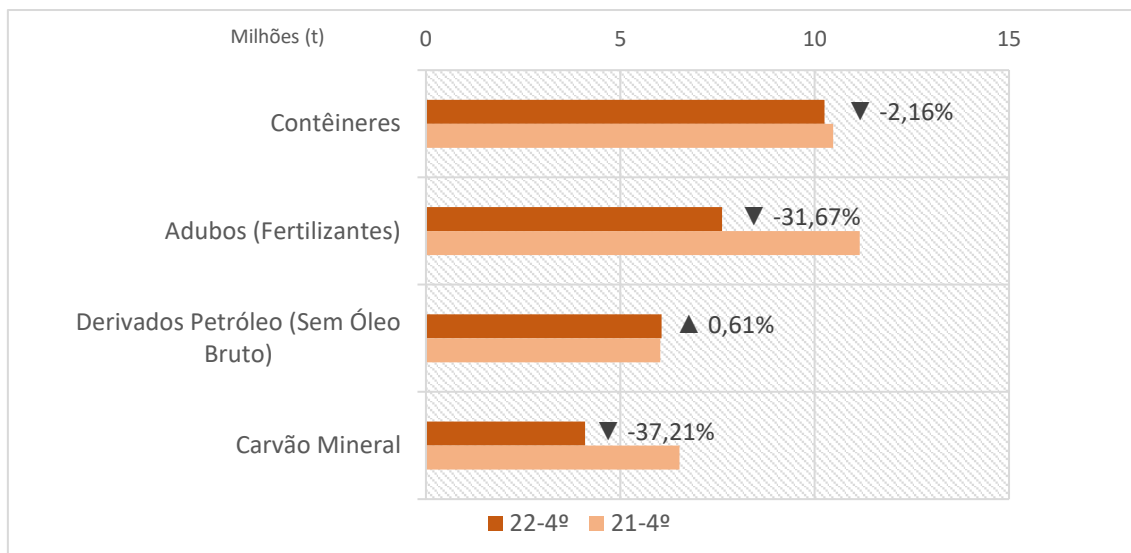
**Figura 11:** Evolução Trimestral da Movimentação de Longo Curso (milhões de toneladas): 2020-2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

Nas exportações, destaque positivo para os embarques de milho, com alta de 136,02%; de petróleo (óleo bruto), com aumento de 41,44%; e de açúcar, com acréscimo de 31,88%. Operando em baixa neste quarto trimestre, destaca-se a queda nas exportações de contêineres, com decréscimo de -9,44%, seguido da soja (-6,13%) e de produtos químicos inorgânicos (-10,54%). As principais mercadorias exportadas no trimestre estão apresentadas na Figura 12.



**Figura 12:** Comparativo das Principais Mercadorias Movimentadas na Exportação (% de toneladas): Comparativo entre 4º Trimestres: 2021/2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

Nas importações (Figura 13), a movimentação de mercadorias teve como destaque a alta no desembarque de petróleo (+19,93%), assim como da Soda Cáustica (+19,29%). Contudo, quedas significativas em algumas das principais mercadorias importadas, como adubos (-31,67%) e carvão mineral (-37,21%), puxaram a queda das importações. As quedas nessas mercadorias podem estar, em parte, ainda associadas com a guerra na Ucrânia, já que, para adubos, foi registrada queda de 20% nas importações originadas da Rússia (queda de 0,4 milhões de toneladas) e -99% da Lituânia (queda de 0,6 milhões). Já para o carvão mineral, houve queda de 73% das importações vindas da Rússia (0,8 milhões).



**Figura 13:** Principais Mercadorias Movimentadas na Importação (% de toneladas): Comparativo entre 4º Trimestres: 2021-2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

As Tabelas 7 e 8 mostram os principais parceiros comerciais em termos de volume de cargas na navegação de Longo Curso, no quarto trimestre deste ano. O Brasil, como de costume, exportou primordialmente produtos básicos (commodities), como minério de ferro (51,4%) e milho (9,5%).

A China é o principal destino das mercadorias brasileiras. No quarto trimestre de 2022, sua liderança neste quesito se deu de forma praticamente isolada, representando em torno de 49,8% das nossas exportações. Dentre as cargas mais enviadas para o gigante asiático no período, minério de ferro (78,1%), petróleo (7,5%) e soja (5,4%) compõem quase a totalidade do exportado. Para os Estados Unidos, o segundo principal parceiro comercial nas exportações do quarto trimestre, foram enviadas cargas de ferro/aço (27,7%), petróleo (19,4%) e contêineres (16,5%).

**Tabela 7:** Principais Parceiros Comerciais – Movimentação na exportação - 4º Trimestre de 2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

	País Destino	Milhões Toneladas	Participação (%)
1º	China	88,9	49,8%
2º	Estados Unidos	8,1	4,6%
3º	Singapura	6,3	3,6%
4º	Malásia	5,4	3,0%
5º	Japão	4,9	2,7%
6º	Holanda	4,7	2,6%
7º	Espanha	4,6	2,6%
8º	Coréia do Sul	4,6	2,5%
9º	Bahrain	2,8	1,6%
10º	Omã	2,3	1,3%
	<b>Outros Países</b>	<b>45,9</b>	<b>25,7%</b>

Quanto às importações, o principal parceiro comercial neste quarto trimestre foram os EUA, responsáveis por 21,4% da movimentação de cargas que chegou aos portos brasileiros, contendo derivados de petróleo (24,3%) e carvão mineral (18,9%) como as principais cargas importadas deste país no trimestre avaliado. Quanto às mercadorias originárias da China, segundo maior parceiro em importações, carga containerizada compõe 52,2% da totalidade, seguida das cargas de adubo (33,3%). Também de cargas de adubo (59,8%) foi composta a maior parte das mercadorias importadas da Rússia, nosso terceiro principal parceiro comercial nas importações do quarto trimestre de 2022. No mesmo período, recebemos da Argentina principalmente cargas de trigo (26,4%), contêineres (24,8%), gás de petróleo (15,1%) e petróleo (10,9%).

**Tabela 8:** Principais Parceiros Comerciais – Movimentação na importação - 4º Trimestre de 2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

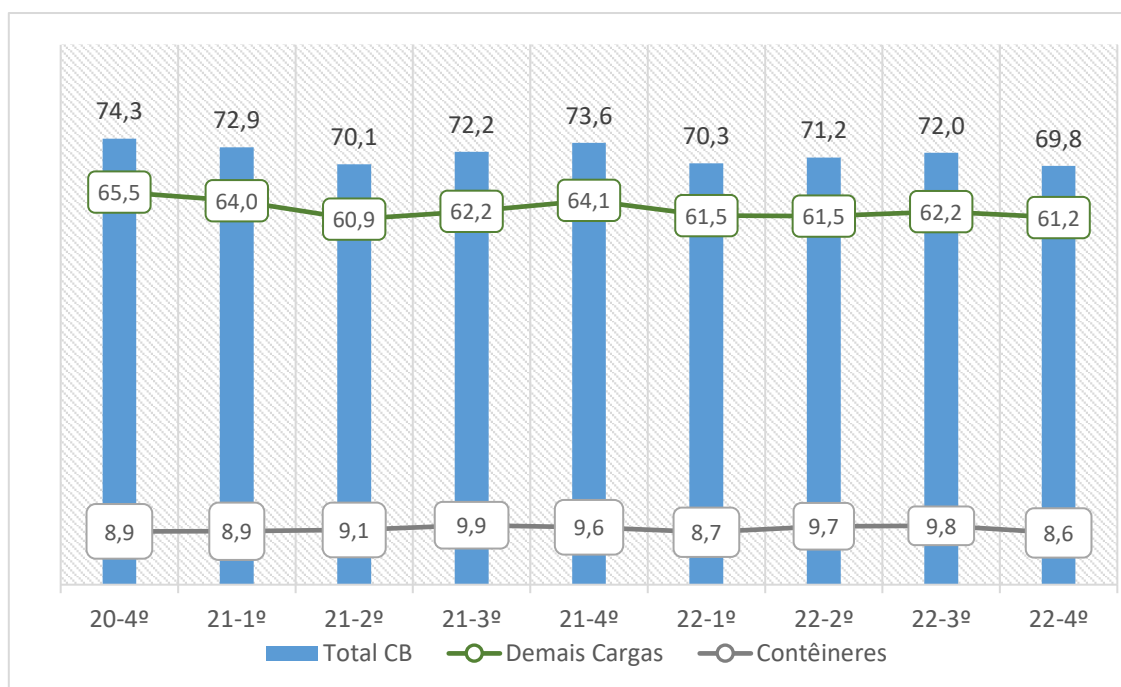
	País Origem	Milhões Toneladas	Participação (%)
1º	Estados Unidos	8,4	21,4%
2º	China	6,1	15,4%
3º	Rússia	2,5	6,2%
4º	Argentina	2,0	5,2%
5º	Arábia Saudita	1,5	3,8%
6º	Austrália	1,3	3,4%
7º	Espanha	1,3	3,2%
8º	Colômbia	1,1	2,7%
9º	Bélgica	1,1	2,7%
10º	Holanda	1,0	2,5%
	<b>Outros Países</b>	<b>13,2</b>	<b>33,5%</b>

## 2.2. Cabotagem

No quarto trimestre de 2022, a movimentação de cargas pela navegação de cabotagem apresentou um recuo de -5,18% quando comparada com o mesmo trimestre de 2021. No total, 69,8 milhões de toneladas foram movimentadas por esse tipo de navegação, em portos públicos e privados, entre outubro e dezembro do ano em questão.

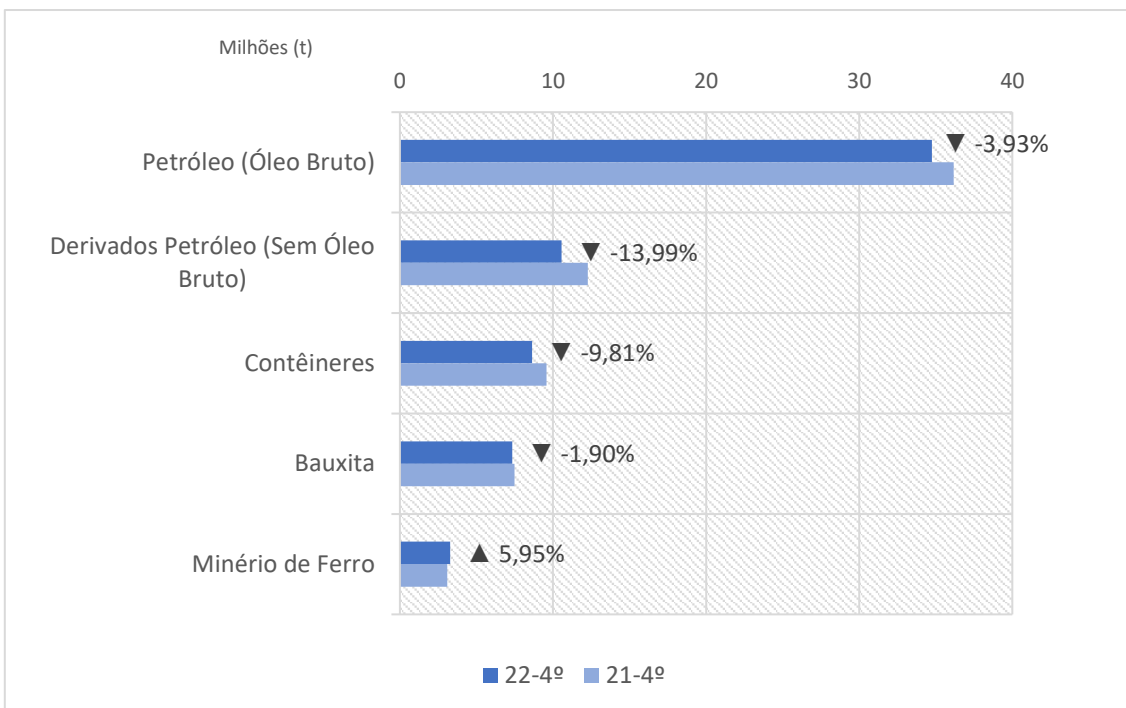
Na perspectiva do transporte de cargas entre instalações na navegação de cabotagem, incluindo plataformas de petróleo, também foi registrado decréscimo (-3,23%) neste quarto trimestre em relação ao mesmo período de 2021. Neste último caso, transportou-se no Brasil, pela cabotagem, o total de 50,5 milhões de toneladas.

A Figura 14 mostra o histórico recente dos últimos trimestres da movimentação de cargas pela navegação de cabotagem, destacando o desempenho exclusivo dos contêineres. Este demonstrativo de movimentação não está restrito aos contêineres do serviço de *feeder*, pois contempla todo tipo de serviço de movimentação de carga contêinerizada na navegação de cabotagem.



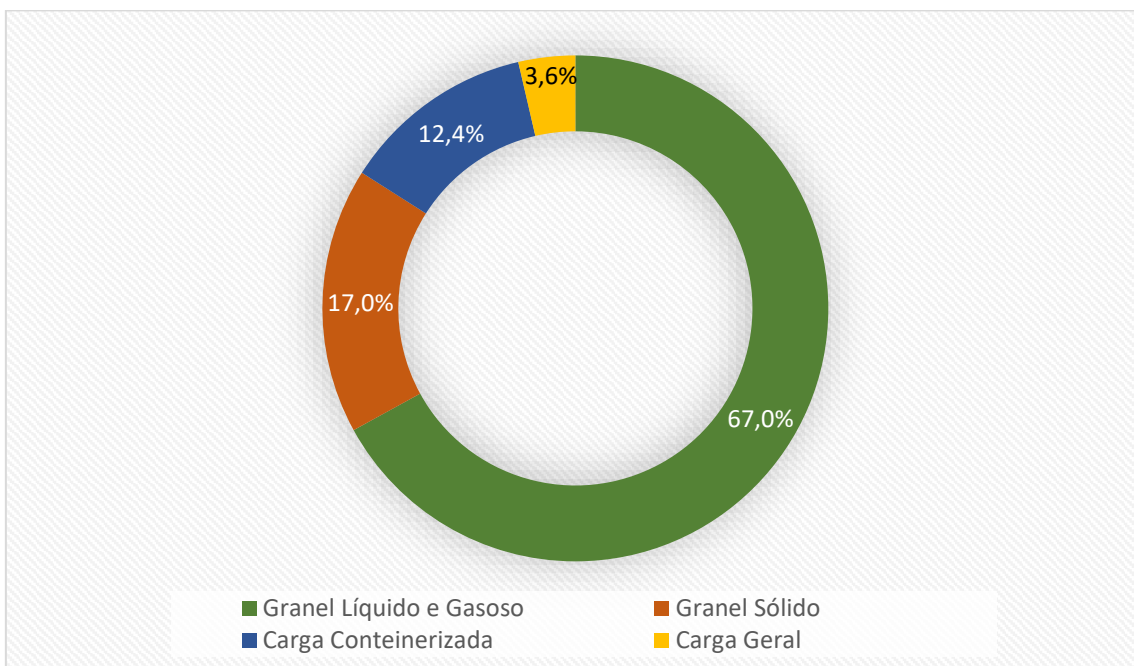
**Figura 14:** Evolução Trimestral da Movimentação de Cabotagem (milhões de toneladas): 2020-2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

As principais mercadorias movimentadas na cabotagem em participação, no quarto trimestre de 2022, foram: petróleo (49,8%), derivados de petróleo (15,1%), contêineres (12,4%) e bauxita (10,5%). A movimentação e variação estão apresentadas na Figura 15.



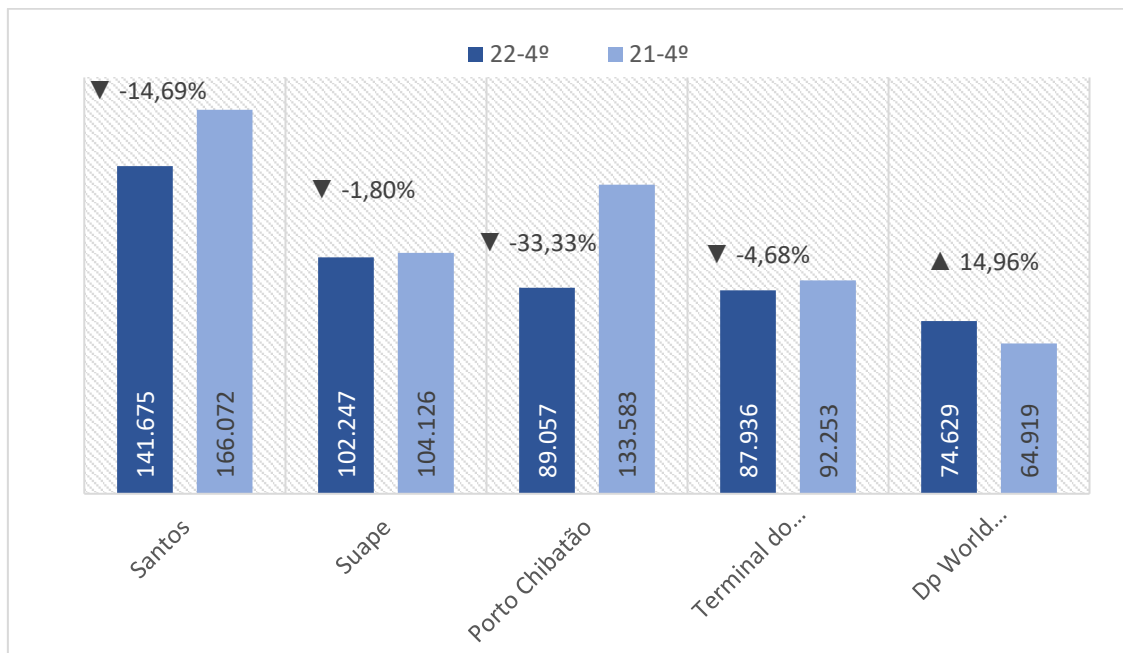
**Figura 15:** Principais Mercadorias movimentadas na Cabotagem (% de toneladas): Comparativo entre 4º Trimestres: 2021/2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

No gráfico a seguir (Figura 16), é possível ver a distribuição percentual por perfil de carga na cabotagem, para o quarto trimestre de 2022. Nesse tipo de navegação, o granel líquido continuou sendo o mais representativo, com 67,0% de participação; o granel sólido veio logo a seguir, com 17,0% de participação.



**Figura 16:** Participação por perfil de carga na navegação de cabotagem (% de toneladas) - 4º Trimestre de 2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

Quanto à movimentação de contêineres (TEU) na cabotagem, esta registrou queda significativa de -9,87% no período. Das principais instalações portuárias que movimentaram esse perfil de carga na cabotagem, no quarto trimestre deste ano, apresentaram o maior índice de crescimento o terminal DP World (+14,96%), o Porto Itapoá (+24,17%) e a Portonave (+19,28%). A movimentação em TEU e a variação das cinco principais instalações estão apresentadas na Figura 17.



**Figura 17:** Principais Instalações portuárias na movimentação de Contêineres na Cabotagem - Comparativo entre 4º trimestres (TEU): 2021/2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

### 2.2.1. Índice de utilização da capacidade da frota de navios porta-contêineres na navegação cabotagem

A utilização da capacidade da frota no transporte marítimo de contêineres é um dos temas centrais do mercado. O equilíbrio entre a capacidade de oferta das empresas brasileiras de navegação (EBN) e a demanda por transporte de contêineres na cabotagem é fundamental para o desenvolvimento sustentado do mercado.

O Índice deste 4º trimestre de 2022 dá continuidade à publicação iniciada no 1º trimestre de 2020. O Índice foi originalmente idealizado no 2º semestre de 2019, no bojo do estudo intitulado “Estudo de Cabotagem: subsídio ao debate regulatório sobre a competição no transporte de cargas no país, em média e



longa distâncias, com foco no transporte de contêineres na cabotagem" disponível em <http://sophia.antaq.gov.br/terminal>.

O Índice de Utilização da Capacidade da Frota consiste na razão entre indicadores de demanda e de oferta, ou seja,

$$\text{Índice de Utilização da Capacidade da Frota} = \frac{\text{Indicador de Demanda}}{\text{Indicador de Oferta}}$$

O indicador de demanda é representado pela quantidade de contêineres embarcados, cheios e vazios, na cabotagem, em TEU, para o período, expurgada a movimentação de contêineres atendida por embarcações não constantes das programações de navios de linhas regulares das EBN que compõem o universo do Índice.

O indicador de oferta é representado pela Capacidade de Transporte da Frota de navios porta-contêineres das EBN que operam em linhas regulares na cabotagem, em TEU, no período - Aliança Navegação e Logística Ltda., Mercosul Line Navegação e Logística Ltda., e Log-In Logística Intermodal S.A.

Para estimar a Capacidade de Transporte da Frota, identificou-se, para cada período, o IMO de cada embarcação que compõe a frota de porta-contêineres constante das programações de navios das EBN mencionadas. Em seguida, obteve-se a capacidade individual em TEU de cada embarcação. A seguir, foram mapeadas as rotas realizadas pelas embarcações (serviços) e contabilizado o tempo médio para que determinada embarcação realizasse a rota completa (rotação), calculando, assim, o número médio de escalas por mês para cada rota. Por fim, considerou-se que, em cada escala, a embarcação movimentaria um valor médio de contêineres (representado pela maior consignação média de embarque de contêineres cheios e vazios nos últimos 12 meses)<sup>1</sup>, obtido a partir do Estatístico Aquaviário.

Portanto, a Capacidade de Transporte da Frota é calculada a partir da seguinte fórmula:

---

<sup>1</sup> A maior consignação média de embarque de contêineres (cheios e vazios) nos últimos 12 meses do período foi de: 492 para o mês de outubro (maior consignação média em 12 meses, entre novembro de 2021 e outubro de 2022), 492 para o mês de novembro (maior consignação média em 12 meses, entre dezembro de 2021 e novembro de 2022) e 492 para o mês de dezembro (maior consignação média em 12 meses, entre janeiro de 2022 e dezembro de 2022).

$$C = \sum_i^n C_i + (M * E_i)$$

Onde:

C: Capacidade de Transporte da Frota

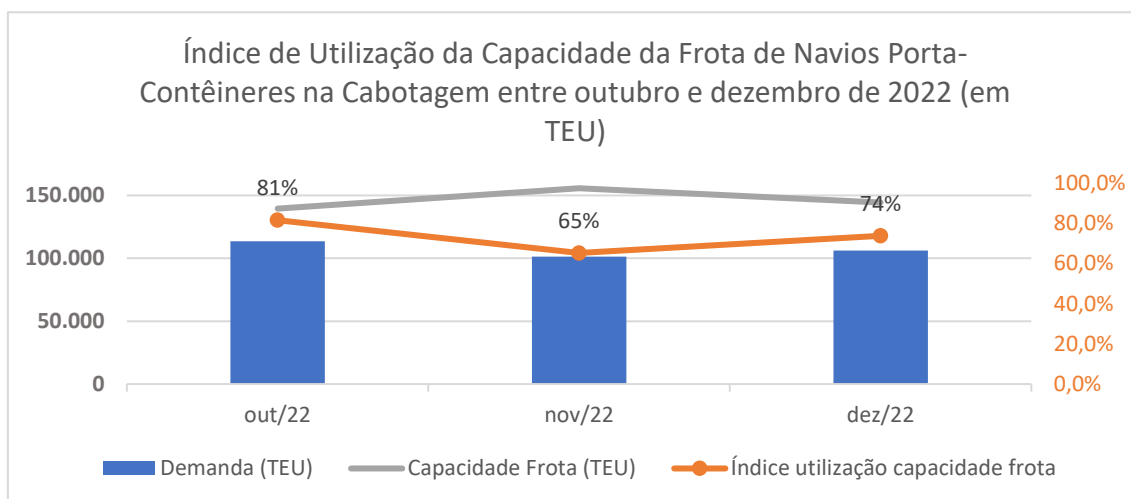
C<sub>i</sub>: capacidade (nominal) em TEU da embarcação *i*;

M: maior consignação média de embarque (contêineres cheios e vazios) nos últimos 12 meses do período;

E<sub>i</sub>: número médio de escalas da embarcação *i* no período.

Cumprе ressaltar que não houve alteração metodológica no Índice do 4º trimestre de 2022 em relação às edições anteriores.

A partir das premissas metodológicas apresentadas, a evolução do Índice de Utilização da Frota de Navios Porta-contêineres na Navegação de Cabotagem para o 4º trimestre de 2022 é apresentada a seguir:



**Figura 38-** Índice de Utilização da Capacidade da Frota de Navios Porta-Contêineres na Cabotagem entre outubro e dezembro de 2022. Fonte: Estatístico Aquaviário, Programação de navios das EBN, elaboração GDE/SDS/ANTAQ.

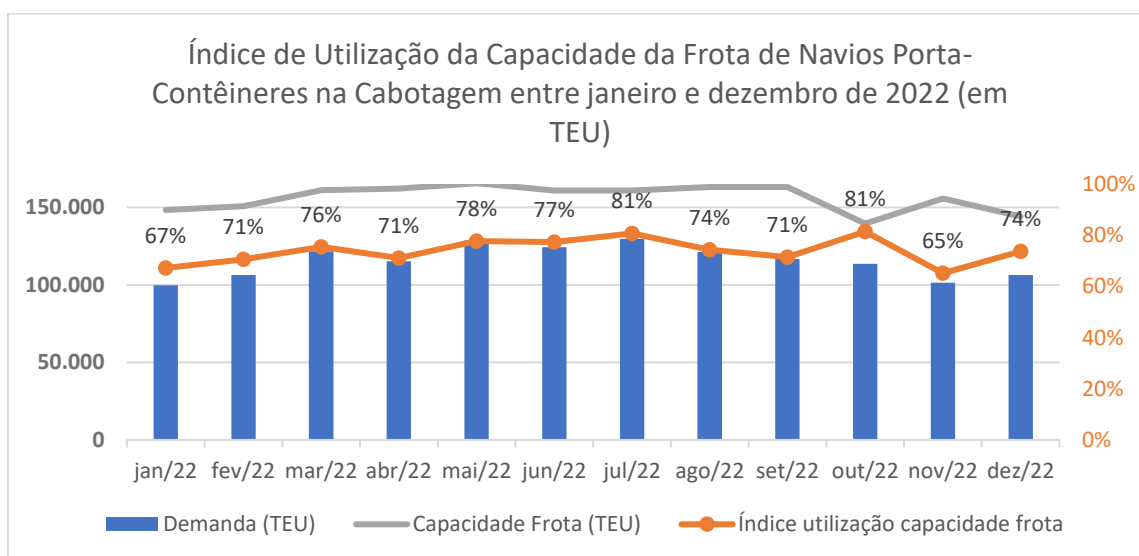
Gráfico plotado a partir dos seguintes dados tabelados:

**Tabela 9** - Indicadores de Demanda e Capacidade de Transporte da Frota para formação do Índice, entre outubro e dezembro de 2022

Mês	Demanda (TEU)	Índice utilização capacidade frota	Capacidade Frota (TEU)
out/22	113.632	81,4%	139.531
nov/22	101.457	65,2%	155.721
dez/22	106.302	73,7%	144.245

Fonte: Estatístico Aquaviário, Programação de navios das EBN, elaboração GDE/SDS/ANTAQ

A série histórica do Índice de Utilização da Capacidade da Frota, mês a mês, ao longo do ano de 2022, para fins de análise da evolução do Índice no tempo, é representada pela figura a seguir:



**Figura 19** - Índice de Utilização da Capacidade da Frota de Navios Porta-Contêineres na Cabotagem de janeiro a dezembro de 2022. Fonte: Estatístico Aquaviário, Programação de navios das EBN, elaboração GDE/SDS/ANTAQ

Por fim, apresentamos a composição da frota de navios porta-contêineres operando em serviços de linhas regulares de contêineres na cabotagem brasileira, por período do ano, de outubro a dezembro de 2022:

**Tabela 10** - Frota de navios porta-contêineres operando na cabotagem constantes da programação de navios das EBN de linhas regulares - em outubro de 2022

EBN	Média Escalas por Mês	Embarcação	IMO	TPB	TEU
Mercosul Line	7,5	Mercosul Santos	9356153	35.205	2.478
Mercosul Line	7,5	Mercosul Suape	9356141	35.221	2.478
Mercosul Line	7,5	Mercosul Itajaí	9697002	35.586	2.508
Mercosul Line	10,7	CMA CGM Fort St Georges	9261918	30.450	2.260
Mercosul Line	8,6	Mercosul Guarani	9234135	34.133	2.478
Log-in	7,5	Log-in Polaris	9852365	36.861	2.700
Log-in	8,6	Log-In Discovery	9506394	34.022	2.500
Log-in	8,6	Log-in Jatoba	9471898	37.968	2.800
Log-in	8,6	Log-in Endurance	9571296	41.411	2.800
Log-in	17,1	Log-in Resiliente	9327669	38.600	2.700
Aliança	8,6	Aliança Leblon	9292137	23.400	1.740
Aliança	10,0	Fernão de Magalhães	9603221	52.000	3.800
Aliança	10,0	Américo Vespúcio	9603233	52.000	3.800
Aliança	9,6	Bartolomeu Dias	9625384	57.818	4.800
Aliança	10,0	Monte Sarmiento	9283227	71.438	4.000
Aliança	9,6	Pedro Alvares Cabral	9603219	52.000	3.800
Aliança	9,6	Sebastião Caboto	9602875	52.060	3.800
Aliança	9,6	Vicente Pinzón	9625396	58.000	4.800
Total:	169	18 embarcações		778.173	56.242

Fonte: Programação de navios EBNs, elaboração GDE/ANTAQ

**Tabela 11** - Frota de navios porta-contêineres operando na cabotagem constantes da programação de navios das EBN de linhas regulares – em novembro de 2022

EBN	Média Escalas por Mês	Embarcação	IMO	TPB	TEU
Mercosul Line	7,5	Mercosul Santos	9356153	35.205	2.478
Mercosul Line	7,5	Mercosul Suape	9356141	35.221	2.478
Mercosul Line	7,5	Mercosul Itajaí	9697002	35.586	2.508
Mercosul Line	10,7	CMA CGM Fort St Georges	9261918	30.450	2.260
Mercosul Line	8,6	Mercosul Guarani	9234135	34.133	2.478
Log-in	7,5	Log-in Polaris	9852365	36.861	2.700
Log-in	8,6	Log-In Discovery	9506394	34.022	2.500
Log-in	8,6	Log-in Jatoba	9471898	37.968	2.800
Log-in	8,6	Log-in Endurance	9571296	41.411	2.800
Log-in	21,4	Log-in Pantanal	9351799	23.821	1.700
Log-in	8,6	Log-in Resiliente	9327669	38.600	2.700
Aliança	8,6	Aliança Leblon	9292137	23.400	1.740
Aliança	8,6	Celsius Boston	9315355	46.287	3.500
Aliança	10,0	Fernão de Magalhães	9603221	52.000	3.800
Aliança	10,0	Américo Vespúcio	9603233	52.000	3.800
Aliança	9,6	Bartolomeu Dias	9625384	57.818	4.800
Aliança	10,0	Monte Sarmiento	9283227	71.438	4.000
Aliança	9,6	Pedro Alvares Cabral	9603219	52.000	3.800
Aliança	9,6	Seaspan Santos	9301835	50.749	4.248
Aliança	9,6	Vicente Pinzón	9625396	58.000	4.800
Total:	191	20 embarcações		846.970	61.890

Fonte: Programação de navios EBNs, elaboração GDE/ANTAQ

**Tabela 12** - Frota de navios porta-contêineres operando na cabotagem constantes da programação de navios das EBN de linhas regulares - em dezembro de 2022

EBN	Média Escalas por Mês	Embarcação	IMO	TPB	TEU
Mercosul Line	7,5	Mercosul Santos	9356153	35.205	2.478
Mercosul Line	7,5	Mercosul Itajaí	9697002	35.586	2.508
Mercosul Line	15,0	Mercosul Suape	9356141	35.221	2.478
Mercosul Line	8,6	CMA CGM Fort St Georges	9261918	30.450	2.260
Log-in	7,5	Log-in Polaris	9852365	36.861	2.700
Log-in	8,6	Log-in Jacaranda	9471886	37.968	2.800
Log-in	8,6	Log-in Jatoba	9471898	37.968	2.800
Log-in	8,6	Log-in Endurance	9571296	41.411	2.800
Log-in	21,4	Log-in Pantanal	9351799	23.821	1.700
Log-in	8,6	Log-in Resiliente	9327669	38.600	2.700
Aliança	8,6	Aliança Leblon	9292137	23.400	1.740
Aliança	10,0	Fernão de Magalhães	9603221	52.000	3.800
Aliança	10,0	Américo Vespúcio	9603233	52.000	3.800
Aliança	9,6	Bartolomeu Dias	9625384	57.818	4.800
Aliança	10,0	Monte Sarmiento	9283227	71.438	4.000
Aliança	9,6	Pedro Alvares Cabral	9603219	52.000	3.800
Aliança	9,6	Seaspan Santos	9301835	50.749	4.248
Aliança	9,6	Vicente Pinzón	9625396	58.000	4.800
Total:	179	18 embarcações		770.496	56.212

Fonte: Programação de navios EBNs, elaboração GDE/ANTAQ

Com base nas tabelas acima, nota-se que a quantidade de embarcações operando no transporte de linhas regulares de contêineres na cabotagem se manteve estável, variando entre 18 e 20 embarcações.

O Índice de Utilização da Capacidade da Frota no 4º trimestre de 2022 foi de 81,4% em outubro, 65,2% em novembro, e 73,7% em dezembro, acompanhando, dessa forma, a expansão e contração da demanda nos meses de outubro 113.632 TEUs, novembro 101.457 TEUs, e dezembro 106.302 TEUs. O aumento da Capacidade de Transporte no mês de novembro em relação aos demais meses do trimestre ocorreu principalmente devido ao aumento no número de embarcações operando naquele mês: 20 embarcações, comparado a 18 embarcações nos demais meses do trimestre.

As operações de carga containerizada na navegação de cabotagem são um interessante indicador do *status* do comércio em geral, pois parte representativa

da movimentação de contêineres na navegação de cabotagem se dá pelo sistema de *hub-feeder service*.<sup>2</sup>

No contexto da pandemia da COVID-19 e repercussões na cadeia de suprimentos, o Índice pôde ainda ser um importante indicador de instabilidade/estabilidade do sistema baseado no equilíbrio entre oferta e demanda no transporte marítimo, tendo em vista os problemas observados ao redor do mundo, de maneira mais ou menos acentuada, com repercussões percebidas nos setores marítimo e portuário brasileiros.<sup>3</sup>

Por fim, ressalta-se que a ANTAQ acompanhará periodicamente o Índice de Utilização da Capacidade da Frota de Navios Porta-contêineres na Cabotagem, que é calculado a partir de premissas e modelo teórico explicitados nesse relatório, se constituindo em uma aproximação da realidade e não tendo a ambição de cravar o número real verificado. No entanto, as tendências verificadas a partir do Índice, correlacionadas à visão dos usuários da navegação de cabotagem no que tange aos serviços prestados pelas EBNs, serão importantes sinalizadores de suficiência da frota e da eventual necessidade de medidas regulatórias.

### **2.2.2. Índice de participação de embarcações estrangeiras no transporte de contêineres na navegação de cabotagem**

A Lei nº 10.233/01 e o Regimento Interno estabelecem como competência da ANTAQ a elaboração de estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras.

Um número-índice constitui uma medida quantitativa dotada de significado, usado para substituir, quantificar, operacionalizar ou resumir um conceito. O índice é um instrumento operacional para monitoramento de um aspecto da realidade, útil para fins de formulação e reformulação de políticas públicas. Os

---

<sup>2</sup> Estudo "Quantificação do mercado feeder na cabotagem brasileira" disponível em: [https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antag-1/Quantificacao\\_do\\_feeder.pdf](https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antag-1/Quantificacao_do_feeder.pdf)

<sup>3</sup> Resultados do "Grupo de Trabalho de monitoramento dos impactos da pandemia da Covid-19 no Transporte Marítimo e no Setor Portuário", disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2022/relatorio-detalha-impactos-da-pandemia-da-covid-19-no-transporte-maritimo/relatorio-final-gt-transporte-maritimo-v1.pdf>

dados que serviram de insumo para o presente trabalho têm origem nas bases de dados da Antaq, além de dados extraídos do Sistema Porto sem Papel.

O Índice de participação de embarcações brasileiras será, um valor representado pela razão entre: a quantidade de toneladas transportados por embarcação de bandeira brasileira na cabotagem e o total de cargas desembarcadas nos terminais portuários na navegação de cabotagem no período:

$$(\sum \text{tonelagem transportada em embarcações Ban. Brasileira}) / (\sum \text{tonelagem desembarcada Total})$$

Considerando as metodologias de cálculo e a abrangência (todos os perfis de carga), este novo índice irá substituir e ampliar o Índice de Participação de Embarcações Estrangeiras no Transporte de Contêineres na Navegação de Cabotagem, que deixará de ser publicado.

O estudo denominado “Avaliação do Quantitativo de Cargas Transportadas em Embarcações Nacionais em Comparação com as Estrangeiras Autorizadas pela ANTAQ” embasou este novo índice. O referido trabalho pode ser acessado em <https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antag-1/estudo-em-destaque>.

Importante salientar que esse estudo complementa outros trabalhos desenvolvidos no âmbito da Agência no que tange à navegação de cabotagem, dos quais podem-se citar:

- Estudo de cabotagem: subsídio ao debate regulatório sobre a competição no transporte de cargas no país, em média e longa distâncias, com foco no transporte de contêineres na cabotagem;
- Índice de utilização da frota de porta-contêineres na cabotagem;



### 2.2.2.1. Carga Containerizada

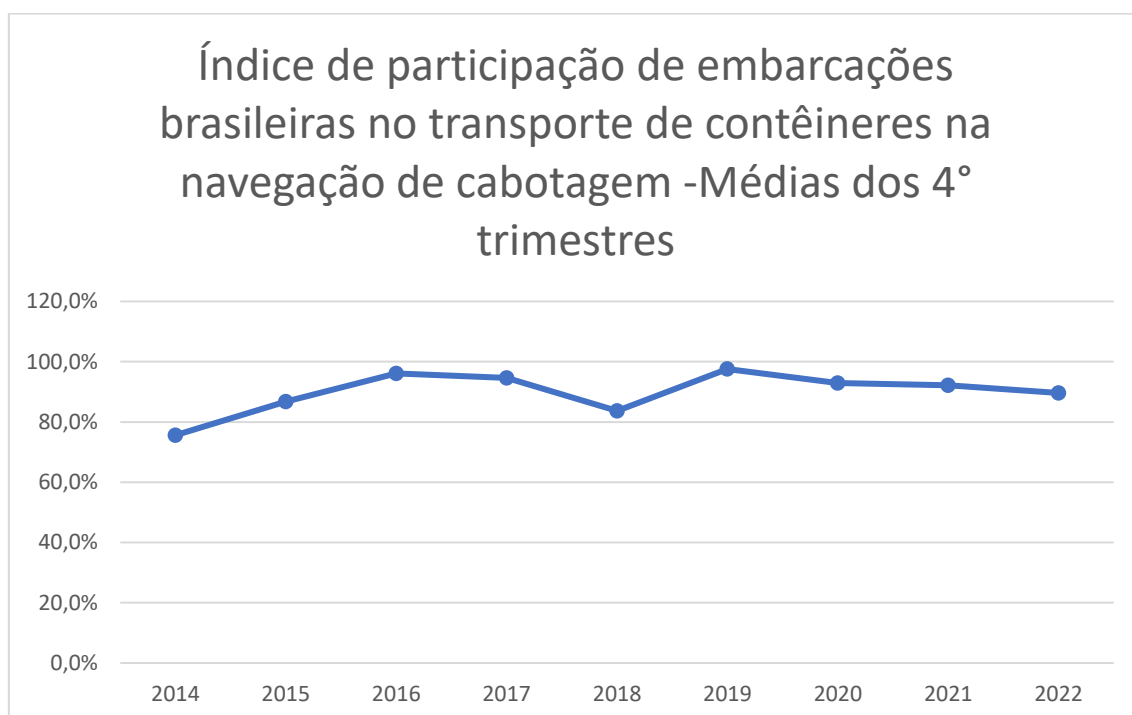
As tabelas e figuras a seguir apresentam os resultados do cálculo dos índices para os 4º trimestres.

**Tabela 33:** Índice de Participação de Embarcações Brasileiras no Transporte de Contêineres na Navegação de Cabotagem nos 4º Trimestres.

Ano/Mês	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Outubro	76,7%	87,5%	96,3%	93,3%	83,8%	98,1%	93,4%	92,3%	91,2%
Novembro	75,3%	84,8%	97,5%	95,2%	84,5%	97,4%	92,0%	92,0%	88,9%
Dezembro	74,8%	87,9%	94,5%	95,2%	82,9%	97,1%	93,2%	92,2%	88,7%
<b>Média</b>	<b>75,6%</b>	<b>86,7%</b>	<b>96,1%</b>	<b>94,6%</b>	<b>83,7%</b>	<b>97,6%</b>	<b>92,9%</b>	<b>92,2%</b>	<b>89,6%</b>

Fonte: Porto Sem Papel.

A figura a seguir apresenta a evolução do índice por trimestre.



**Figura 20:** Índice de Participação de Embarcações de Bandeira Brasileira no Transporte de Contêineres na Navegação de Cabotagem. Fonte: Porto Sem Papel.

Conforme os resultados apresentam, a participação das embarcações de bandeira brasileira no transporte de contêineres na navegação de cabotagem é alta. Esses índices são importantes instrumentos de acompanhamento do resultado da Lei nº14.301/2022 que Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). Este índice vem complementar o Índice de

utilização da frota de navios porta-contêineres na cabotagem, dando ao leitor uma análise mais profunda do assunto.

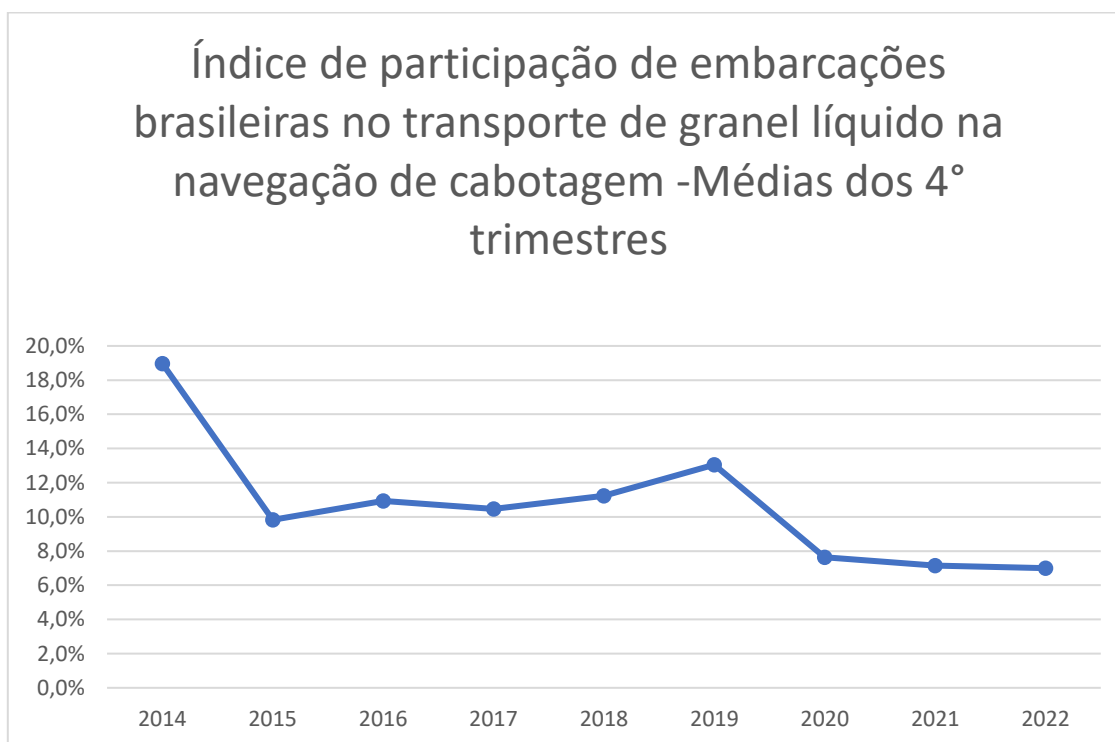
### 2.2.2.2. Granel Líquido

**Tabela 14:** Índice de Participação de Embarcações Brasileiras no Transporte de Granel Líquido na Navegação de Cabotagem nos 4º Trimestres.

Ano/Mês	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Outubro	17,9%	10,9%	11,4%	10,6%	11,3%	14,8%	10,5%	8,5%	6,1%
Novembro	20,2%	11,5%	10,0%	11,9%	10,7%	11,4%	9,9%	5,3%	7,1%
Dezembro	18,9%	7,0%	11,4%	9,0%	11,7%	13,0%	2,5%	7,6%	7,7%
<b>Média</b>	<b>19,0%</b>	<b>9,8%</b>	<b>10,9%</b>	<b>10,5%</b>	<b>11,2%</b>	<b>13,1%</b>	<b>7,6%</b>	<b>7,2%</b>	<b>7,0%</b>

Fonte: Porto Sem Papel.

A figura a seguir apresenta a evolução do índice por trimestre.



**Figura 21:** Índice de Participação de Embarcações de Bandeira Brasileira no Transporte de Granel Líquido na Navegação de Cabotagem. Fonte: Porto Sem Papel.

Conforme os resultados apresentam, a participação das embarcações de bandeira brasileira no transporte de granel líquido na navegação de cabotagem é baixa e declinante.

Existem algumas hipóteses que explicariam a queda na participação de embarcações de bandeira brasileira no transporte deste tipo de granel. Uma das hipóteses levantadas foi o aumento das operações ship-to-ship devido ao aumento da exploração do petróleo na camada do pré-sal brasileiro. Nesse sentido, segundo informações obtidas juntos à Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem - ABAC, o transporte de petróleo e derivados realizado ship-to-ship ainda é feito em sua integralidade por embarcações estrangeiras, sendo que o Brasil, por ora, não dispõe de embarcações com essas especificidades.

Essa operação realiza a transferência de petróleo ou derivados entre navios tanques, que, amarrados lado a lado com dispositivos de proteção entre eles, são conectados com mangueiras especiais. Os navios podem estar ancorados, atracados em um porto ou em movimento em alto mar.

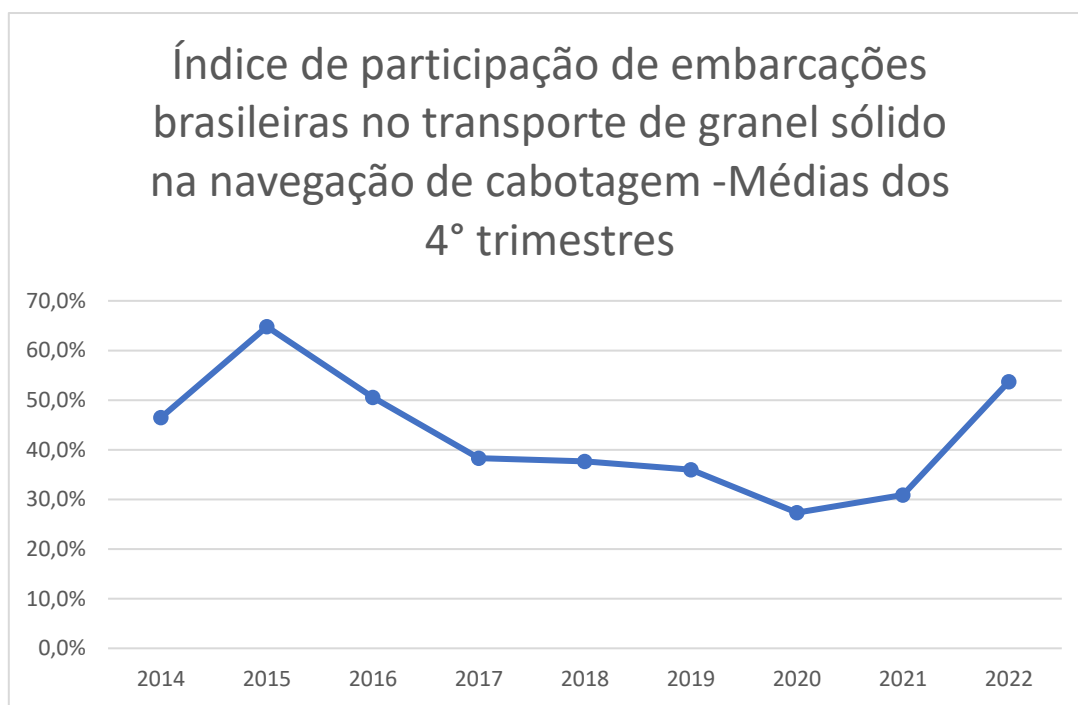
### 2.2.2.3. Granel Sólido

**Tabela 15:** Índice de Participação de Embarcações Brasileiras no Transporte de Granel Sólido na Navegação de Cabotagem nos 4º Trimestres.

Ano/Mês	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Outubro	41,8%	71,5%	39,1%	40,1%	43,9%	33,8%	30,5%	29,0%	55,6%
Novembro	52,9%	59,9%	56,2%	38,2%	31,1%	40,8%	28,8%	30,6%	57,4%
Dezembro	44,8%	63,0%	56,5%	36,5%	37,9%	33,4%	22,7%	33,2%	48,2%
<b>Média</b>	<b>46,5%</b>	<b>64,8%</b>	<b>50,6%</b>	<b>38,3%</b>	<b>37,7%</b>	<b>36,0%</b>	<b>27,3%</b>	<b>30,9%</b>	<b>53,7%</b>

Fonte: Porto Sem Papel.

A figura a seguir apresenta a evolução do índice.



**Figura 22:** Índice de Participação de Embarcações de Bandeira Brasileira no Transporte de Granel Sólido na Navegação de Cabotagem. Fonte: Porto Sem Papel.

A hipótese levantada para a queda no índice do granel sólido está ligada ao aumento do transporte de minério de ferro na cabotagem. Importante ressaltar que o transporte desta mercadoria é dominado por embarcações de bandeira estrangeira, em função da escassez de embarcações de bandeira brasileira com o porte necessário solicitado pelo mercado para realizar esse transporte (considerando que o porte das embarcações brasileiras é inferior ao das estrangeiras). Em 2022 está crescendo a participação de embarcações de bandeira brasileira devido novos contratos de longo prazo assinados por EBNs, segundo a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem - ABAC

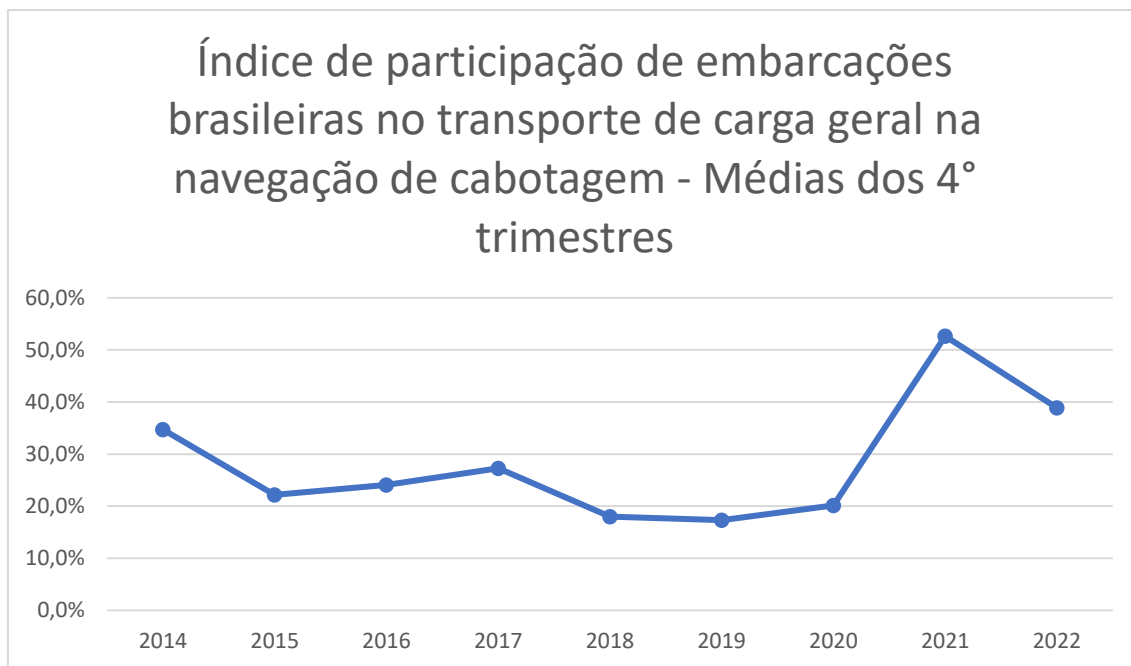
#### 2.2.2.4. Carga Geral

**Tabela 16:** Índice de Participação de Embarcações Brasileiras no Transporte de Carga Geral na Navegação de Cabotagem nos 4º Trimestres.

Ano/Mês	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Outubro	37,4%	18,4%	23,3%	28,4%	20,8%	19,8%	21,1%	50,0%	51,5%
Novembro	22,5%	27,4%	26,1%	26,9%	19,8%	7,8%	19,3%	55,8%	40,9%
Dezembro	44,3%	20,7%	22,7%	26,6%	13,3%	24,3%	20,0%	52,1%	24,2%
<b>Média</b>	<b>34,7%</b>	<b>22,2%</b>	<b>24,1%</b>	<b>27,3%</b>	<b>18,0%</b>	<b>17,3%</b>	<b>20,1%</b>	<b>52,6%</b>	<b>38,9%</b>

Fonte: Porto Sem Papel.

A figura a seguir apresenta a evolução do índice.



**Figura 23:** Índice de Participação de Embarcações de Bandeira Brasileira no Transporte de Carga Geral na Navegação de Cabotagem. Fonte: Porto Sem Papel.

A participação das embarcações de bandeira brasileira no transporte de carga geral na navegação de cabotagem historicamente tem variado entre 20% a 30%, contudo essa participação está em evolução desde o 2º semestre de 2021.

#### **2.2.2.5. Fretes**

De forma complementar, apresentamos tabelas com a variação do frete na cabotagem para as principais rotas de transporte de contêiner, estimados a partir dos dados do Estatístico Aquaviário e do Sistema-Porto Sem papel, e a evolução do frete na rota Shanghai – Santos estimados a partir dos dados da plataforma Clarksons.

**Tabela 17:** Evolução do frete de Contêiner na Navegação de Cabotagem (R\$/Unid) para as principais rotas - 4º trimestres.

Fonte: Porto Sem Papel.

Evolução do frete de Contêiner na Navegação de Cabotagem (R\$/Unid) - 4º trimestres.								
Origem / Destino	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Varição 2022/2021
AM-PE	R\$ 4.395,51	R\$ 5.399,97	R\$ 4.271,98	R\$ 4.233,06	R\$ 3.106,55	R\$ 4.136,86	R\$ 5.545,23	34%
AM-SP	R\$ 4.657,59	R\$ 4.714,45	R\$ 4.906,63	R\$ 4.185,50	R\$ 3.800,43	R\$ 2.728,47	R\$ 3.222,96	18%
BA-SP	R\$ 4.045,67	R\$ 5.126,36	R\$ 6.446,02	R\$ 3.000,93	R\$ 2.568,86	R\$ 2.245,83	R\$ 4.502,86	100%
CE-AM	R\$ 6.093,41	R\$ 4.773,74	R\$ 4.736,68	R\$ 4.448,10	R\$ 5.352,00	R\$ 5.663,89	R\$ 9.699,59	71%
CE-SP	R\$ 3.210,50	R\$ 2.882,30	R\$ 2.688,74	R\$ 2.692,63	R\$ 2.818,27	R\$ 3.000,24	R\$ 3.189,02	6%
PE-AM	R\$ 5.145,43	R\$ 5.119,37	R\$ 5.055,76	R\$ 4.781,08	R\$ 7.034,12	R\$ 6.587,03	R\$ 11.456,53	74%
PE-SP	R\$ 3.297,84	R\$ 3.724,50	R\$ 3.986,99	R\$ 2.788,02	R\$ 2.906,67	R\$ 3.576,15	R\$ 4.246,55	19%
RS-CE	R\$ 4.224,66	R\$ 4.391,04	R\$ 4.962,94	R\$ 4.728,14	R\$ 5.941,85	R\$ 6.112,06	R\$ 6.599,34	8%
SC-AM	R\$ 7.881,26	R\$ 8.274,34	R\$ 7.195,57	R\$ 7.396,23	R\$ 9.889,02	R\$ 9.827,64	R\$ 15.074,69	53%
SC-CE	R\$ 5.029,42	R\$ 5.279,09	R\$ 7.810,88	R\$ 5.100,40	R\$ 5.352,06	R\$ 6.129,28	R\$ 8.369,16	37%
SC-PE	R\$ 5.278,02	R\$ 5.351,20	R\$ 5.398,90	R\$ 5.425,44	R\$ 6.226,89	R\$ 6.385,93	R\$ 7.956,55	25%
SP-AM	R\$ 6.843,41	R\$ 7.773,57	R\$ 6.949,45	R\$ 7.351,46	R\$ 10.642,58	R\$ 9.460,14	R\$ 14.658,96	55%
SP-CE	R\$ 5.882,45	R\$ 6.349,00	R\$ 5.839,53	R\$ 5.329,30	R\$ 4.212,43	R\$ 5.554,50	R\$ 7.090,85	28%
SP-PE	R\$ 5.409,03	R\$ 5.928,43	R\$ 6.510,68	R\$ 5.945,49	R\$ 5.563,11	R\$ 5.489,66	R\$ 6.715,19	22%

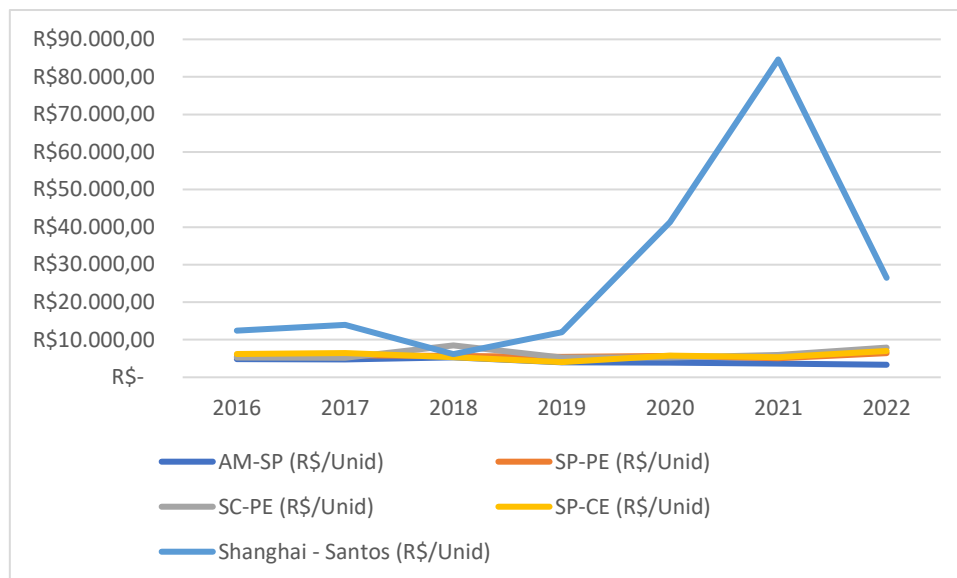
**Tabela 18:** Evolução do frete de Contêiner na rota Shanghai - Santos - 4º trimestres.

Rota	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Shanghai - Santos (\$/TEU)*	\$ 2.415,34	\$ 2.784,96	\$ 981,28	\$ 1.905,42	\$ 4.842,02	\$ 10.179,70	\$ 3.170,62
Shanghai - Santos (R\$/TEU)	R\$ 7.825,72	R\$ 8.800,48	R\$ 3.876,07	R\$ 7.564,50	R\$ 26.001,63	R\$ 53.239,83	R\$ 16.645,77
Shanghai - Santos (R\$/Unid)**	R\$ 12.442,89	R\$ 13.992,76	R\$ 6.162,95	R\$ 12.027,56	R\$ 41.342,59	R\$ 84.651,33	R\$ 26.466,77
Cotação Dolar Americano***	R\$ 3,24	R\$ 3,16	R\$ 3,95	R\$ 3,97	R\$ 5,37	R\$ 5,23	R\$ 5,25

\* Valores estimados a partir dos dados da Plataforma da Clarksons - SCFI Shanghai-S America (Santos) Container Freight Rate.

\*\*Rota Shanghai-Santos foi ajustado pelo fator 1,59 (TEU/Unidade) - Média da rota no Estatístico Aquaviário

\*\*\*Média trimestral. Fonte: Banco Central do Brasil



**Figura 24:** Evolução do frete de Contêiner - 4º trimestres. Fonte: Porto Sem Papel / Clarksons.

Segundo a Clarksons Research, a médio e longo prazo o custo do frete internacional tende a normalização devido a diminuição do congestionamento portuário, ao forte aumento da capacidade da frota nos próximos dois anos e da pressão baixista sobre o comércio global de transporte de contêineres. Já é possível verificar uma queda substancial no frete na rota Shanghai – Santos.

### 2.3. Navegação interior

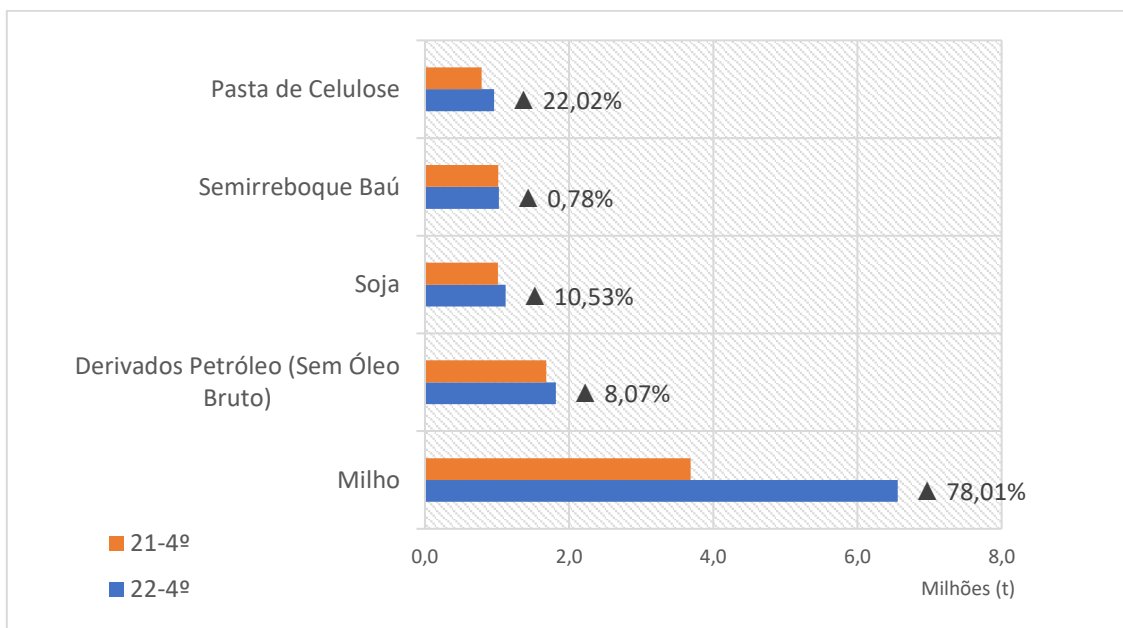
Com 15,4 milhões de toneladas movimentadas por meio da navegação interior, o quarto trimestre de 2022 registrou crescimento de 26,28% quando comparado com o quarto trimestre do ano anterior. Esse resultado positivo se deve principalmente pela alta movimentação do milho, escoado das áreas produtivas para os grandes portos litorâneos: foram 6,6 milhões de toneladas de milho movimentadas na navegação interior neste quarto trimestre, um incremento de 78,01% comparado ao mesmo trimestre de 2021.

A Tabela 19 mostra a quantidade de toneladas movimentadas pelas principais instalações na navegação interior, no quarto trimestre de 2022.

**Tabela 19:** Principais instalações portuárias em movimentação na navegação interior – 4º trimestre de 2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

Ranking	Porto Público e Privado	Milhões Toneladas	Var % 2021-4T / 2022-4T
1º	Santarém	1,55	▲ 111,16%
2º	Terminal Vila do Conde	1,25	▲ 79,98%
3º	Hidroviás do Brasil Miritituba	1,20	▲ 73,43%
4º	Terminal Graneleiro Hermasa	0,86	▲ 11,51%
5º	Rio Grande	0,85	▼ -5,45%
	<b>Geral</b>	<b>15,4</b>	<b>▲ 26,28%</b>

A Figura 25 mostra a variação percentual entre os quartos trimestres 2021/2022 para as principais mercadorias movimentadas na navegação interior. As cinco principais mercadorias apresentaram incrementos na comparação com o quarto trimestre do ano anterior, sendo alguns, como do Milho (+78,01%) e da Celulose (+22,02%) acima de 20%.

**Figura 25:** Principais Mercadorias movimentadas na Navegação Interior (% de toneladas): Comparativo entre 4º Trimestres: 2021/2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

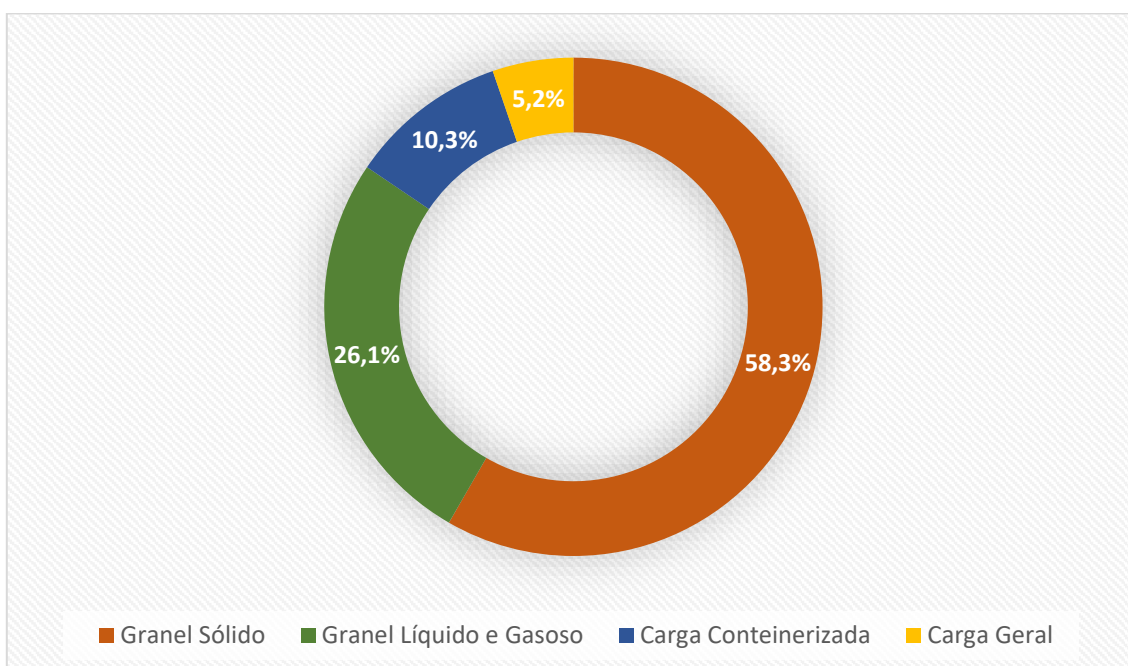
### 3. Perfis de carga

Uma das maneiras de analisar o desempenho portuário na movimentação de mercadorias é segmentando as operações por perfil de carga, que nada mais é que o agrupamento de inúmeras mercadorias em um mesmo conjunto, conforme suas características materiais em comum. Por exemplo: minério de



ferro e soja fazem parte do perfil de granéis sólidos, assim como petróleo e gás de cozinha fazem parte do perfil de granéis líquidos e gasosos.

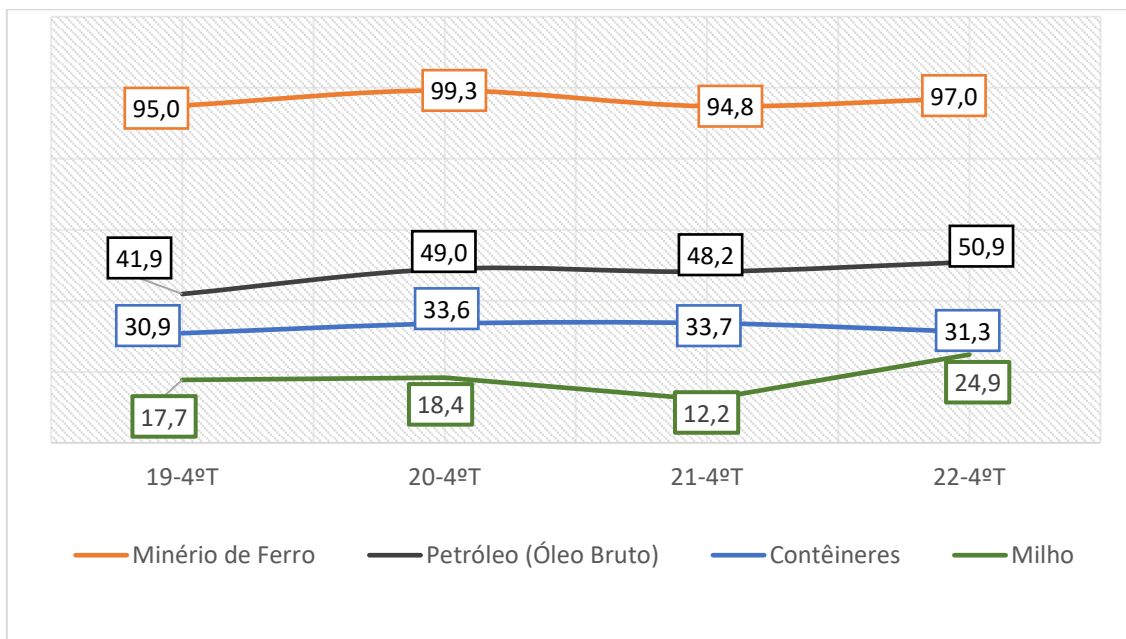
O perfil de carga granel sólido é o que apresenta a maior concentração de peso bruto operado nos portos do país, fato relacionado ao tipo de mercadoria e à sua forma de apresentação, assim como ao grande volume de commodities minerais e agrícolas produzidas e exportadas nacionalmente, principalmente minério de ferro e soja. Desta forma, este perfil de carga continua com sua participação significativa na movimentação total de cargas do país neste quarto trimestre (58,3%), conforme mostra a Figura 26.



**Figura 26:** Participação por perfil de carga (% de toneladas): 4º trimestre de 2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

Dentro do grupo de granéis sólidos, devido ao grande volume de produção para exportação, o minério de ferro se mantém como a principal mercadoria da lista de cargas com maior tonelagem total movimentada no quarto trimestre de 2022, com 97,0 milhões de toneladas. No perfil de granel líquido, petróleo bruto liderou como a mercadoria de maior peso total operado no período, somando 50,9 milhões de toneladas. Pasta de celulose, totalizando 6,1 milhões de toneladas movimentadas entre outubro e dezembro de 2022, foi a mercadoria mais movimentada em peso no perfil de carga geral solta. Quanto aos contêineres, a movimentação deste quarto trimestre foi de 31,3 milhões de toneladas ou 2,9 milhões de TEU.

A Figura 27 mostra a evolução das principais cargas por peso bruto total movimentado, independente do perfil de carga.

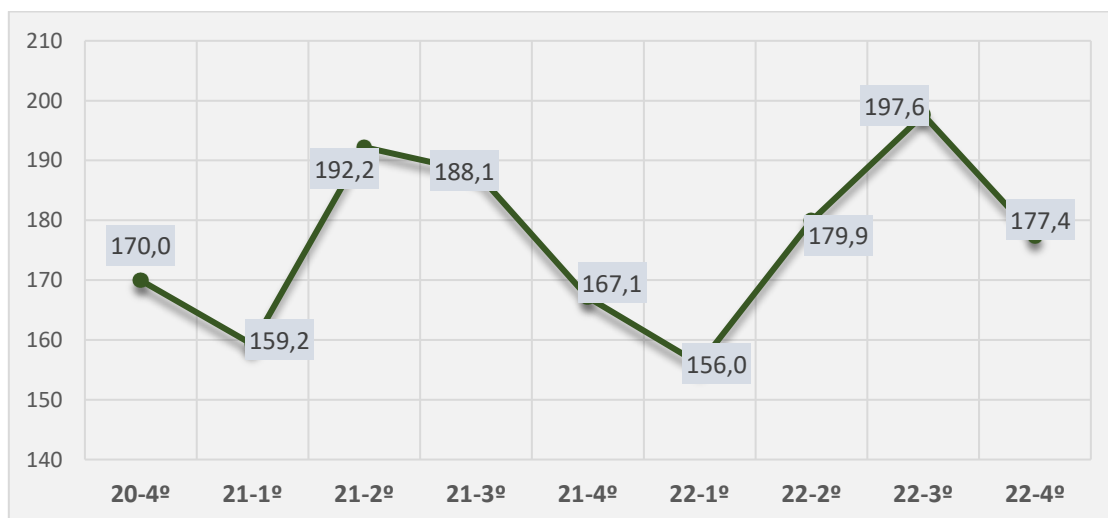


**Figura 27:** Evolução da movimentação das principais cargas (milhões de toneladas): 2019-2022.

Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

### 3.1. Granel sólido

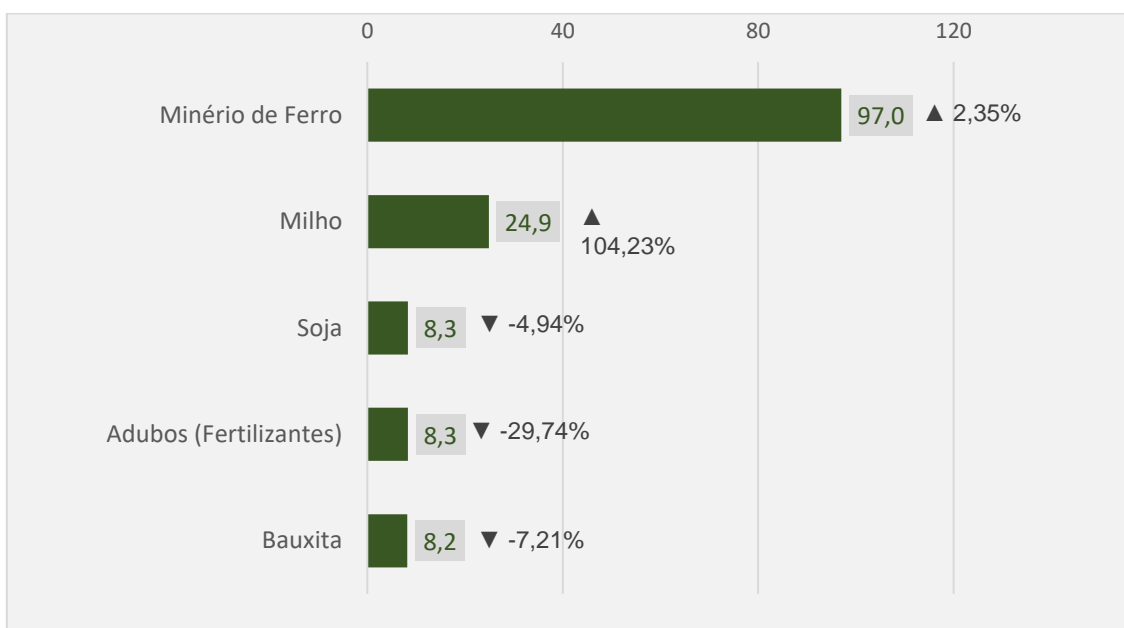
No quarto trimestre de 2022 foram movimentadas, nos portos públicos e privados, 177,4 milhões de toneladas de granéis sólidos; crescimento de 6,11% quando comparado ao desempenho do mesmo período do ano anterior. A Figura 28 mostra o histórico trimestral da movimentação de granel sólido do quarto trimestre de 2020 ao quarto trimestre atual.



**Figura 28:** Granel Sólido - Evolução da Movimentação Trimestral: 2020-2022 (milhões de toneladas). Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

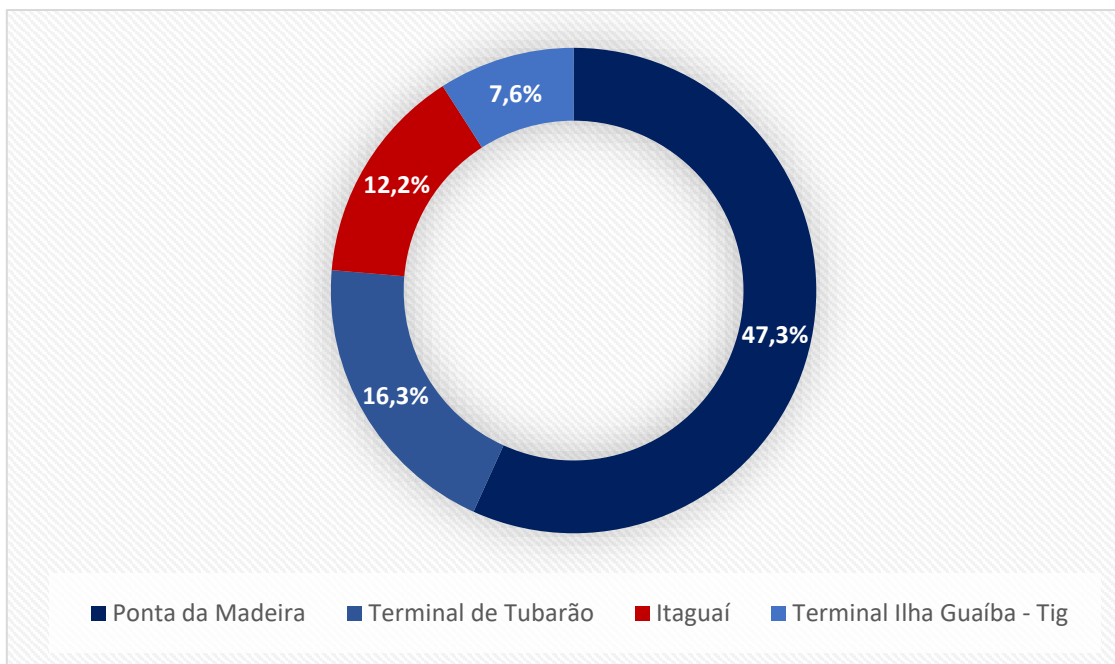
A divisão de mercado de graneis sólidos por tipo de instalação portuária apresenta os portos privados responsáveis pela maior parte da movimentação operada no quarto trimestre de 2022, com dois terços do total; e os portos públicos participando com os outros 33,4%.

Dentre os segmentos de mercadorias que compõem o perfil de granel sólido, minério de ferro continuou sendo de maior relevância no quarto trimestre deste ano, com participação de 54,7% de toda a movimentação deste perfil de carga, seguido pelo milho (14,0%) e soja (4,7%).



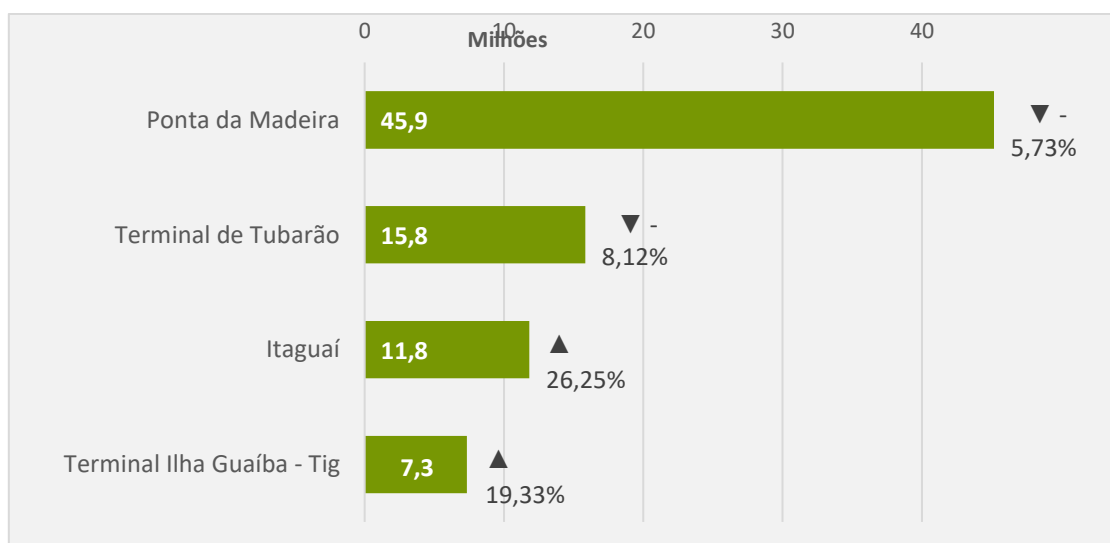
**Figura 29:** Granel Sólido - Principais Mercadorias Movimentadas (milhões de toneladas) – 4º Trimestre de 2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

A Figura 30 mostra a participação das principais instalações movimentadoras de minério de ferro no quarto trimestre de 2022. Apesar da queda de 5,73% na movimentação da instalação, o Terminal de Ponta da Madeira, localizado no Maranhão, foi responsável por cerca de 47,3% de toda a movimentação dessa carga no período analisado.



**Figura 30:** Minério de Ferro – Participação das principais instalações movimentadoras (% de toneladas) – 4º Trimestre de 2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

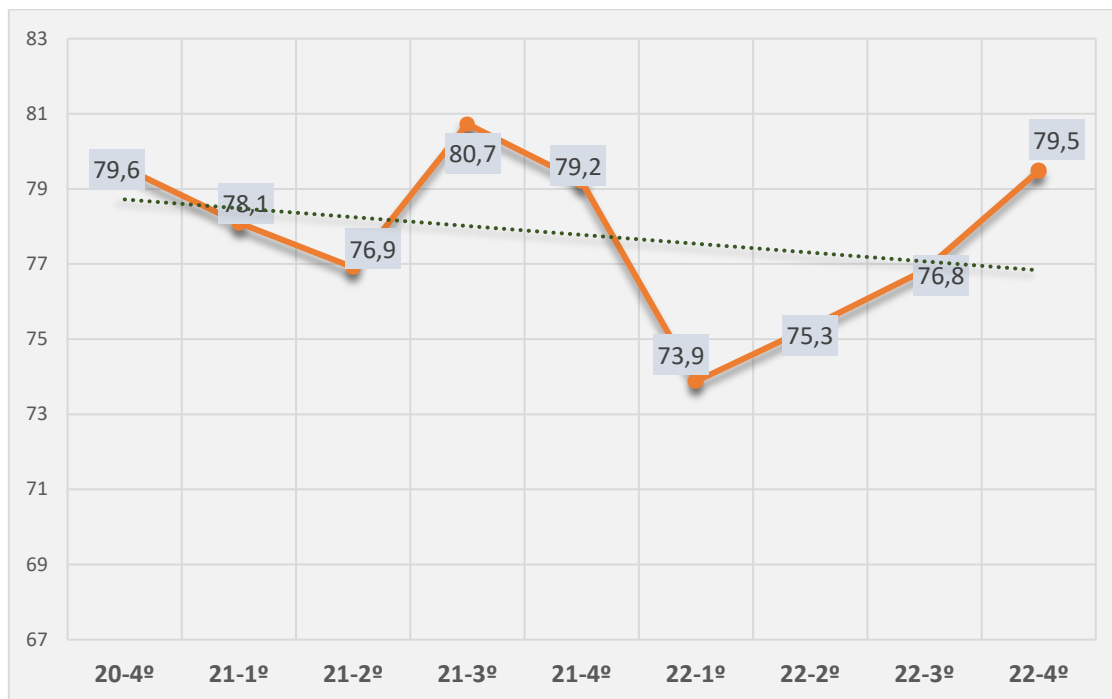
Assim como Ponta da Madeira, o Terminal de Tubarão, localizado no Espírito Santo apresentou queda na movimentação de minério de ferro (-8,12%), como visto na Figura 27. Ainda assim, foi responsável por 16,3% da movimentação de minério de ferro no período, confirmando os terminais de minério da Vale S/A como os maiores operadores desse tipo de mercadoria também no quarto trimestre de 2022. Em participação sobre o total movimentado, essas duas instalações detiveram cerca de 64% do todo o minério de ferro embarcado e desembarcado no país durante os meses de outubro a dezembro de 2022.



**Figura 31:** Minério de Ferro – Volume das principais instalações movimentadoras (milhões de toneladas) – 4º Trimestre de 2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

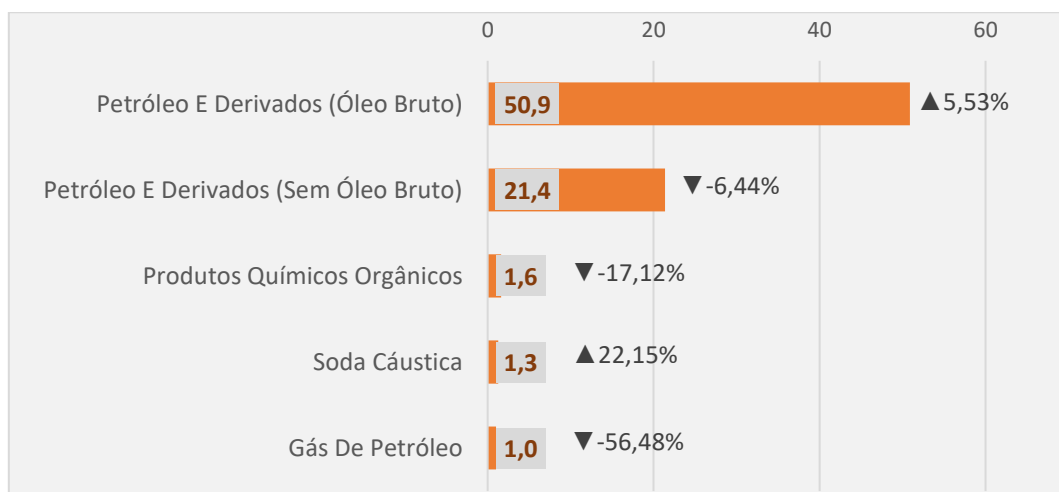
### 3.2. Granel líquido

No geral, o perfil de granel líquido e gasoso totalizou movimentação de 79,5 milhões de toneladas no quarto trimestre de 2022, valor 0,4% superior ao montante movimentado no mesmo período do ano anterior (Figura 32).



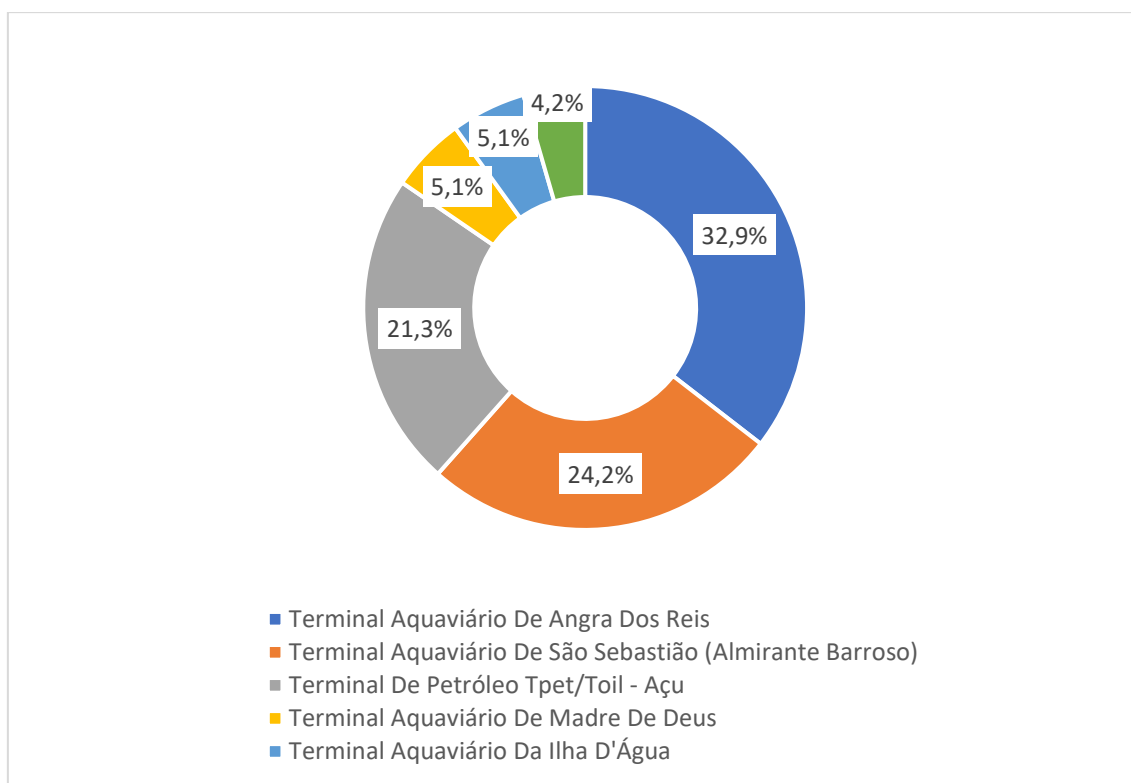
**Figura 32:** Granel Líquido – Evolução da Movimentação Trimestral: 2020-2022 (milhões de toneladas). Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

Na Figura 33, com números somente do quarto trimestre de 2022, é possível observar a tonelagem total das principais mercadorias movimentadas no perfil de granel líquido, assim como a variação percentual dessa movimentação em comparação ao quarto trimestre de 2021.



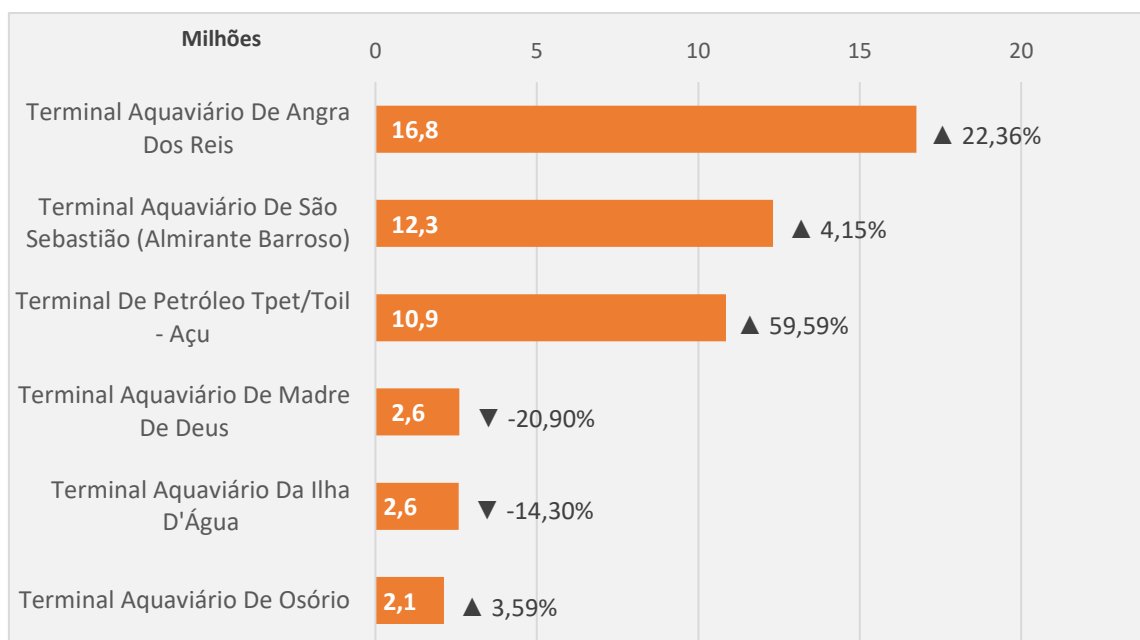
**Figura 33:** Granel Líquido – Principais Mercadorias Movimentadas (milhões de toneladas) – 4º Trimestre de 2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

Analisando exclusivamente a participação das instalações portuárias na movimentação de petróleo bruto, o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (32,9%) e o Terminal Aquaviário de São Sebastião – Almirante Barroso (24,2%) são os maiores operadores brasileiros deste tipo de mercadoria (Figura 34). Dentre os portos públicos, Suape lidera em participação, com uma fatia correspondente de 2,3% na movimentação total de petróleo bruto no quarto trimestre de 2022.



**Figura 34:** Petróleo Óleo Bruto – Participação das principais instalações movimentadoras (% de toneladas) – 4º Trimestre de 2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

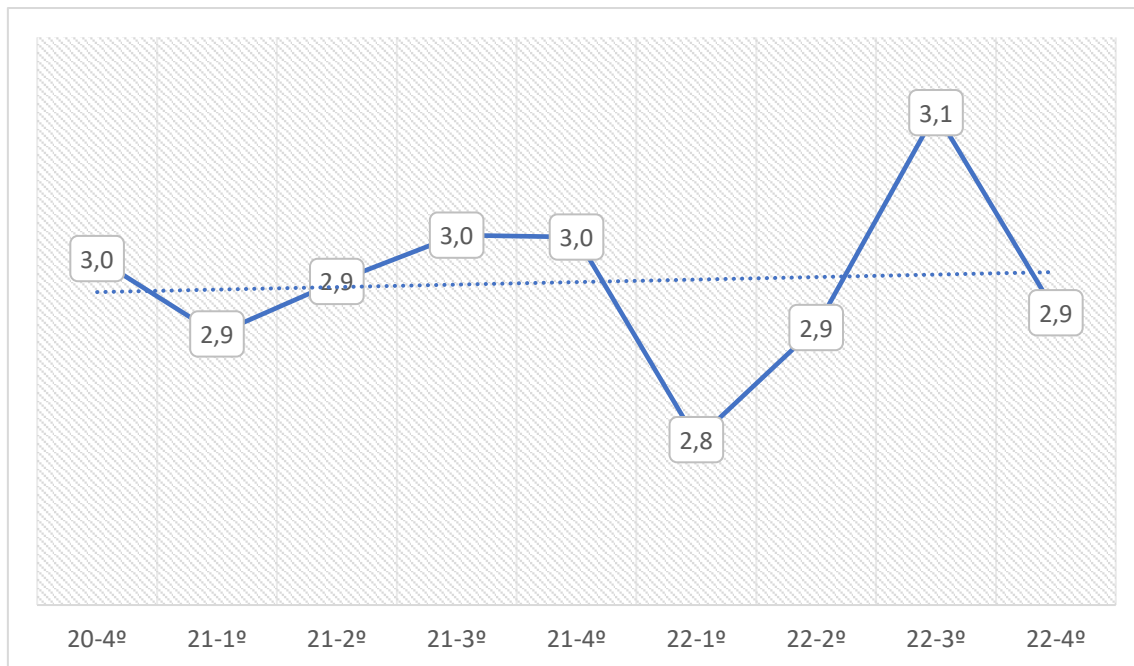
A Figura 35 traz a tonelage total de petróleo bruto movimentada pelas principais instalações portuárias brasileiras no quarto trimestre de 2022. Destaque para o crescimento das três principais instalações movimentadoras dessa carga, que juntas representam 78,5% da movimentação, com especial atenção ao crescimento de 59,6% na movimentação do Terminal de Petróleo Tpet/Toil – Açu, no estado do Rio de Janeiro.



**Figura 35:** Petróleo Óleo Bruto – Volume das principais instalações movimentadoras (milhões de toneladas) – 4º Trimestre de 2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

### 3.3. Contêineres

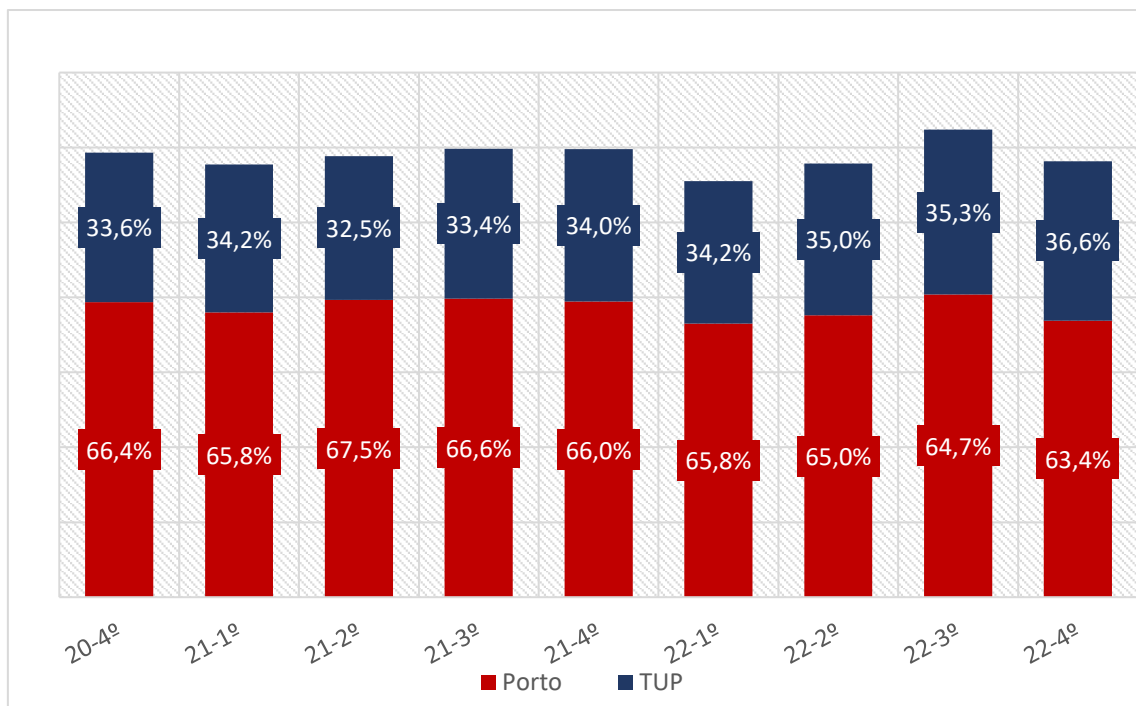
No quarto trimestre de 2022 foram movimentadas 2,9 milhões de TEU, representando um recuo de 2,68% em relação ao mesmo período de 2021. Considerando o peso bruto, a movimentação de contêineres atingiu a soma de 31,3 milhões de toneladas, queda de 7,23% em relação ao quarto trimestre do ano anterior. A diferença pode ser explicada pelo aumento na movimentação de caixas vazias, +11,66%, que acabou por reduzir a queda em TEU. A Figura 36 mostra a movimentação em TEU por trimestre, a partir do quarto trimestre de 2020.



**Figura 36:** Evolução trimestral dos Contêineres Movimentados (TEU em milhões): 2020-2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

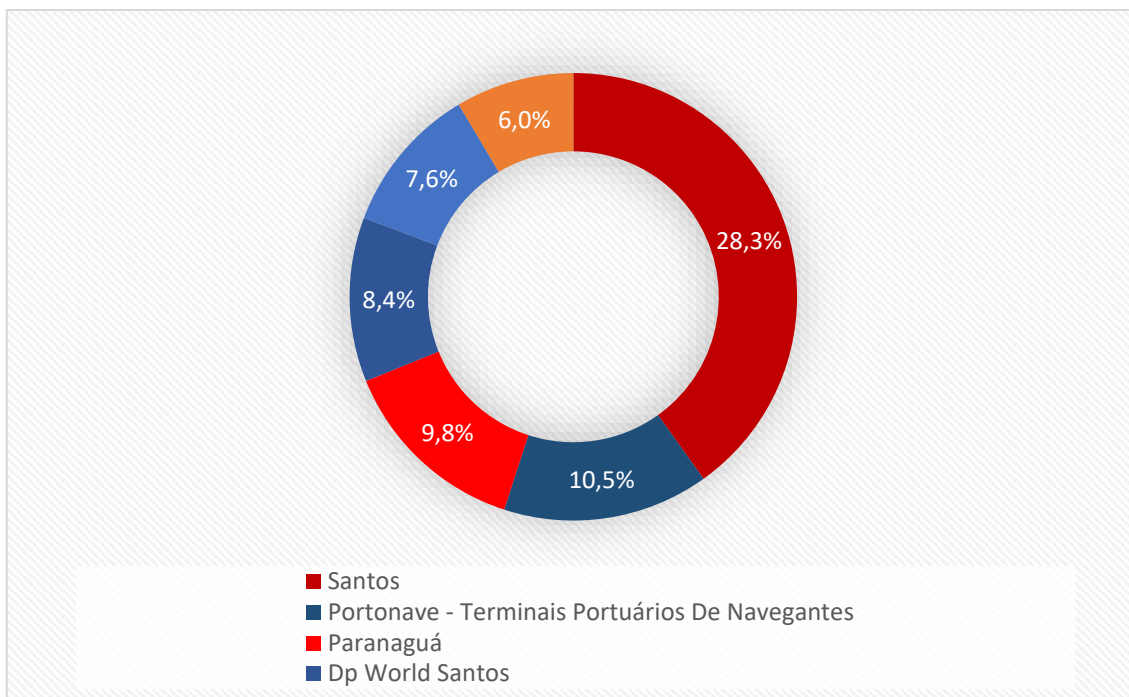
Como pode ser observado na Figura 37, no quarto trimestre de 2022, aproximadamente 63,4% dos contêineres embarcados e desembarcados no Brasil, em TEU, foram movimentados em portos públicos. A relação de participação de portos organizados e terminais autorizados ao longo do tempo vem se equilibrando em função do ritmo de crescimento maior das instalações autorizadas, mas ainda assim, é majoritariamente escoado pelos portos organizados.





**Figura 37:** Evolução trimestral da participação na movimentação contêineres (TEU) nas Instalações Portuárias: 2020-2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

Em relação à participação das instalações no total de contêineres movimentados, o primeiro destaque fica para o porto de Santos - SP que, sozinho, movimenta 28,3% (Figura 38), volume quase três vezes maior que o segundo colocado, Portonave, em Navegantes – SC. Outro destaque é a participação de instalações autorizadas entre as principais instalações, como Portonave, DP World Santos - SP e Porto Itapoá – SC.



**Figura 38:** Contêineres – Participação das principais instalações movimentadoras (% de TEU) – 4º Trimestre de 2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

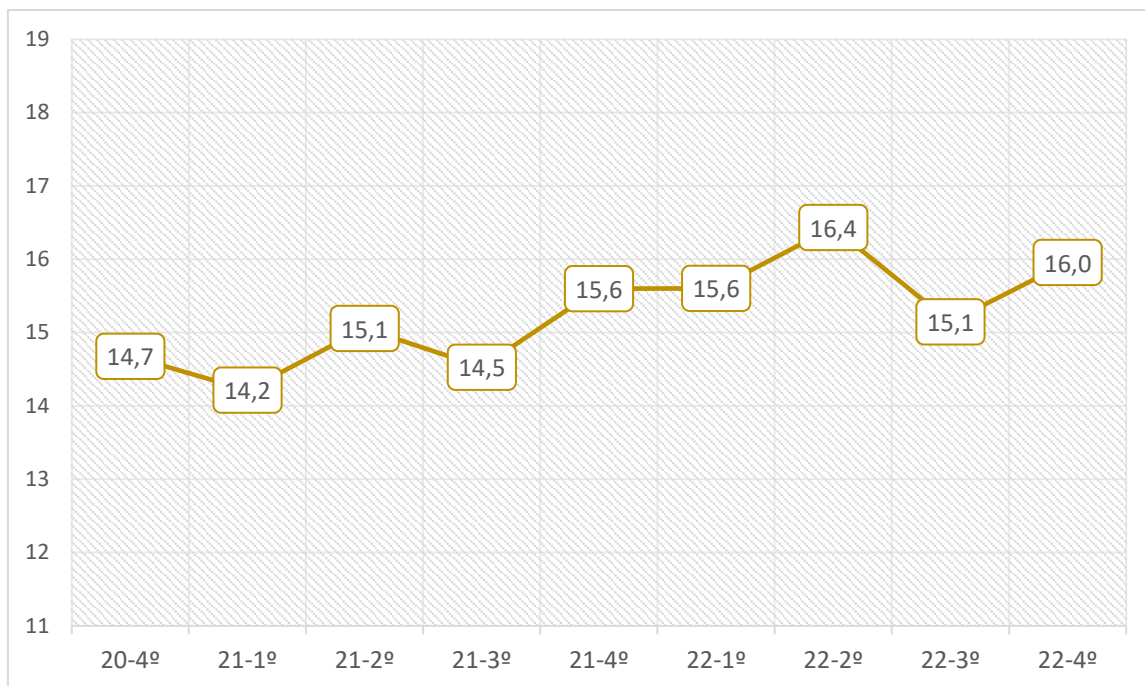
Analisando-se os principais movimentadores de contêineres do país (Tabela 20), o quarto trimestre de 2022 apresentou como destaque o terminal DP World Santos, no estado de São Paulo, que movimentou um total de 243,7 mil TEU no trimestre, avançando em +20,60% suas operações para o período, enquanto o porto de Paranaguá, movimentou 284,5 mil TEU, o que representa um avanço de 11,01% e manutenção da 3ª e 4ª posição, respectivamente, do ranking de principais operadores nacionais de contêineres do quarto trimestre de 2022.

**Tabela 20:** Ranking dos maiores movimentadores de contêineres: 4º trimestre de 2021-2022 (em TEU). Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

2022 4º T	Porto Público e Privado	TEUs	Var %	2021 4º T	Porto Público e Privado	TEUs
1º	Santos (SP)	823.353	▼ 9,52%	1º	Santos (SP)	910.002
2º	Portonave (SC)	305.655	▲ 8,35%	2º	Portonave (SC)	282.104
3º	Paranaguá (PR)	284.467	▲ 11,01%	3º	Paranaguá (PR)	256.247
4º	Dp World Santos (SP)	243.657	▲ 20,60%	4º	Dp World Santos (SP)	202.045
5º	Porto Itapoá (SC)	219.916	▲ 9,46%	5º	Porto Itapoá (SC)	200.916
6º	Rio de Janeiro (RJ)	175.663	▲ 9,79%	6º	Porto Chibatão (AM)	165.132
7º	Suape (PE)	135.256	▲ 2,64%	7º	Rio de Janeiro (RJ)	160.003
8º	Rio Grande (RS)	132.731	▼ -7,45%	8º	Rio Grande (RS)	143.412
9º	Porto Chibatão (AM)	131.232	▼ -20,53%	9º	Suape (PE)	131.781
10º	Terminal Portuário do Pecém (CE)	107.571	▼ -9,12%	10º	Terminal Portuário do Pecém (CE)	118.360

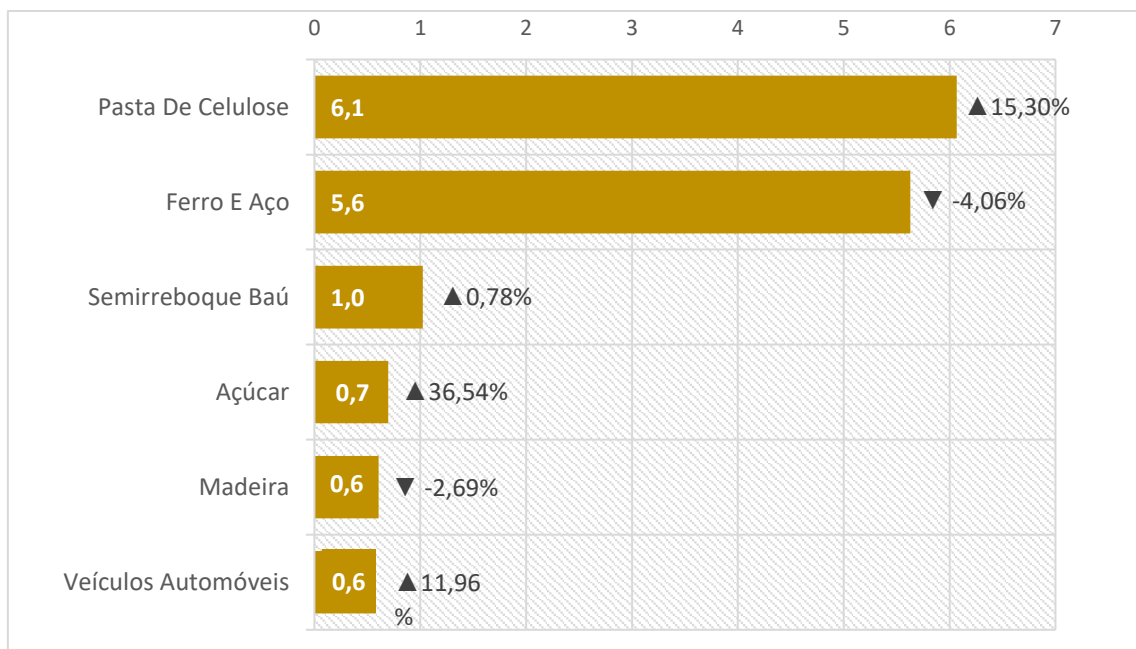
### 3.4. Carga geral

A movimentação de carga geral no quarto trimestre de 2022 alcançou 16,0 milhões de toneladas (Figura 39), correspondendo a um crescimento de +2,29% em comparação ao mesmo período de 2021. Esse avanço se deve, principalmente, ao aumento na movimentação de pasta de celulose (+15,30%), principal carga geral movimentada, respondendo a 38%; além do crescimento na celulose, destaque também para o aumento no açúcar (+36,54%).



**Figura 39:** Carga Geral e Solta – Evolução da Movimentação Trimestral: 2020-2022 (milhões de toneladas). Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

A Figura 40 mostra as principais mercadorias movimentadas no perfil de carga geral no quarto trimestre, assim como a variação dessa movimentação no comparativo com o mesmo trimestre de 2021.



**Figura 40:** Carga Geral e Solta – Principais Mercadorias Movimentadas (milhões de toneladas) – 4º Trimestre de 2022. Fonte: SDP. Elaboração GEA/SDS/ANTAQ.

Para a navegação de longo curso, no perfil de carga geral, as mercadorias desembarcadas tiveram um recuo de -27,45% no quarto trimestre de 2022

puxada pela queda na importação de ferro e aço, enquanto as mercadorias embarcadas avançaram +7,22% no mesmo período, com destaque para exportação de pasta de celulose (+15,60%), açúcar (+35,75%) e madeira (+7,60%).

#### 4. Referências

BANCO CENTRAL DO BRASIL. Conversor de Moedas. Disponível em: <https://www.bcb.gov.br/conversao>. Acesso em: 30 de dezembro de 2022.

CMA CGM. Charges finder. Disponível em: <https://www.cma-cgm.com/ebusiness/tariffs/charge-finder>. Acesso em: dezembro de 2022.

COMISSÃO EUROPEIA. Relatório da Comissão Europeia para Assuntos de Competição - *THC during and after the liner conference era* (2009). Disponível em:

[http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/terminal\\_handling\\_charges.pdf](http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/terminal_handling_charges.pdf). Acesso em: outubro de 2021

HAMBURG SÜD. *Tariffs and Surcharges*. Disponível em: [https://ecom.hamburgsud.com/ecom/en/ecommerce\\_portal/tariffs\\_and\\_surcharges/thc\\_calc/ep\\_thc\\_calculator.xhtml](https://ecom.hamburgsud.com/ecom/en/ecommerce_portal/tariffs_and_surcharges/thc_calc/ep_thc_calculator.xhtml). Acesso em: dezembro de 2022.

HAPAG-LLOYD. *Trade surcharges*. Disponível em: <https://www.hapag-loyd.com/en/online-business/tariffs/trade-surcharges.html>. Acesso em: dezembro de 2022.

ONE – Ocean Network Express. *Surcharge Search*. Disponível em: [https://ecom.one-line.com/ecom/CUP\\_HOM\\_3116.do?sessLocale=em](https://ecom.one-line.com/ecom/CUP_HOM_3116.do?sessLocale=em).

Acesso em: dezembro de 2022.

