



# O MERCADO FEEDER NA CABOTAGEM BRASILEIRA

AGENDA PLURIANUAL DE ESTUDOS 2021/2024



## AGENDA PLURIANUAL DE ESTUDOS 2021/2024

### P12 - QUANTIFICAÇÃO DO MERCADO FEEDER NA CABOTAGEM BRASILEIRA

- ❖ Distinguir, dentre os fluxos de cargas containerizadas entre portos e/ou terminais brasileiros na navegação de cabotagem, aqueles que são destinados a ou provenientes de portos estrangeiros;
- ❖ Expressar a relação quantitativa entre os montantes dessas duas categorias de fluxos de cargas

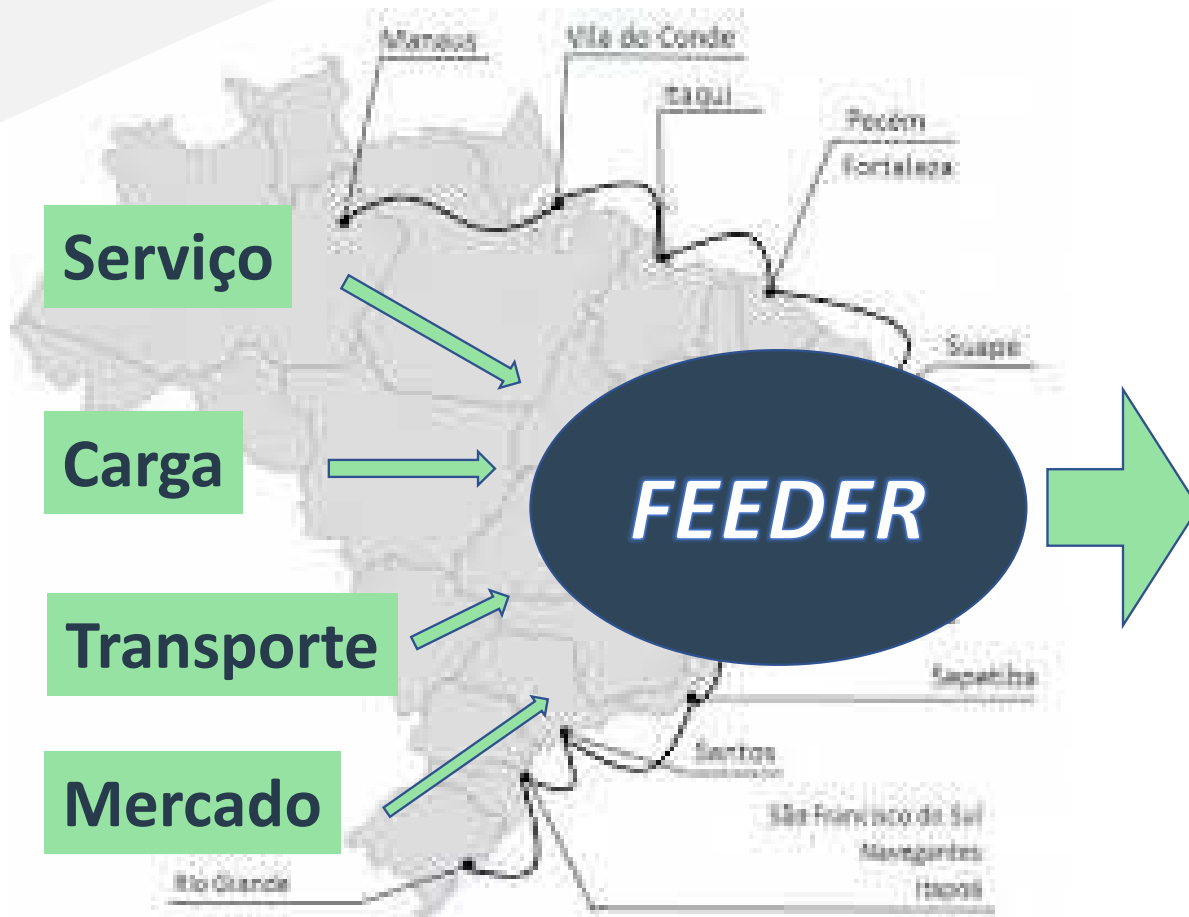
### OUTROS ESTUDOS JÁ REALIZADOS:

- ❖ 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;
- ❖ Avaliação do quantitativo de cargas transportadas em embarcações nacionais.



- **Serviço Liner** - é o serviço regular, “prestado em regime de linha, com escalas pré-determinadas e periódicas, para transporte de carga acondicionada em contêineres”.
- **Tramp** - serviço sob demanda, sem rotas pré-definidas, mais comum no transporte de granéis.
- **Baldeação**: transferência de cargas entre embarcações utilizando operações intermediárias de descarga no solo e posterior embarque
- **Transbordo**: transferência direta de carga a bordo de um para outro veículo ou embarcação

## CONCEITOS FUNDAMENTAIS

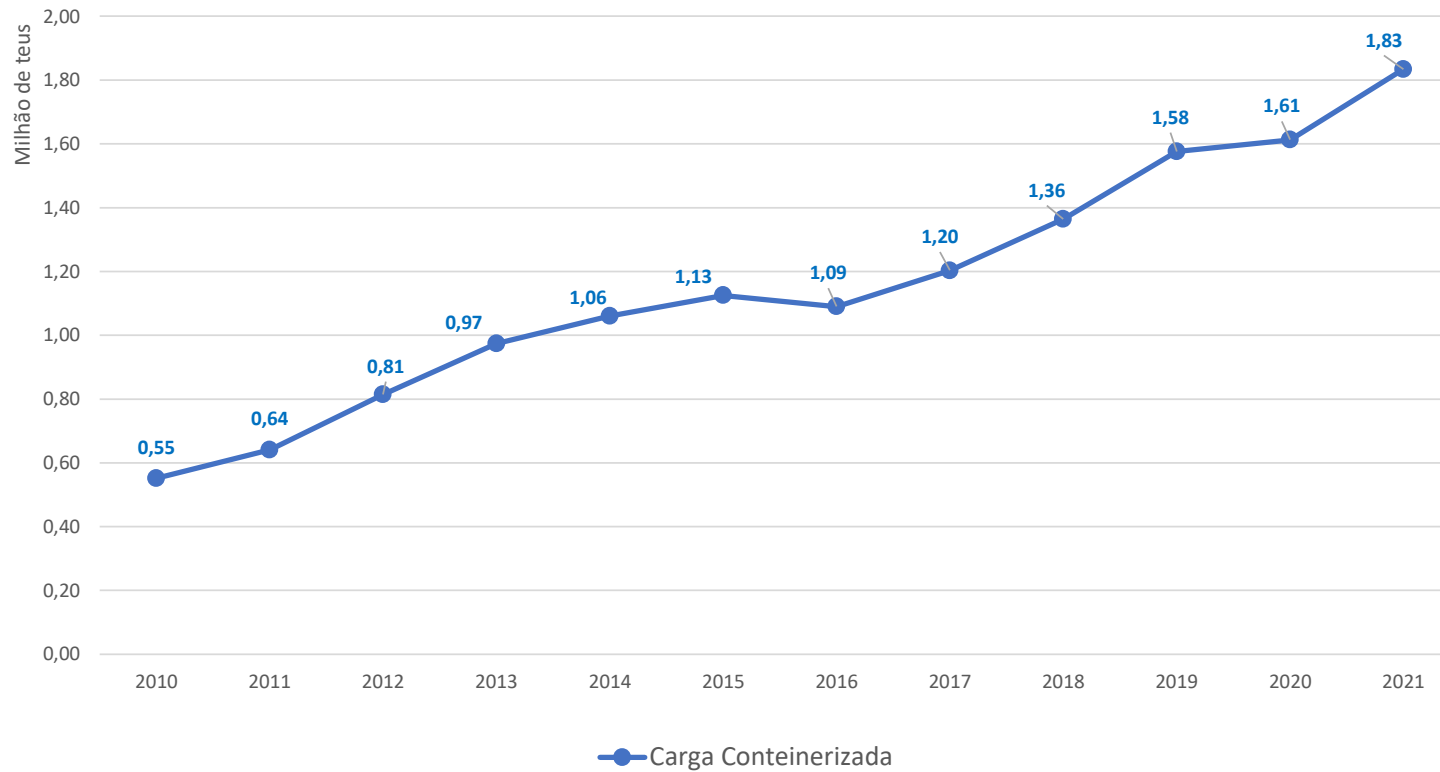


São denominações centradas na **análise dos fluxos de cargas** containerizadas, que articulam a exportação/importação (**baldeação internacional**) de mercadorias por navegação de longo curso aos pontos de origem (**alimentação**) / destino (**distribuição**), mediada por um porto concentrador (**hub port**).

- O crescimento da movimentação de cabotagem, especialmente de contêineres, demandou evoluções nas soluções logísticas ofertadas.
- O uso do transporte multimodal e facilitados os transbordos e baldeações das cargas;
- O serviço de transporte de contêineres na cabotagem **concentra-se nos serviços logísticos porta-a-porta.**



Gráfico - Movimentação de Contêineres na Cabotagem  
Série Histórica - 2010 a 2021 (em teus)



Fonte: Estatístico Aquaviário - Antaq



- Mensuração do serviço *feeder*, por meio dos bancos de dados da Antaq em conjunto com o **Sistema Porto sem Papel (Sistema Mercante)**.
- Utilizou-se na fórmula da participação dos contêineres *feeder* na cabotagem a contagem (em unidades), **de 2017 a 2021**, dos contêineres em conhecimento de embarque de longo curso que foram vinculados a **manifestos do tipo “Baldeação de Carga Estrangeira - BCE” entre portos nacionais**.

*Participação carga feeder*  $= A_i / (A_i + B_i)$ , onde:

A: é o número de contêineres com a classificação “Baldeação de Carga Estrangeira - BCE” no período i;

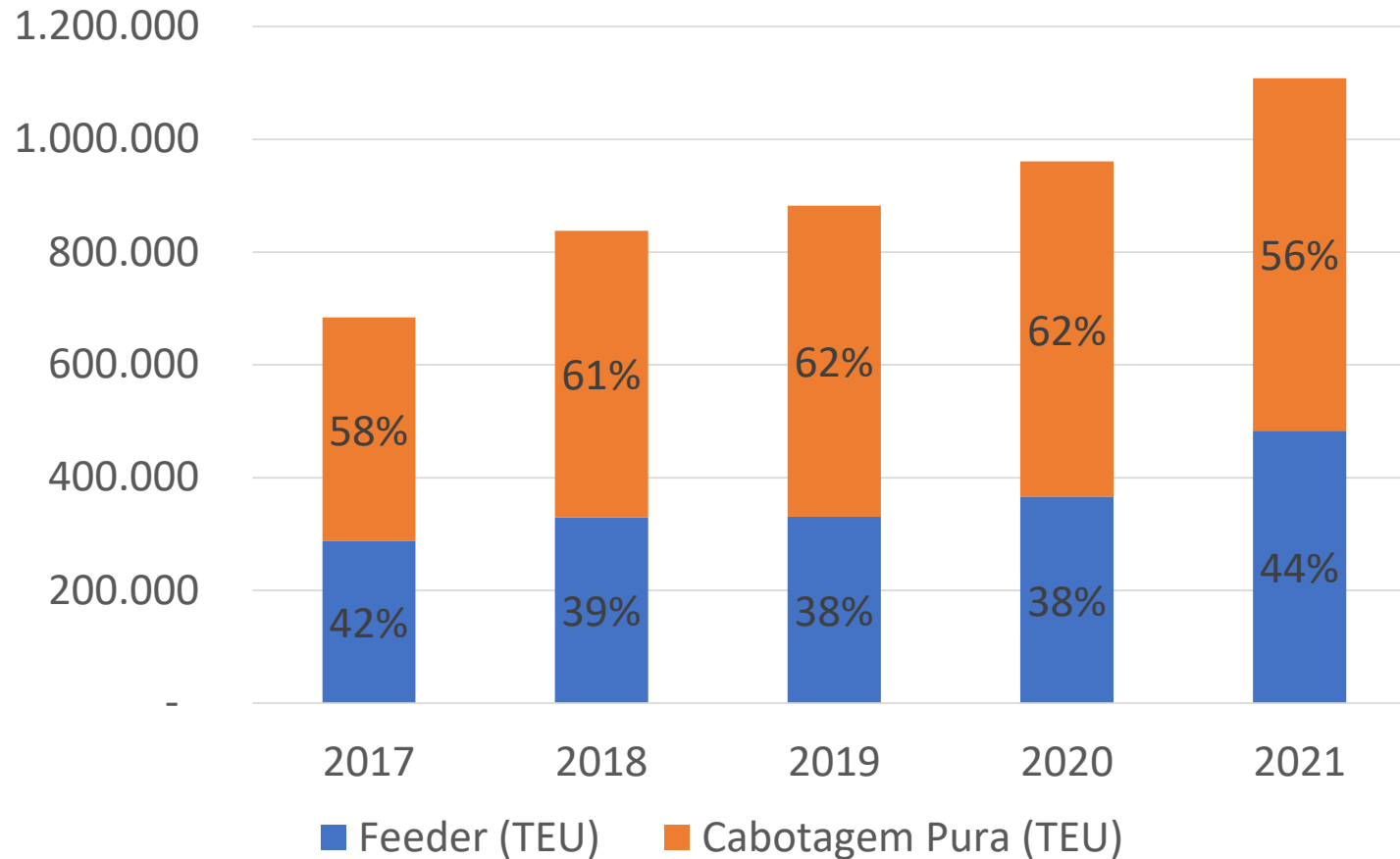
B: é o número de contêineres com conhecimentos de embarque de cabotagem pura no período i.



## Evolução da navegação de cabotagem de contêineres no Brasil de 2017 a 2021

Ano	Feeder (unid)	Feeder (TEU)	Cabotagem Pura (unid)	Cabotagem Pura (TEU)	Cabotagem Total (unid)	Cabotagem Total (TEU)	% Feeder
2017	177.413	287.409	245.063	397.002	422.476	684.411	42%
2018	203.562	329.770	313.746	508.269	517.308	838.039	39%
2019	204.361	331.065	340.490	551.594	544.851	882.659	38%
2020	226.092	366.269	367.179	594.830	593.271	961.099	38%
2021	298.475	483.530	385.654	624.759	684.129	1.108.289	44%

Evolução da navegação de cabotagem de contêineres no Brasil de 2017 a 2021 TEU



## Evolução do Feeder - Exportação x Importação

Ano	Exportação unid.	Exportação TEU	%	Importação unid.	Importação TEU	%	Total Geral unid.	Total Geral TEU
2017	71.718	116.183	40,4%	105.695	171.226	59,6%	177.413	287.409
2018	84.821	137.410	41,7%	118.741	192.360	58,3%	203.562	329.770
2019	87.211	141.282	42,7%	117.150	189.783	57,3%	204.361	331.065
2020	97.255	157.553	43,0%	128.837	208.716	57,0%	226.092	366.269
2021	103.851	168.239	34,8%	194.624	315.291	65,2%	298.475	483.530

Principais empresas de longo curso utilizadoras do serviço *feeder*.

Empresa Longo Curso	Contêineres unid.	Contêineres TEU	Participação %
HAMBURG SUDAMERIKANISCHE	386.647	626.368	31%
MSC MEDITERRANEAN SHIPPING CO	349.354	565.953	28%
ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.	178.779	289.622	14%
MAERSK LINE A/S	87.121	141.136	7%
CMA-CGM SOCIÉTÉ ANONYME	85.084	137.836	7%
HAPAG LLOYD AKTIENGESELLSCHAFT	69.493	112.579	6%
OUTRAS EMPRESAS	78.509	127.185	6%

Tabela: Participação de mercado (*Market-Share*) das EBN no serviço *feeder* (2021)

Empresa Longo Curso	Aliança Navegação e Logística Ltda.	Log-In - Logística Intermodal S/A	Log-In Marítima Cabotagem Ltda.	Mercosul Line Navegação e Logística Ltda.	Total Geral
Hamburg Sudamerikanische	72%	12%	15%	0%	100%
MSC Mediterranean Shipping Co	14%	85%	1%	0%	100%
Maersk Line A/S	95%	2%	3%	0%	100%
Cma-Cgm Société Anonyme	7%	41%	4%	48%	100%
Hapag Lloyd Aktiengesellschaft	12%	45%	30%	12%	100%
<b>Total Geral</b>	<b>46%</b>	<b>39%</b>	<b>10%</b>	<b>5%</b>	<b>100%</b>

Tabela: As 15 principais rotas da carga *feeder* no Brasil.

Rota	Porto Origem	Porto Destino	% Carga Feeder	Contêiner unid.	Contêiner TEU.
BRVIX-BRSSZ	VITÓRIA	SANTOS	17,90%	220.537	357.270
BRSSZ-BRVIX	SANTOS	VITÓRIA	11,90%	147.172	238.419
BRVIX-BRRIO	VITÓRIA	RIO DE JANEIRO	5,40%	66.502	107.733
BRSSZ-BRPEC	SANTOS	PECÉM	5,20%	63.739	103.257
BRSSA-BRSSZ	SALVADOR	SANTOS	3,70%	45.287	73.365
BRSSZ-BRRIO	SANTOS	RIO DE JANEIRO	3,10%	37.815	61.260
BRSSZ-BRSUA	SANTOS	SUAPE	3,00%	37.271	60.379

Rota	Porto Origem	Porto Destino	% Carga Feeder	Contêiner unid.	Contêiner TEU.
BRSSZ-BRIOA	SANTOS	ITAPOÁ	2,80%	34.367	55.675
BRRIO-BRVIX	RIO DE JANEIRO	VITÓRIA	2,80%	34.192	55.391
BRSSZ-BRSSA	SANTOS	SALVADOR	2,50%	31.364	50.810
BRSSZ-BRPNG	SANTOS	PARANAGUÁ	2,40%	30.185	48.900
BRIGI-BRMAO	ITAGUAÍ	MANAUS	2,10%	25.863	41.898
BRSUA-BRSSZ	SUAPE (Ipojuca, PE)	SANTOS	2,00%	25.117	40.690
BRIGI-BRSSZ	ITAGUAÍ	SANTOS	2,00%	25.011	40.518
BRPEC-BRSSZ	PECÉM	SANTOS	1,80%	21.798	35.313
<b>Total</b>			<b>68,50%</b>	<b>846.220</b>	<b>1.370.878</b>

Destaca-se o complexo portuário de Santos (Porto de Santos e TUP DP World Santos) como origem ou destino nacional de 65,83% de toda carga *feeder*, classificando-o como maior ou único *hub port brasileiro*, ao qual nenhum outro porto no Brasil tem participação de mercado equiparável. Pelo complexo portuário de Itajaí (Porto de Itajaí e TUP Portonave) passam 2,04% da carga *feeder*, já pelo complexo de Paranaguá passam 4,89%.



- Este trabalho demonstrou que tanto o serviço *feeder* quanto a cabotagem pura apresentam crescimento constante desde 2017 no Brasil, com as cargas *feeder* variando entre 38% e 44% das cargas transportadas na cabotagem entre 2017 e 2021.
- As empresas que realizam a navegação de longo curso tendem a utilizar EBNs coligadas ou do mesmo grupo societário para realizarem o serviço *feeder* no Brasil.
- Destaca-se o complexo portuário de Santos (Porto de Santos e TUP DP World Santos) como origem ou destino nacional de 65,83% de toda carga *feeder*, classificando-o como maior ou único *hub port* brasileiro.
- Conforme lembra Marcelo J. D. da Silva (2011), o serviço *feeder* ajuda a manter a frequência da cabotagem e leva ao aumento da confiabilidade do mercado doméstico nos prazos de trânsito e entrega além se ser comum também na Europa, na Ásia e no sistema Estados Unidos – Canadá. Também dá suporte para a utilização da multimodalidade, permitindo a prestação de serviços porta-a-porta pelas Empresas Brasileiras de Navegação.

# OBRIGADO

**Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade - SDS**  
**Gerência de Desenvolvimento e Estudos - GDE**  
[gde@antaq.gov.br](mailto:gde@antaq.gov.br)

