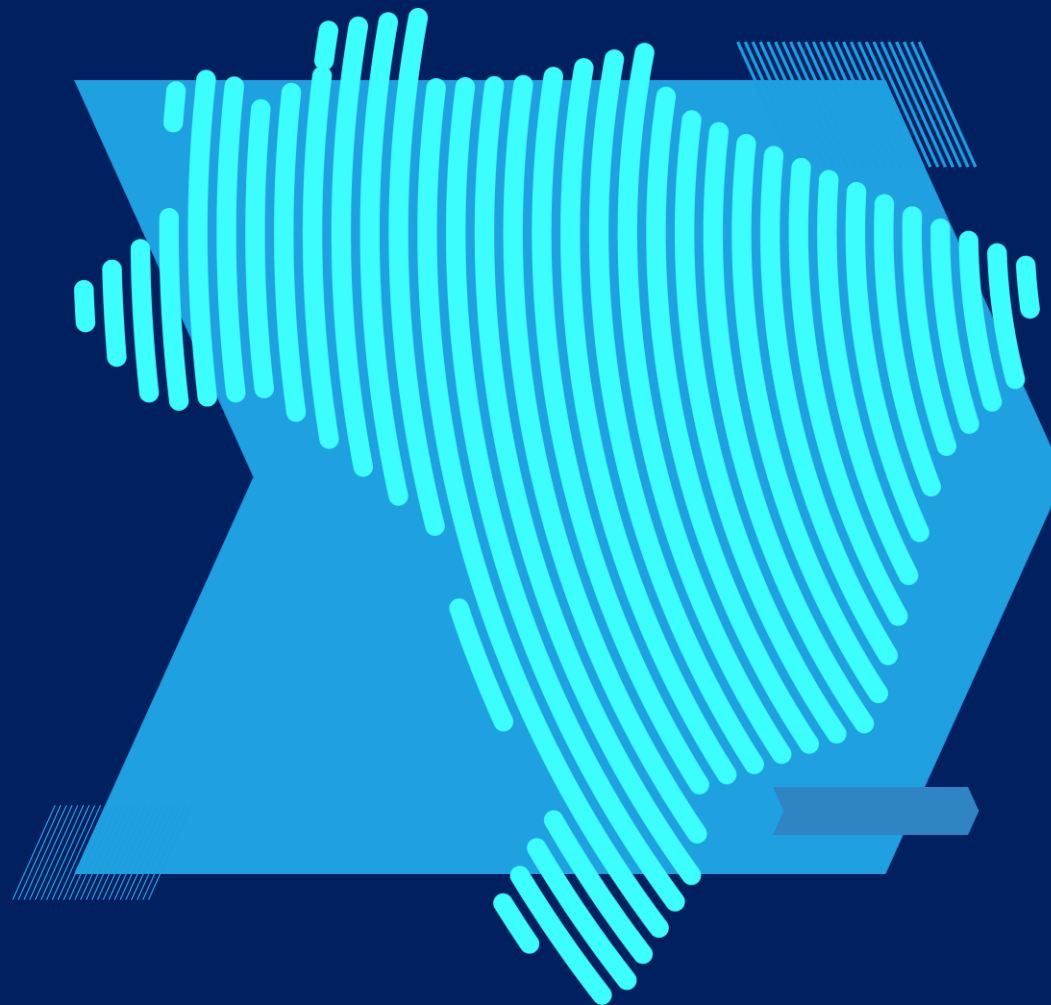


Série Especial de Economia - Combustíveis



Sumário da Apresentação

1. Composição de custos
2. Cadeia de produção *bunker*
3. Infraestrutura de abastecimento e vendas
4. Preços, custos e tributação do *bunker*
5. Principais desafios



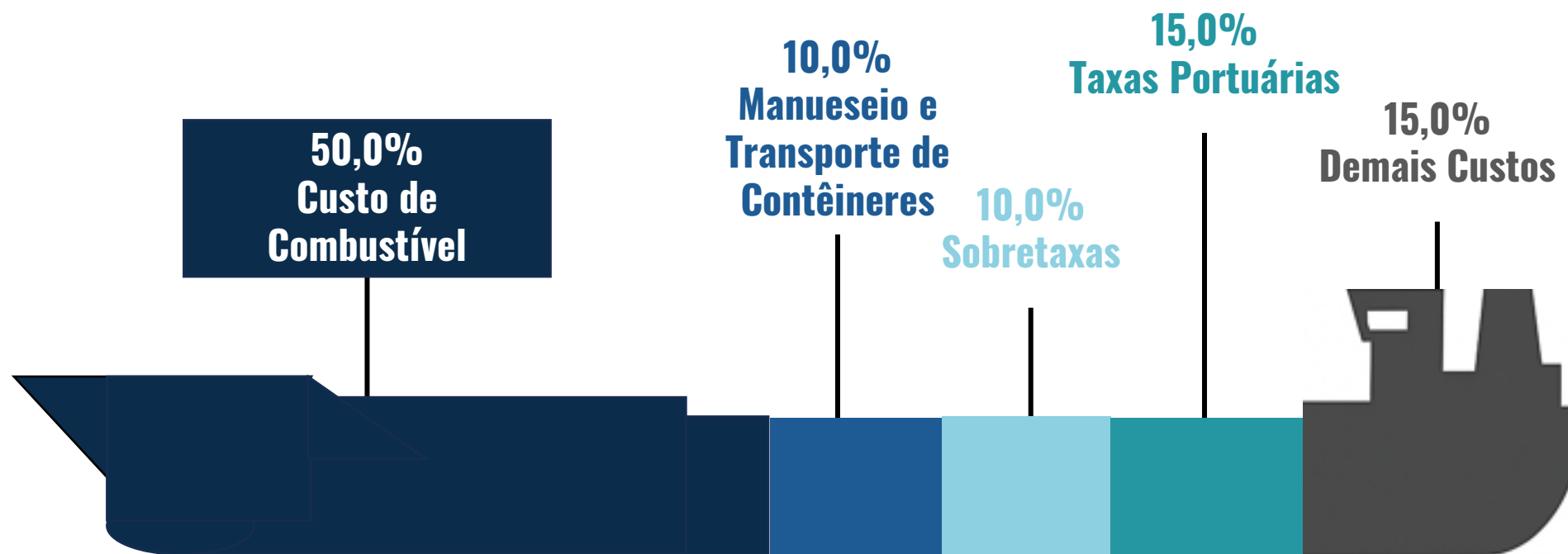
Motivação

- O transporte marítimo representa 90,0% do volume mundial de comércio. No Brasil, o modo aquaviário representa 15,7% da matriz de transporte de cargas.
- Sua relevância decorre da elevada capacidade de carga, da utilização de rotas naturais de navegação e dos custos operacionais relativamente reduzidos.
- Compreender o mercado dos principais tipos de combustíveis marítimos (custos, produção, *bunkering*, preços).

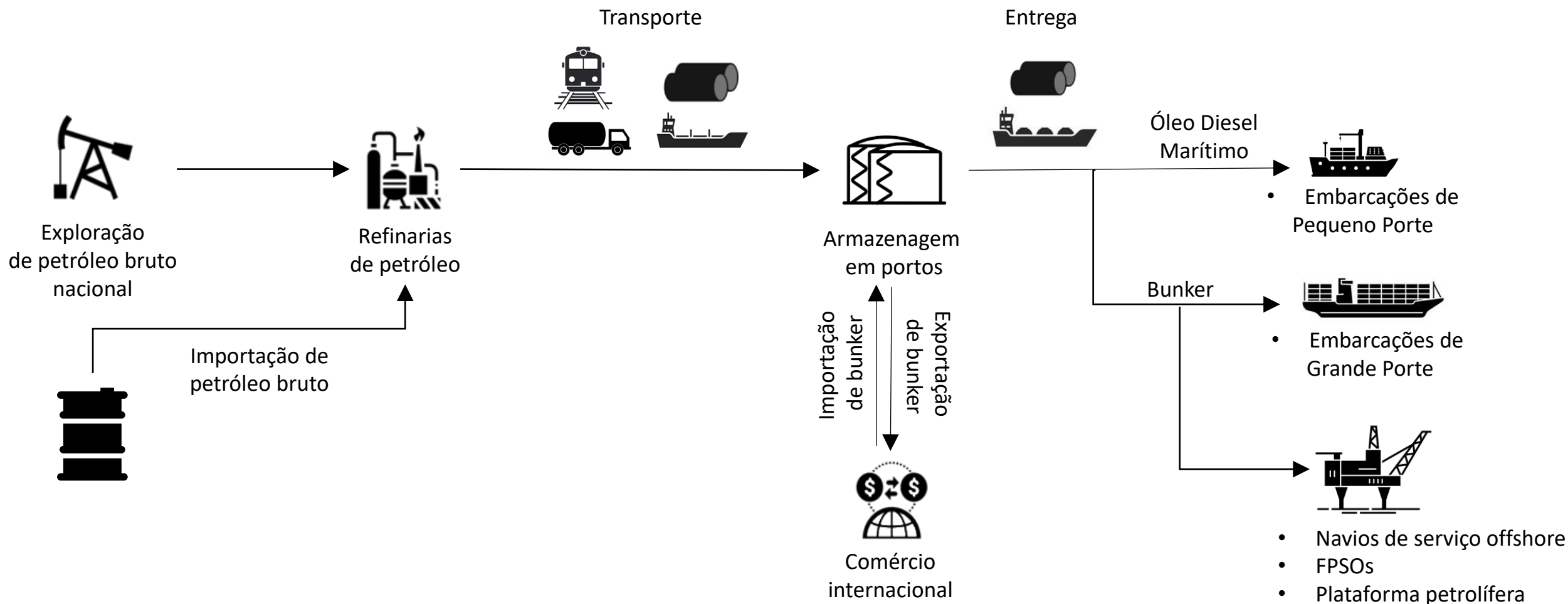


Composição de custos

Fatores que influenciam o custo de frete marítimo:



Cadeia de produção do Bunker

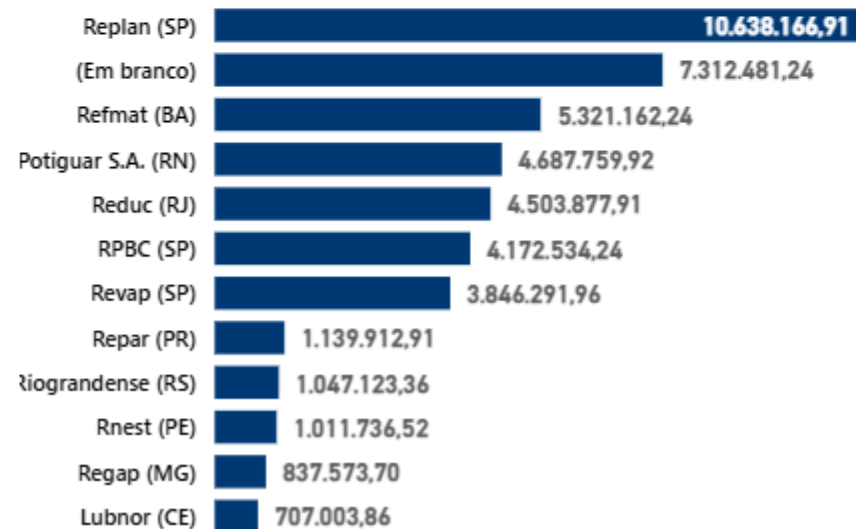


Produção de óleo combustível marítimo

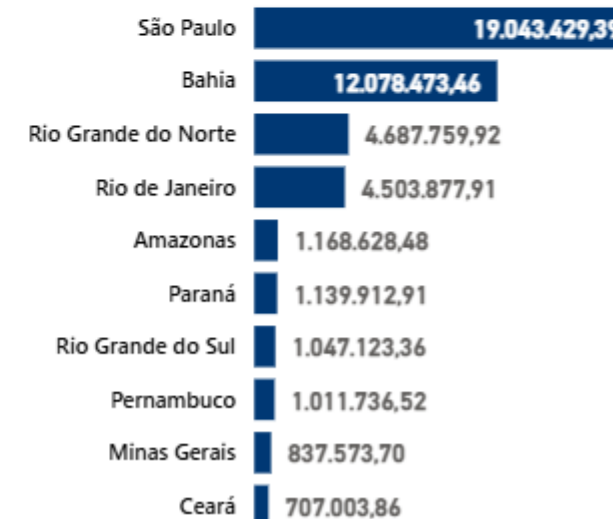
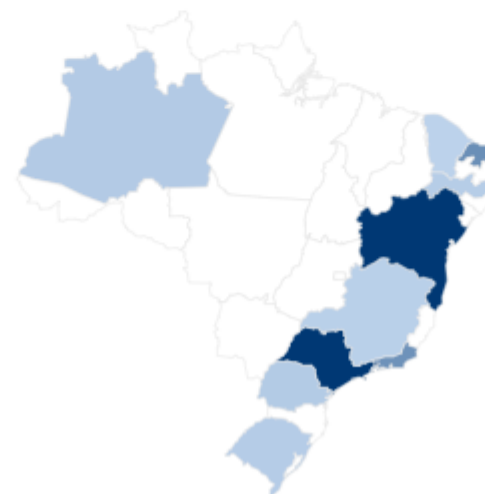
Produção nacional de óleo combustível marítimo nas refinarias (metros cúbicos) -



Produção nacional de óleo combustível marítimo (metros cúbicos) por refinaria - 2018 a 2025



Produção nacional de óleo combustível marítimo (metros cúbicos) por UF - 2018 a 2025

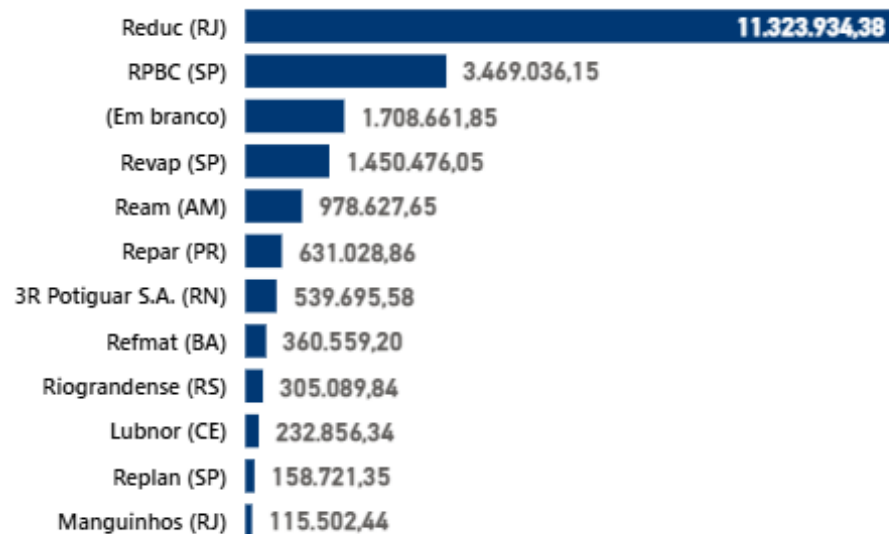


Produção de óleo diesel marítimo

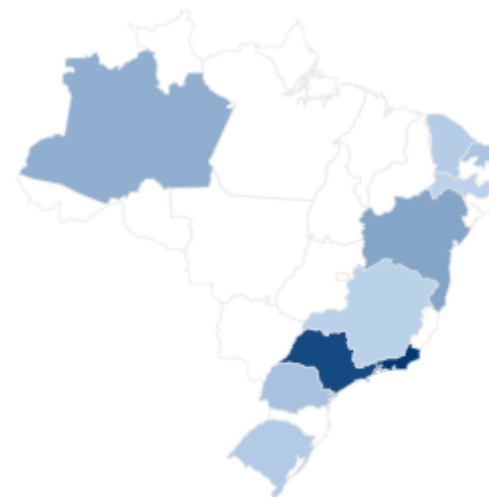
Produção nacional de óleo diesel marítimo nas refinarias (metros cúbicos) -



Produção nacional de óleo diesel marítimo (metros cúbicos) por refinaria - 2018 a 2025

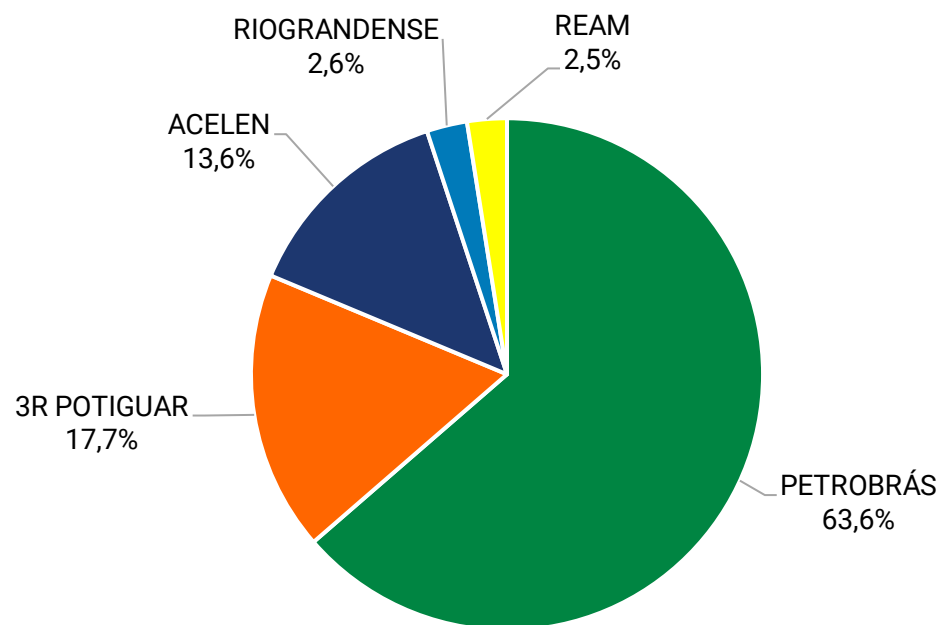


Produção nacional de óleo diesel marítimo (metros cúbicos) por UF - 2018 a 2025

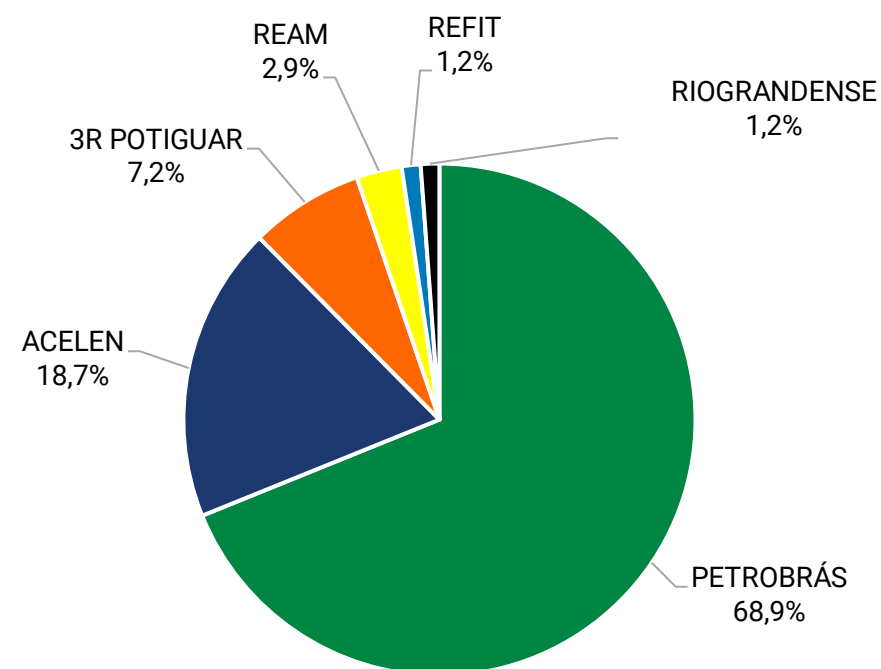


Produção Nacional

Óleo combustível marítimo



Óleo diesel marítimo

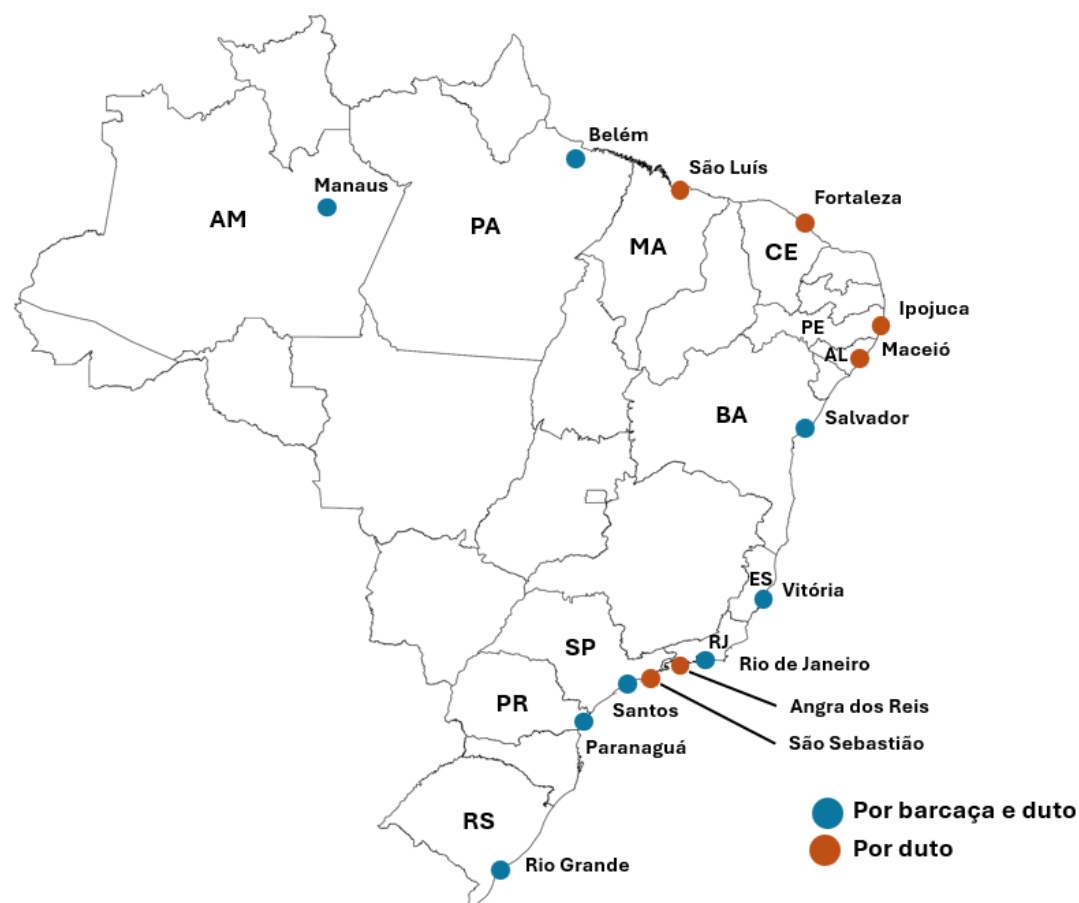


Infraestrutura de abastecimento e vendas

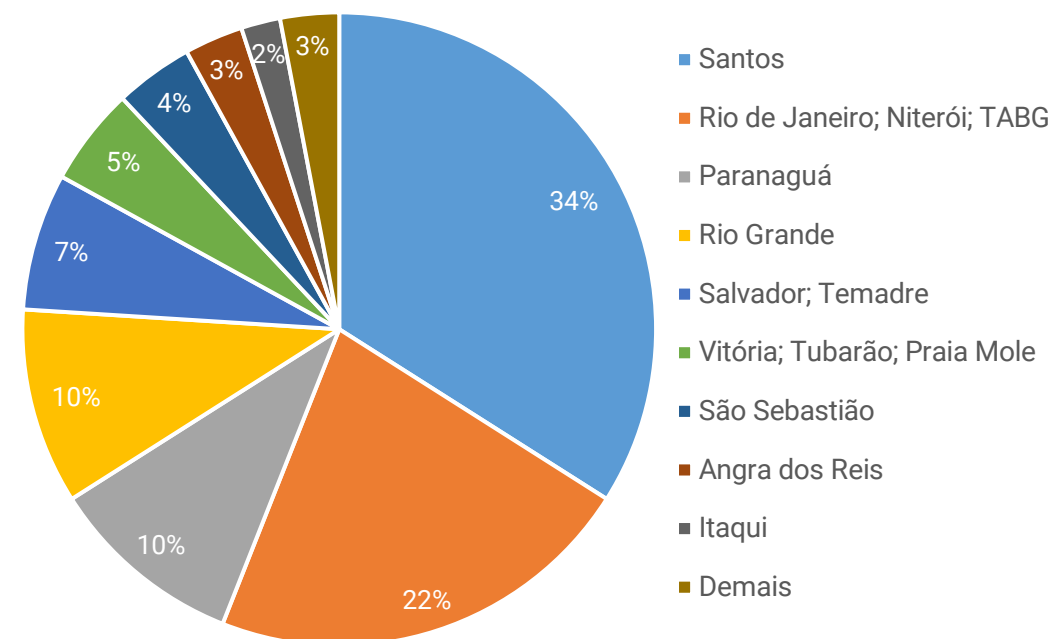


Abastecimento de portos brasileiros

Principais pontos de fornecimento de combustíveis marítimos na infraestrutura brasileira

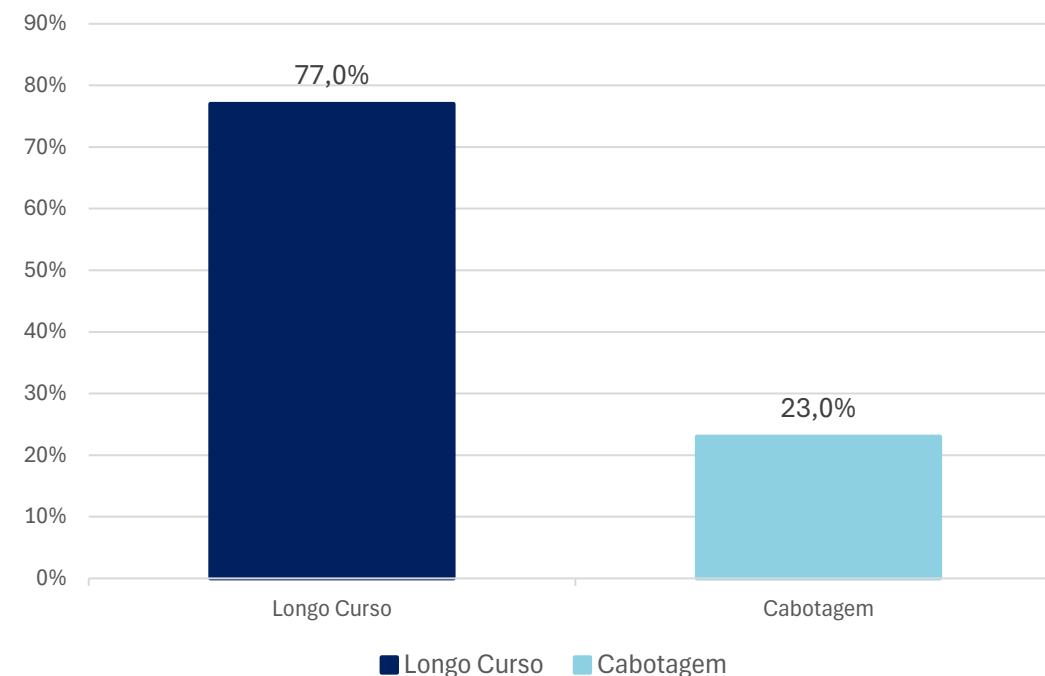


Distribuição percentual relativa da quantidade total abastecida (2015)



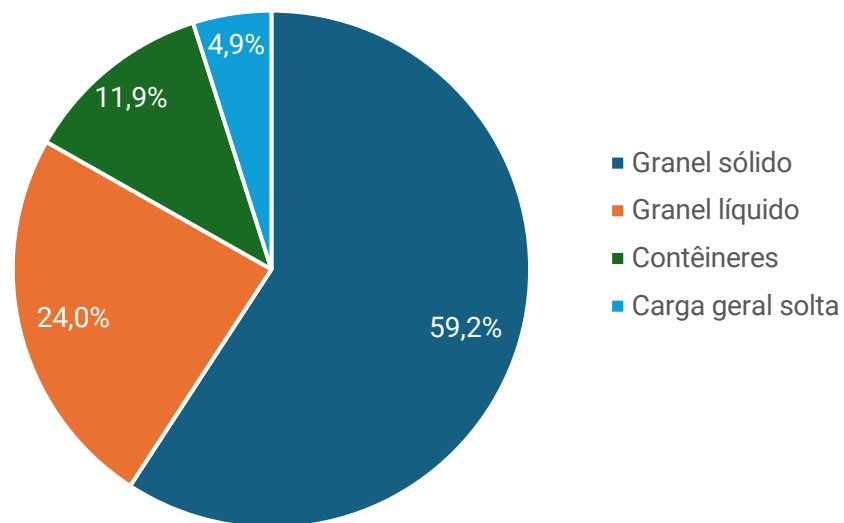
Cabotagem e longo curso

- A venda de óleo combustível marítimo para navegação de longo curso representa mais de $\frac{3}{4}$ do mercado. E, para este tipo de navegação, existe isenção de tributação.

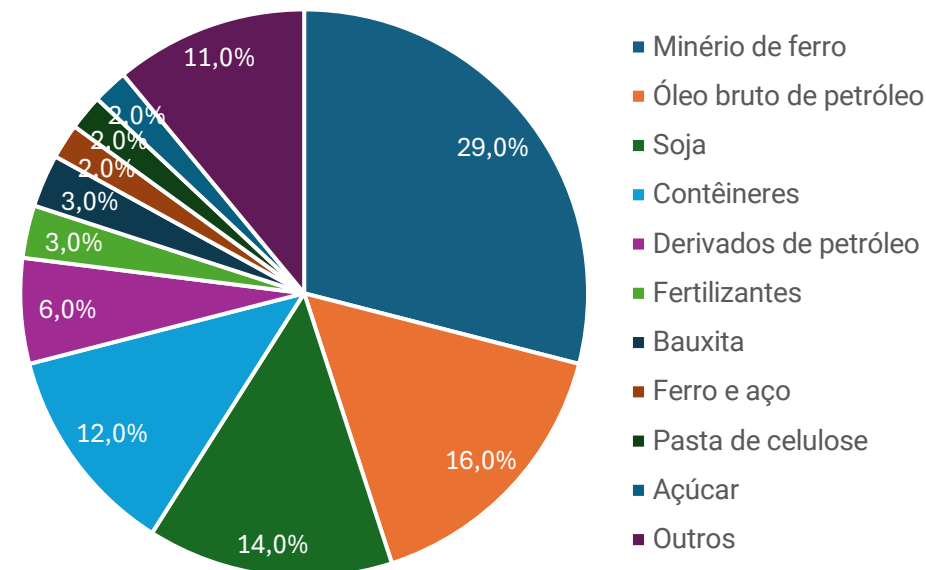


Principais mercadorias e tipos de carga

Venda Petrobras por tipo de carga (1º semestre de 2025)

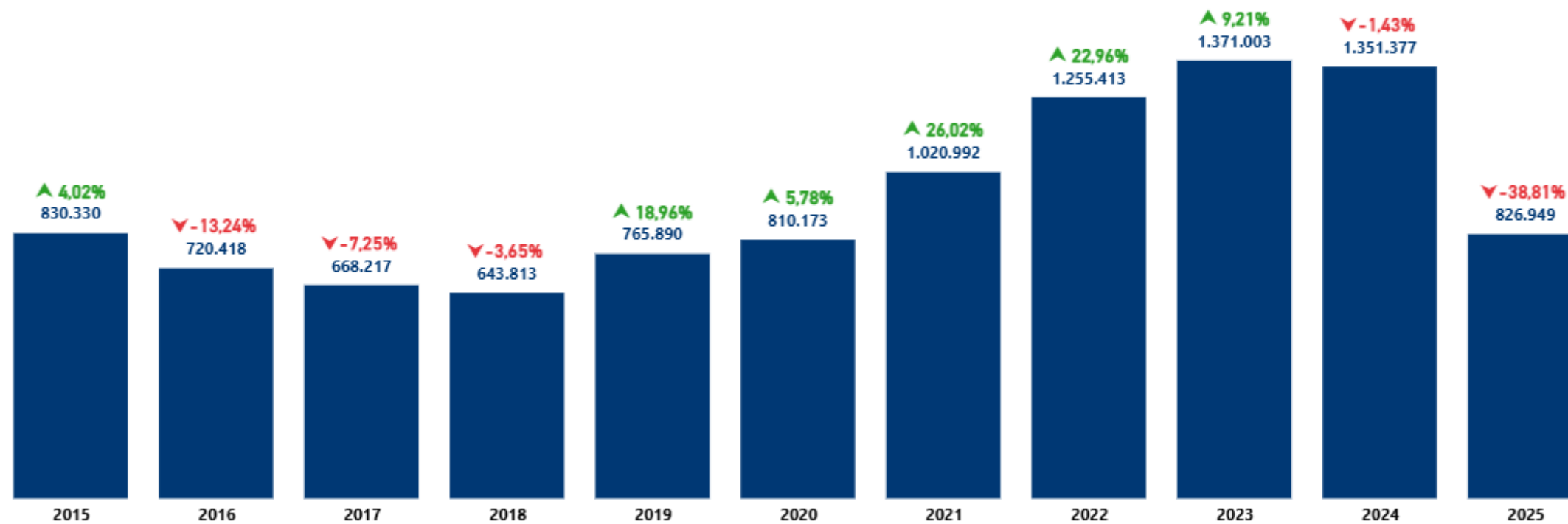


Principais mercadorias movimentadas nos portos brasileiros (1º semestre de 2025)

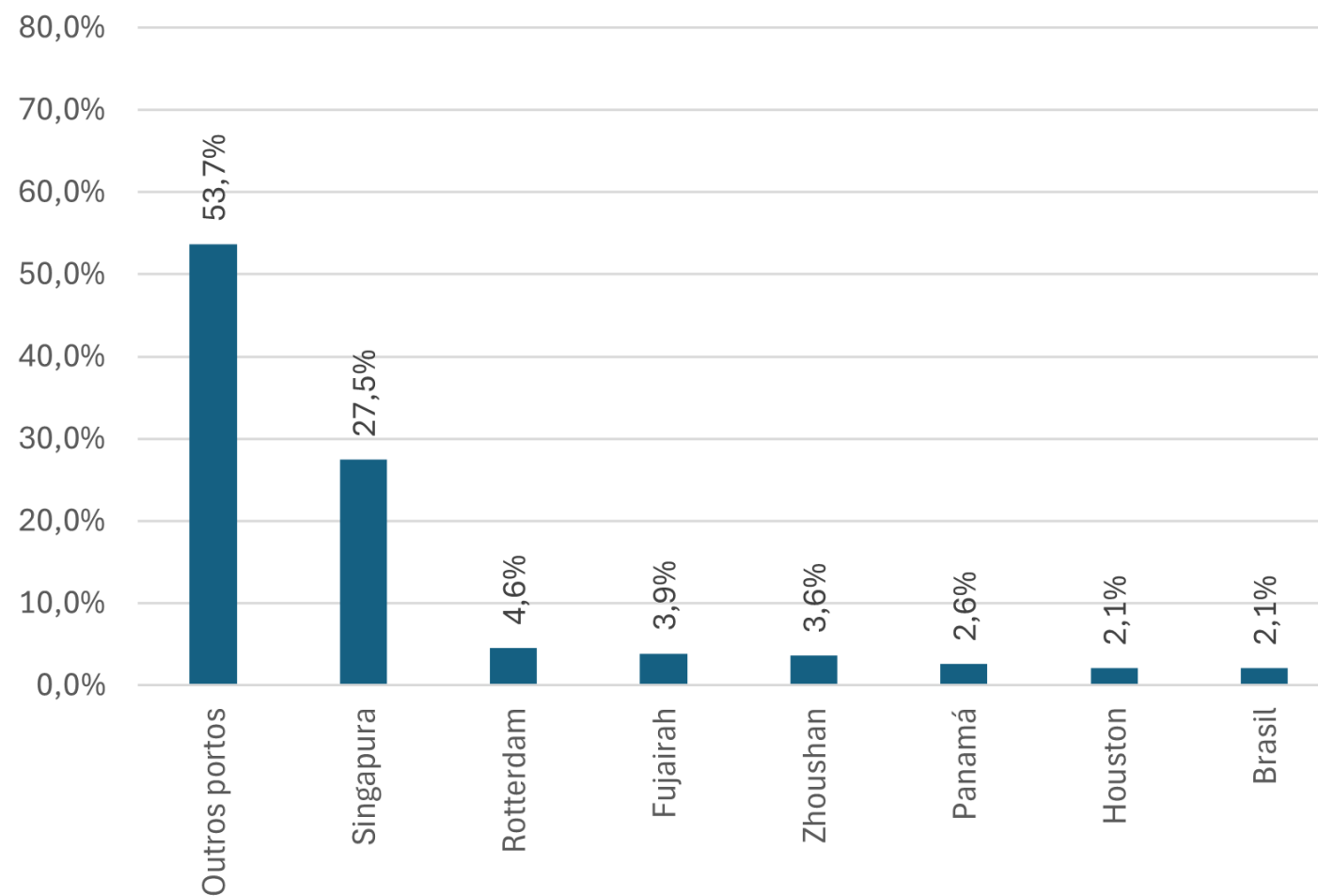


Venda de óleo diesel marítimo

Venda de óleo diesel marítimo pelas distribuidoras (metros cúbicos) - 2015 a 2025



Venda mundial de *bunker*



Formação de preços do bunker



➤ Formação de preço do *bunker*

- O *bunker* tem preço definido por negociações diretas, influenciado pelas cotações internacionais do petróleo, variação cambial e custos logísticos;
- Na navegação de longo curso, o *bunker* é isento de ICMS, PIS e COFINS por ser equiparado a exportação. Já na cabotagem, esses tributos incidem integralmente;
- Essa disparidade tributária torna o *bunker* da cabotagem significativamente mais caro, reduzindo a atratividade do transporte doméstico frente ao internacional;
- Enquanto o longo curso pode se abastecer em portos globais com preços mais baixos (como Singapura e Roterdã), a cabotagem enfrenta perda de competitividade e custos menos previsíveis.

Formação de preço: cabotagem e longo curso

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{NAVEGAÇÃO DE} \\ \text{CABOTAGEM} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{PREÇO} \\ \text{BASE} \\ \hline \end{array} + \begin{array}{|c|} \hline \text{COFINS} \\ \hline \end{array} + \begin{array}{|c|} \hline \text{ICMS} \\ \hline \end{array} + \begin{array}{|c|} \hline \text{PIS} \\ \hline \end{array}$$

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{NAVEGAÇÃO DE} \\ \text{LONGO CURSO} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{PREÇO} \\ \text{BASE} \\ \hline \end{array}$$

Preço de óleo diesel marítimo

Preço médio semanal do óleo diesel marítimo praticado por produtores e importadores (R\$/litro) - 2015 a 2025



Principais Desafios



Desafios

- Falta de clareza tributária sobre o serviço de entrega do *bunker*, frequentemente confundido com óleo combustível, o que dificulta sua comercialização;
- Falta de definição clara de responsabilidades e dados segregados por produto;
- Infraestrutura limitada de armazenagem, com poucos terminais dotados de tancagem específica para *bunker*;

Desafios

- Estímulo ao desenvolvimento do setor naval pode ampliar a demanda interna por *bunker*,
- Necessidade de regulamentar plenamente a cabotagem (Lei 14.301/2022 – BR do Mar);
- Falta de transparência na divulgação de dados de preços de *bunker*.

Fernanda Schwantes

Gerente Executiva de Economia
Diretoria Executiva

ge@cnt.org.br

CNT ***CNT / SEST SENAT / ITL***
Sistema Transporte