

QUANTITATIVO DE CARGAS DE CABOTAGEM TRANSPORTADAS EM EMBARCAÇÕES NACIONAIS EM COMPARAÇÃO COM AS ESTRANGEIRAS

AGENDA PLURIANUAL DE ESTUDOS 2021/2024





República Federativa do Brasil
Jair Bolsonaro
Presidente da República

Ministério da Infraestrutura
Tarcísio Gomes de Freitas
Ministro da Infraestrutura

Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ

Diretoria Colegiada

Eduardo Nery
Diretor-Geral

Flávia Morais Takafashi
Diretora

José Renato Ribas Fialho
Diretor Substituto



©2022 – 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.

Equipe técnica:

Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade (SDS)

José Gonçalves Moreira Neto – Superintendente substituto

Gerência de Desenvolvimento e Estudos (GDE)

Rodrigo Guimarães Trajano – Gerente substituto

Especialistas em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários:

Darcy Closs Júnior

Juliana Marzullo Pedreira

Wesley Alves Mesquita

Diagramação: José Antonio Machado do Nascimento

A265q

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Brasil).

Avaliação do quantitativo de cargas transportadas em embarcações nacionais em comparação com as estrangeiras autorizadas pela Antaq / Agência Nacional de Transportes Aquaviários. --Brasília: ANTAQ, 2022.

72p.:il. (Ciclo de estudos 2022).

1. Embarcações de Bandeira Brasileira. 2. Frota Nacional. 3. Política Pública de Marinha Mercante. 4. Transporte de Cargas. 5. Cabotagem. I. Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Brasil). II. Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade (SDS). III. Gerência de Desenvolvimento e Estudos (GDE).

CDD: 387.5



Lista de figuras, gráficos, quadros e tabelas

Figura 1 – Market Share (10 EBNs que operam embarcações de grande porte), p.28. Fonte: Antaq. SDS.GDE.

Gráfico 1 – Evolução da cabotagem por perfil (2010 a 2020). Fonte: Sistema de Desempenho Portuário SDP/Antaq, p.22.

Gráfico 2 – Transporte na cabotagem por perfil de carga – 2020. Fonte: Sistema de Desempenho Portuário/Antaq, p.22.

Gráfico 3 – Tipos de Embarcações de bandeira brasileira na cabotagem. Fonte: Sistema Corporativo da Antaq – 2021, p.24.

Gráfico 4 – Participação das EBN's no total de embarcações de bandeira brasileira utilizadas na navegação de cabotagem – 2021. Fonte: Sistema Corporativo da Antaq – 2021, p.26.

Gráfico 5 – Embarcações de bandeira brasileira inscritas no REB por EBN – 2021. Fonte: Sistema Corporativo da Antaq/SAMA/ABAC – 2021, p.29.

Gráfico 6 - Índice de transporte de contêineres em embarcações de bandeira brasileira na cabotagem por ano, calculado em toneladas – Carga Containerizada. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p.32.

Gráfico 7 - Índice de transporte de granel líquido em embarcações de bandeira brasileira na cabotagem por ano, calculado em toneladas – granel líquido. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 39.

Gráfico 8 – Evolução do transporte de minério de ferro na cabotagem (em t). Fonte: SDP, p.50.

Gráfico 9 - Índice de transporte de carga geral em embarcações de bandeira brasileira na cabotagem por ano, calculado em toneladas. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 56.

Quadro 1 – Tipo de afretamento por perfil de Carga – 2021. Fonte: SAMA/ANTAQ, p.18.

Quadro 2 – Tipo de carga preponderante na navegação de cabotagem. Fonte: Sistema de Desempenho Portuário/ Antaq – 2020, p.23.

Quadro 3 – EBNs autorizadas na cabotagem, Sistema Corporativo da Antaq/SAMA/ABAC – 2021. p.31.

Quadro 4 – Evolução do transporte de contêineres por bandeira e TPB/TEU médio – 2014. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p.33.

Quadro 5 – Evolução do transporte de contêineres por bandeira e TPB/TEU médio – 2015. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p.33.

Quadro 6 – Evolução do transporte de contêineres por bandeira e TPB/TEU médio – 2016. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p.34.

Quadro 7 – Evolução do transporte de contêineres por bandeira e TPB/TEU médio – 2017. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p.34.

Quadro 8 – Evolução do transporte de contêineres por bandeira e TPB/TEU médio – 2018. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p.35.

Quadro 9 – Evolução do transporte de contêineres por bandeira e TPB/TEU médio – 2019. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p.35.

Quadro 10 – Evolução do transporte de contêineres por bandeira e TPB/TEU médio – 2020. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p.36.

Quadro 11 – Evolução do transporte de contêineres por bandeira e TPB/TEU médio – 2021. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p.36.

Quadro 12 – Média do frete por unidade de contêiner nas rotas mais utilizadas na cabotagem. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel – 2021, p. 38.

Quadro 13 – Evolução do transporte de granel líquido por bandeira e TPB médio – 2014. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 41.

Quadro 14 – Evolução do transporte de granel líquido por bandeira e TPB médio – 2015. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p.42.

Quadro 15 – Evolução do transporte de granel líquido por bandeira e TPB médio – 2016. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p.42.

Quadro 16 – Evolução do transporte de granel líquido por bandeira e TPB médio – 2017. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p.43.

Quadro 17 – Evolução do transporte de granel líquido por bandeira e TPB médio – 2018. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p.43.

Quadro 18 – Evolução do transporte de granel líquido por bandeira e TPB médio – 2019. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p.44.

Quadro 19 – Evolução do transporte de granel líquido por bandeira e TPB médio – 2020. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p.44.

Quadro 20 – Evolução do transporte de granel líquido por bandeira e TPB médio – 2021. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 45.

Quadro 21 – Principais mercadorias no granel líquido na cabotagem. Fonte: SDP, p.46.

Quadro 22 – Média do transporte de petróleo e derivados por bandeira na cabotagem. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 46.

Quadro 23 – Média do transporte de gás de petróleo por bandeira na cabotagem. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 47.

Quadro 24 – Média do transporte de Produtos Químicos Orgânicos por bandeira na cabotagem. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 47.

Quadro 25 – Mediana do frete de produtos químicos orgânicos na cabotagem (R\$/Ton). Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel – 2021, p. 48.

Quadro 26 – Evolução do transporte de granel sólido por bandeira e TBP médio – 2014. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 50.

Quadro 27 – Evolução do transporte de granel sólido por bandeira e TBP médio – 2015. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 51.

Quadro 28 – Evolução do transporte de granel sólido por bandeira e TBP médio – 2016. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 51.

Quadro 29 – Evolução do transporte de granel sólido por bandeira e TBP médio – 2017. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 52.

Quadro 30 – Evolução do transporte de granel sólido por bandeira e TBP médio – 2018. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 52.

Quadro 31 – Evolução do transporte de granel sólido por bandeira e TBP médio – 2019. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 53.

Quadro 32 – Evolução do transporte de granel sólido por bandeira e TBP médio – 2020. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 53.

Quadro 33 – Evolução do transporte de granel sólido por bandeira e TBP médio – 2021. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 54.

Quadro 34 – Mediana do frete de bauxita (R\$/Ton.) – 01/16 a 08/21. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel – 2021, p. 54.

Quadro 35 – Mediana do frete de minério de ferro (R\$/Ton.) – 01/16 a 08/21 - Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel – 2021, p. 55.

Quadro 36 – Mediana do frete de sal (R\$/Ton) – 01/16 a 08/21. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 55.

Quadro 37 – Evolução do transporte de carga geral por bandeira e TBP médio – 2014. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 56.

Quadro 38 – Evolução do transporte de carga geral por bandeira e TBP médio – 2015. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 57.

Quadro 39 – Evolução do transporte de carga geral por bandeira e TBP médio – 2016. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 57.

Quadro 40 – Evolução do transporte de carga geral por bandeira e TBP médio – 2017. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 57.

Quadro 41 – Evolução do transporte de carga geral por bandeira e TBP médio – 2018. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 58.

Quadro 42 – Evolução do transporte de carga geral por bandeira e TBP médio – 2019. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 58.

Quadro 43 – Evolução do transporte de carga geral por bandeira e TBP médio – 2020. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 59.

Quadro 44 – Evolução do transporte de carga geral por bandeira e TBP médio – 2021. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel, p. 59.

Quadro 45 – Mediana do frete de ferro e aço (R\$/Ton.) – 01/2016 a 08/2021. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel – 2021, p. 59.

Quadro 46 – Mediana do frete da madeira (R\$/Ton.) – 01/16 a 08/21. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel – 2021, p. 60.

Quadro 47 – Mediana do frete de pasta de celulose (R\$/Ton.) – 01/16 a 08/21. Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel – 2021, p. 60.

RESUMO

O presente relatório pretende avaliar a participação de embarcações que arvoram a bandeira brasileira no mercado de navegação de cabotagem, se utilizando de um conjunto de índices individualizados de acordo com os perfis de cargas, considerando os graneis sólidos, graneis líquidos, carga geral e carga containerizada.

A criação desses índices é pleito da Gerência de Afretamento da Navegação (GAF)¹, unidade organizacional da Antaq responsável pelas autorizações de afretamentos de embarcações de bandeira estrangeira. A GAF possui a incumbência de consolidar os ditames disciplinados na Resolução Normativa nº 01/2015, que reflete a política pública de transporte nacional, que, por sua vez, dá preferência à utilização de embarcações de bandeira brasileira pelas Empresas Brasileiras de Navegação (EBN).

Diante da necessidade de se conhecer, quantitativamente, a participação dos navios de bandeira brasileira na cabotagem, com fito de subsidiar a política pública preconizada na Lei nº 9.432/97, a Gerência de Desenvolvimento e Estudos (GDE) incluiu tal demanda na sua Agenda Plurianual de Estudos, ciclo 2021/2024. A partir dos resultados sistematizados nesse relatório foi possível constatar diferentes níveis de utilização de embarcações de bandeira brasileira no transporte de cabotagem, considerando os diferentes perfis de carga transportados. Ademais, aspectos como o *market share* das empresas que participam desse mercado, as bandeiras prioritárias, o porte das embarcações e a comparação dos valores dos fretes praticados pelas embarcações de bandeira brasileira e estrangeira são abordados nesse trabalho.

Assim, espera-se que este documento contribua para o monitoramento *ex-post* da política de fortalecimento da frota mercante do Brasil e de apoio à indústria de construção naval, subsidiando ajustes regulatórios que porventura se façam necessários.

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:

¹ A Gerência de Afretamento (GAF) é subordinada a Superintendência de Outorgas (SOG).

Avaliação do quantitativo de cargas transportadas em embarcações nacionais em comparação com as estrangeiras autorizadas pela Antaq

- ❖ 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;
- ❖ Índice de participação de embarcações de bandeira estrangeira no transporte de contêineres na cabotagem.²

Esse conjunto de trabalhos, assim como outros previstos na Agenda Plurianual de Estudos da Antaq, tem o condão de propiciar um diagnóstico aprofundado desse setor tão importante para o desenvolvimento econômico do país.

² Os estudos e pesquisas realizados pela Antaq estão disponíveis no: <https://www.gov.br/antaaq/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antaaq-1>.

Sumário

1. INTRODUÇÃO	9
2. METODOLOGIA	11
3. CABOTAGEM E SUAS PARTICULARIDADES	13
3.1. Afretamento na cabotagem	15
3.2. Tipos de serviços na cabotagem.....	19
3.3. Cabotagem em números	21
3.3.1. Evolução dos perfis do transporte na cabotagem ..	21
3.3.2. Embarcações utilizadas na cabotagem	24
3.3.3. <i>Market share</i> da cabotagem.....	25
4. ÍNDICE DE PARTICIPAÇÃO DE EMBARCAÇÕES BRASILEIRAS NA CABOTAGEM.....	31
4.1. Carga containerizada	32
4.2. Granel líquido.....	39
4.3. Granel sólido	48
4.4. Carga Geral	55
5. CONCLUSÃO	60
6. REFERÊNCIAS	63
ANEXO I – Lista de embarcações de bandeira brasileira na cabotagem.....	64

1. INTRODUÇÃO

Graças a geografia brasileira, a área de costa navegável do País é bastante extensa, com aproximadamente 7.400km³ de extensão. Aproximadamente 60% da população total do Brasil está concentrada no litoral⁴. Somado a esse perfil, existem centenas de instalações portuárias, públicas ou privadas, localizadas ao longo de nossa costa demonstrando o imenso potencial marítimo brasileiro. A título de exemplo, aproximadamente 95% de nosso comércio exterior (em toneladas) é realizado atualmente por via marítima.

Diante dessa conjuntura no que tange ao transporte e a logística, é inevitável não atribuir à navegação de cabotagem uma imensa importância para o escoamento de cargas ao longo do território brasileiro, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social do país e para a obtenção de uma matriz de transportes mais equilibrada. O transporte aquaviário possui benefícios que vão desde transportar maiores volumes de carga obtendo ganhos de escala e sustentabilidade ambiental, além de ampliar a segurança no transporte no que se refere à acidentes, furtos ou roubos de cargas. Mesmo assim, o estudo sobre toneladas por quilômetro útil desenvolvido pela Antaq em 2018, apontou que a fatia de transporte via cabotagem é de apenas 11%⁵, demonstrando um imenso espaço para incremento desse modo de transporte.

Importante ressaltar que a Lei 9.432/97 ordena o transporte aquaviário brasileiro, se constituindo, assim, no marco regulatório da navegação no Brasil, segmentando conceitualmente os tipos de navegação existentes. Salienta-se que a separação por tipos de navegação ocorre justamente por conta das características intrínsecas aos serviços de transporte prestados em cada uma delas, apresentando diferentes aspectos técnicos-operacionais-econômicos e carecendo de tratativas específicas dentro da política pública de transporte nacional.

Para conceituar a navegação de cabotagem no Brasil é oportuno destacar a Lei de 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que em seu art 2º, inciso IX, assevera que

³ https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/15385/1/BS47_Cabotagem_FECHADO.pdf, pg 395.

⁴ https://atlascolar.ibge.gov.br/images/atlas/mapas_brasil/brasil_distribuicao_populacao.pdf.

⁵ Estudo_TKU.

a navegação de cabotagem é a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores.

No que tange à navegação de cabotagem, o marco regulatório supracitado consolida a preferência de utilização, pelas Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs), de embarcações que arvoram a bandeira brasileira, com a dupla intenção de estimular a indústria naval brasileira e garantir o emprego de embarcações em operação que arvore a bandeira do nosso país. Ressalte-se que a preferência à bandeira brasileira na cabotagem não é exclusividade do Brasil, diversos países, inclusive aqueles com extensão de costa semelhante ao nosso, praticam, em maior ou menor grau, tal política de incentivo⁶.

Assim, esse trabalho objetiva quantificar a participação de embarcações de bandeira brasileira no transporte de cabotagem no país, de acordo com os perfis de carga transportados nesse modo (granéis sólidos e líquidos, contêineres e carga geral), buscando verificar a aderência entre o comportamento atual do mercado e a política pública referenciada.

No capítulo 2, é apresentada a metodologia utilizada para obtenção, tratamento e sistematização dos dados que suportaram o estudo, assim como a formulação dos índices utilizados.

No capítulo 3, foi elaborado um breve panorama do mercado de cabotagem no Brasil, suas características principais e sua evolução ao longo dos anos.

No capítulo 4, são apresentadas, além do índice de participação de embarcações de bandeira brasileira, informações referentes às bandeiras mais utilizadas no transporte, o porte das embarcações e a comparação dos valores dos fretes praticados entre embarcações de bandeira brasileira e estrangeira. Todas as informações são segmentadas por perfil de carga.

E finalmente, no capítulo 5, são apresentadas as considerações finais desse estudo.

Espera-se que esse trabalho contribua para ampliar o conhecimento acerca desse mercado, fornecendo informações que possam subsidiar ajustes e melhorias regulatórias e de política pública.

⁶ Estudo de cabotagem.

2. METODOLOGIA

Os dados que serviram de insumo para o presente estudo têm origem nas bases de dados da Antaq, além de dados extraídos do Sistema Porto sem Papel⁷. Tais dados são considerados como de cunho gerencial e operacional.

Outra fonte de informação utilizada foi o Sistema de Desempenho Portuário da Antaq (SDP). Desse, extraiu-se apenas os dados de desembarque das atracações referentes à navegação de cabotagem, desconsiderando-se o embarque, com o intuito de evitar a dupla contagem na elaboração do índice de participação de embarcações estrangeiras, que é expresso em função da tonelagem transportada em embarcações de bandeira brasileira frente à tonelagem total transportada na cabotagem e não pelo número de embarcações.

Portanto, frisa-se a diferença entre os conceitos de transporte e movimentação de cargas utilizados neste trabalho. O primeiro é aquele em que se utiliza apenas dos dados do transporte no desembarque conforme descrito no parágrafo anterior. Já a movimentação, tida como aquela que englobaria o embarque e o desembarque das cargas movimentadas nos navios, não foi computada, tendo vista a dupla contagem que ocasionaria nos dados sobre transporte, foco deste trabalho.

O Sistema de Afretamento da Navegação (SAMA), operacionalizado pela Gerência de Afretamento da Navegação (GAF), também serviu de fonte de dados.

As informações aqui apresentadas contemplam a chamada cabotagem pura⁸, desconsiderando operações de transporte com origem ou destino em outros países (incluída aí a grande cabotagem⁹).

⁷ Este possui interligação com o Sistema Mercante da Receita Federal e possibilita o acesso de informações obtidas dos manifestos de carga e conhecimentos de embarque marítimo (B/L) preenchidos pelo transportador marítimo.

⁸ Considerada, para fins didáticos, situações de transportes que são realizadas dentro do território brasileiro, ou seja, excluídas as operações oriundas da navegação de longo curso (a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros) que contemplam as operações de importação e exportação.

⁹ Também didaticamente, aquela que envolve transportes entre o Brasil e os países signatários de acordos de bilaterais e componentes do Mercosul, como Argentina, Uruguai e Chile.

Em outras palavras, esse estudo contempla apenas as informações de serviço de transporte de cargas originadas em um ponto do território brasileiro e com destino para outro.

Tradicionalmente, as cargas transportadas são subdivididas em dois grandes grupos de acordo com suas características: carga geral e granel. Atribui-se a denominação carga geral aos volumes acondicionados em sacos, fardos, caixas, cartões, engradados, amarrados e tambores. Há ainda os volumes sem embalagens, como veículos, maquinários industriais ou blocos de pedra. A carga geral (carga heterogênea solta ou fracionada) pode, ainda, ser subclassificada em cargas especiais, contêineres e granéis.

Já a carga a granel é toda carga homogênea, sem acondicionamento específico, apresentando-se sob a forma de sólidos, líquidos e gases. Compreendem as cargas não acondicionadas, portanto, sem invólucro/embalagem¹⁰.

Assim, o recorte metodológico utilizou-se da produção de informações por meio de um conjunto de índices, cada um específico para os seguintes perfis de cargas: granel sólido, granel líquido, carga geral e carga containerizada, essa última assim categorizada em função da significativa relevância do uso de contêineres na indústria de transporte marítimo.

Em alguns casos, os perfis de cargas transportadas foram divididos por mercadorias, para, assim, facilitar a compreensão das análises que adiante serão realizadas, principalmente a análise dos valores de fretes. Para os granéis sólidos, desagregou-se os três produtos mais movimentados como, a bauxita, o minério de ferro e o sal. No caso do granel líquido, a divisão ficou entre petróleo (e os seus derivados), gás e químicos. Para os contêineres, a métrica foi a quantidade de TEUS¹¹ transportados. Quanto às cargas gerais, tem-se o ferro e aço, madeira e pasta de celulose (os veículos foram considerados no computo geral).

Para elaboração do índice de participação de embarcações de bandeira brasileira, optou-se por um número-índice, uma vez que constitui uma medida

¹⁰ Informações obtidas no site <https://portogente.com.br/portopedia/73032-carga-geral-e-a-granel>.

¹¹ Na logística de transportes, a sigla TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) refere-se à Unidade Equivalente de Transporte.

quantitativa dotada de significado, usado para substituir, quantificar, operacionalizar ou resumir um conceito (Toledo & Ovale, 1985). Em uma perspectiva programática, o índice é um instrumento operacional para monitoramento de um aspecto da realidade, útil para fins de formulação e reformulação de políticas públicas (Jannuzzi, 2006). A sua elaboração permitirá, ainda, a análise da evolução do índice ao longo do tempo (análise horizontal).

O Índice de participação de embarcações brasileiras será, portanto, 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.

(Σ tonelagem transportada em embarcações Ban. Brasileira/ (Σ tonelagem desembarcada)

3. CABOTAGEM E SUAS PARTICULARIDADES

Em primeiro plano, entre os objetivos da política pública voltada à cabotagem demonstrados por todo o arcabouço jurídico vigente, destacam-se o incentivo à construção naval nacional e a garantia de abastecimento interno.

O fomento à indústria naval¹², em síntese, é alicerçado pela preferência dos navios de bandeira brasileira nos serviços de transporte que prestem serviços com fins econômicos¹³. As EBNs optantes pela construção de navios no país, possuem benefícios e incentivos em relação à utilização de embarcações de bandeira estrangeira.

Não obstante, o legislador, ao incentivar a indústria naval no Brasil, almeja garantir arrecadação de tributos e impostos para o país, além de possibilitar a geração de empregos e o desenvolvimento científico e tecnológico.

Para navios empregados na cabotagem, tanto para construção como para os reparos, a utilização de estaleiros estrangeiros tem sido a solução mais comum. Porém, é oportuno lembrar que, na navegação de apoio marítimo, o

¹² A política pública de fomentar o desenvolvimento da Marinha Mercante por meio do estímulo à construção de barcos brasileiros é anterior a Lei nº9.432/97, a Resolução nº 10.790/90 da antiga Secretaria de Transporte Aquaviário, do Ministério dos Transportes (STA/MT).

¹³ A Lei nº 9.432 elenca o rol de tipos de navios excluídos da política pública por ela abarcada.

Programa de Renovação a Frota de Apoio Marítimo da Petrobras (Prorefam) galgou êxito ao conseguir entre os anos de 1997 e 2021, estimular a construção de embarcações brasileiras no Brasil¹⁴.

Pode-se afirmar que o estímulo ao crescimento da frota brasileira tem o intuito, em alguma medida, de garantir o abastecimento interno no país. Nessa perspectiva, importante considerar que o mercado marítimo mundial é extremamente dinâmico e volátil, o que pode, a depender das condições econômicas de momento, resultar na migração das embarcações estrangeiras para locais onde a demanda e valores de frete forem mais atraentes¹⁵. Isso não apenas em momentos de crises econômicas intensas, mas em qualquer outra situação de desequilíbrio e instabilidade que acarrete perda da atratividade do mercado de transporte no Brasil, fazendo com que os armadores internacionais busquem mercados mais rentáveis, com condições econômicas favoráveis.

Também deve-se levar em consideração, para essa análise da importância do fomento às embarcações brasileiras, a posição geográfica do Brasil. Diante do panorama mundial e dos seus fluxos e rotas de transportes, o Brasil está distante das maiores potências econômicas geograficamente (Europa, EUA e China), deixando-o em pé de desigualdade no que tange às questões logísticas. Não estar “no caminho” dos principais fluxos de transporte mundial, pode, assim, ser considerado uma desvantagem em uma conjuntura de escassez de embarcações estrangeiras.

Outro ponto relevante é que as empresas de navegação outorgadas são constituídas de diversas maneiras, como S.A, LTDA, EPP e ME, por exemplo. Apesar de serem obrigatoriamente empresas brasileiras, elas são, na maioria dos casos, ligadas a grupos empresariais internacionais. Entretanto, é em virtude da legislação vigente, que essas multinacionais devem se constituir em EBN's, ter pelo menos uma embarcação brasileira para tanto e obedecer a política de preferência às embarcações que arvoram a bandeira brasileira – consoante com a motivação impressa na Lei nº 9.432/97, consubstanciada nas Resoluções

¹⁴ A Antaq possui estudo intitulado de “Estudo sobre embarcações de engenharia empregadas nas atividades *offshore* de exploração de petróleo e gás” que trata sobre o cenário naval da navegação de Apoio Marítimo.

¹⁵ A Antaq possui o Estudo de Cabotagem, que subsidia o debate regulatório sobre a competição no transporte cargas no País. Neste documento trata-se sobre a condição do frete marítimo brasileiro e mundial.

da Antaq de nº 01 de 2015 e de nº 05 de 2016. Ressalta-se que não existem restrições quanto à origem do capital para a outorgar uma EBN na cabotagem, no entanto, há exigências de capital mínimo – diferentemente do que ocorre em outros países e, até mesmo, em outros setores econômicos. Enfim, se não houvesse a obrigatoriedade da constituição de Empresas Brasileiras de Navegação, existiria a possibilidade de que empresas estrangeiras (bem como os seus barcos estrangeiros) fossem predominantes no mercado brasileiro, *contrario sensu* do apregoado pela política de navegação vigente.

Após essa breve contextualização, a seguir serão abordados alguns aspectos referentes ao afretamento de embarcações estrangeiras, a fim de se compreender a participação das embarcações que arvoram a bandeira brasileira na cabotagem.

3.1. Afretamento na cabotagem

A normatização da política pública de preferência de embarcação brasileira encontra-se predominantemente na Resolução Normativa da Antaq nº 01/2015 e em suas alterações (RN01/2015). Por meio dela, a Agência busca promover condições isonômicas de tratamento entre as EBNs, estabelecendo critérios que coíbem situações que possam causar distorções no mercado, dando preferência às EBNs que fazem investimentos em frota nacional.

A RN 01/2015 reflete a política pública de transporte aquaviário nacional. Dessa forma, por exemplo, as EBNs que estão com embarcações em construção em estaleiro brasileiro, ou possuem frota de navios nacionais, tem maiores estímulos para afretar embarcações estrangeiras – atendidos os critérios da resolução supramencionada - ou se utilizar do Registro Especial Brasileiro (REB), como forma de equilibrar a matriz de custos de seus ativos.

Portanto, ainda que a preferência do transporte de cabotagem seja das embarcações que arvoram a bandeira brasileira, não se pode desconsiderar a importância da participação de embarcações de bandeira estrangeira nesse mercado. A utilização de tais embarcações se justifica para enfrentar aumentos repentinos de demanda, assim como equilibrar o custo de operação da frota das EBNs.

Assim, de acordo com os normativos vigentes, as embarcações estrangeiras são permitidas a operar na cabotagem do país, afretadas por uma EBN, desde que atendidas as três principais condições a seguir indicadas:

- ❖ limitar o afretamento ao quádruplo da tonelagem das embarcações de registro brasileiro em operação;
- ❖ possuir pelo menos uma embarcação própria de tipo semelhante;
- ❖ quando da inexistência ou indisponibilidade de um navio brasileiro no mercado (de tipo ou porte adequados ao transporte pretendido).

O limite de quatro vezes a tonelagem dos barcos nacionais é específico à navegação de cabotagem. Almeja-se, com tal medida, lançar mão de embarcações estrangeiras quando houver uma deficiência na oferta da frota nacional. Tal limite estabelecido tem por objetivo estabelecer uma correlação direta do capital fixo investido entre barcos brasileiros e as embarcações estrangeiras. Assim, quanto maior a frota de embarcações de bandeira brasileira em termos de capacidade de transporte (TPB), maior a disponibilidade para o afretamento de navio de bandeira estrangeira. Ressalte-se, entretanto, que tal comando normativo encontra-se suspenso, conforme determinação exarada no Acórdão nº 380/2018-TCU-Plenário.

No que diz respeito ao tipo semelhante, busca-se adequação das empresas em um nicho específico, tornando os afretamentos direcionados ao mercado pelas respectivas empresas. Assim como o quádruplo da tonelagem, o tipo semelhante também se encontra suspenso, conforme determinação contida no Acórdão nº 380/2018-TCU-Plenário.

Sendo assim, a RN 01 foi publicada em 2015 e duas das três condições para afretamento de embarcação de bandeira estrangeira na cabotagem estão suspensas desde início de 2018.

Ressalte-se que, anteriormente ao marco regulatório da navegação¹⁶, as empresas eram autorizadas em função do perfil de carga. Sendo assim, deveriam possuir embarcação adequada para transportar o perfil de carga autorizado. Atualmente, a Resolução Normativa nº 5/2015 permite que as EBNs sejam outorgadas considerando o tipo de navegação (cabotagem, apoio

¹⁶ A Lei nº9.342/1997 é considerada o marco regulatório da navegação no Brasil.

portuário, apoio marítimo e navegação interior) e não o perfil de carga específico. Todavia, nos casos de inscrição de suspensão de bandeira para registro no REB, o tipo semelhante não é uma das premissas consideradas na cabotagem, diferentemente no que ocorre com a navegação de longo curso (de acordo com o art. 4º, do Decreto nº 2.256/97) - demonstrando aí a flexibilização da política pública para que as EBNs possam buscar novos nichos de mercados.

Assim sendo, ao se debruçar sobre os tipos de cargas transportadas por esse modo de transporte, percebe-se que, a depender do perfil de carga, há uma modalidade de afretamento utilizada, considerando as características intrínsecas dos serviços de transporte. As modalidades de afretamento permitidas estão expressas no art 5º, inciso III, da RN 01/2015, quais sejam: a casco nu sem suspensão de bandeira; por espaço; por tempo; ou por viagem.

Não obstante, cite-se a existência dos acordos de troca de espaço, conhecidos como *Vessel Sharing Agreement (VSA)*, que visam o compartilhamento dos navios em busca da otimização da utilização da capacidade de oferta de transporte, por meio da do alcance de economias de escala.

Quanto aos prazos inseridos na RN 01/2015, como o prazo de carregamento de navio, esses variam conforme o perfil de carga, haja vista cada um possuir a sua especificidade operacional.

O quadro 1, demonstra que a quantidade de circularizações de embarcações de bandeira estrangeira no sistema SAMA, entre os meses de janeiro e outubro de 2021, foi de 2.421.

Quadro 1 – Tipo de afretamento por perfil de Carga – 2021

NAVEGAÇÃO - CABOTAGEM						
Acondicionamento	Autorização					
	Tempo	Casco Nu	Viagem	Espaço	Tempo (uv)	TOTAL
CARGA DE PROJETO	0	0	0	0	0	0
CARGA GERAL	0	0	2	0	0	2
CONTAINER	4	0	0	1564	0	1568
GRANEL LÍQUIDO	140	0	51	326	0	517
GRANEL SÓLIDO	0	0	1	0	295	296
NEOGRANEL	0	0	0	0	29	29
VEÍCULOS	0	0	0	9	0	9
TOTAL	144	0	54	1899	324	2421

Fonte: SAMA/ANTAQ.

É possível observar que afretamentos por espaço são mais comuns no transporte de contêineres, veículos e granel líquido (esse último também se utiliza bastante do afretamento por tempo). Para granel sólido é mais recorrente o afretamento por tempo. Já para carga geral as operações com navios de bandeira estrangeira, geralmente, são realizadas por intermédio de afretamentos por viagem.

Por outro turno, a Resolução da Antaq nº 7.257/2019 dispõe sobre a permanência da homologação de embarcações integrantes da frota de Empresas Brasileiras de Navegação – EBNs, na hipótese de realização de docagem por períodos inferiores a 90 (noventa) dias. Ao se docar uma embarcação, a sua tonelagem continua a compor o somatório de tonelagem para fins de cálculos de afretamento de embarcações estrangeiras – o que inclui a inscrição no REB com suspensão de bandeira.

Por isso, frisa-se, ainda, o conceito de “embarcações que arvoram a bandeira brasileira”. Este inclui as embarcações construídas no Brasil e nacionalizadas, assim como as que tiveram a sua bandeira de origem suspensa (estrangeira) e estão inscritas no REB¹⁷.

Ainda sobre o tema de afretamento e cargas, a Antaq regulamentou o transporte a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis,

¹⁷ Essas embarcações possuem as mesmas prerrogativas legais atribuída a embarcações genuinamente brasileiras.

que realiza as operações de transbordo *ship to ship*. A Resolução Antaq nº 59, de 21 de outubro de 2021, diz que “é considerada navegação de cabotagem aquela em que há a recepção de carga por embarcação localizada em área de transbordo e o descarregamento seja realizado em portos ou pontos do território brasileiro distintos da área de transbordo onde a carga foi recebida”. Sendo assim, obedecerá aos ditames da Lei 9.432/97, conseqüentemente as regras de afretamentos da RN da Antaq nº 01 de 2015.

3.2. Tipos de serviços na cabotagem

Para melhor compreender a escolha das informações e dados oriundos da cabotagem pura, aquela que desconsidera as cargas de do longo curso, é imperioso diferenciar os conceitos de baldeação e transbordo, assim como os serviços de *liner*, *feeder* e *tramp*.

A cabotagem, por compreender serviços de transporte de longa distância, além de peculiaridades logísticas, tem como possibilidade, no decorrer no trajeto, a realização de trocas de cargas entre as embarcações. A baldeação é um termo náutico que significa o ato ou efeito de passar (algo ou alguém) de uma embarcação para outra. Seja para despachar para outro navio de menor porte, por exemplo, ou para outra embarcação que tenha destino diverso.

Já o transbordo, conforme a etimologia da palavra, denota que é a transferência direta de carga a bordo de um para outro veículo. A diferença entre baldeação e transbordo, em síntese, é se a mercadoria é descarregada em solo, com é caso da baldeação¹⁸.

No que se refere aos tipos de serviços prestados pelas EBNs na cabotagem, destaca-se o serviço *liner*, conhecido como serviço regular, dotado de previsibilidade. É aquele que possui rotas (*slings*) pré-determinadas, em razão da demanda previamente consolidada. De acordo com a Resolução da Antaq nº 194 de 2004, é o serviço “prestado em regime de linha, com escalas predeterminadas e periódicas, para transporte de carga acondicionada em contêineres”. Este tipo de serviço de transporte aquaviário traz confiabilidade tanto na empresa, quanto na linha e para o cliente.

¹⁸ <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/transito-aduaneiro/topicos/controlado-regime/transbordo-e-baldeacao>.

Em função disso, as empresas conseguem calcular o custo fixo da operação e dedicar uma embarcação (ou várias) para a prestação do serviço. A quantidade de embarcações operando no transporte de linhas regulares de contêineres na cabotagem de bandeira brasileira, no primeiro semestre de 2021, variou entre 19 e 21 embarcações¹⁹.

As EBNs de serviço regular de contêineres podem executar diversos tipos de acordos operacionais. Os principais são: o *Slot Charter Agreement* (SCA), que é quando um transportador combina ocupar/alugar parte do espaço da embarcação de outro transportador, acordo que é feito para número limitado de embarcações, serviços e portos; o *Slot Exchange Agreement* (SEA), que é semelhante ao SCA, mas em que existe a troca de espaço entre as embarcações das duas empresas; e o *Vessel Sharing Agreement* (VSA), que se trata de um amplo acordo entre os transportadores, em geral um consórcio, que coordena a quantidade de navios, tamanho, tipo, escalas, portos etc. Todos visam o compartilhamento dos navios em busca de melhor utilizar a capacidade e economias de escalas.

Por outro turno, há a utilização na cabotagem de embarcações denominadas *tramp*. Esses navios atuam sob demanda, sem rotas pré-definidas e são mais comumente utilizados no transporte de graneis.

Por fim, o serviço *feeder* (alimentador) ocorre quando o navio oriundo de um porto concentrador de carga (*hub*) distribui as cargas para portos, por questão de logística e físicas dos portos de destinos, como profundidade e calado.

Um exemplo de *feeder* são as cargas originárias da navegação de longo curso. As mercadorias são oriundas do exterior e são desembarçadas nos seus respectivos destinos brasileiros. É permitido, para tanto, existir acordos operacionais²⁰ para troca de espaços (na navegação de longo curso) celebrados entre as EBNs e as empresas estrangeiras de navegação visando promover a melhoria e a regularidade dos serviços, a racionalização do emprego de embarcações e a redução dos custos de operação, em

¹⁹ Dados disponíveis nos Boletins Aquaviários da ANTAQ. Disponíveis em Boletim Aquaviário — Português (Brasil) (www.gov.br).

²⁰ A audiência pública virtual nº 12/2021-ANTAQ, é voltada ao aprimoramento do Tema 2.1 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021: "Aperfeiçoar a regulação dos acordos operacionais entre Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) na navegação de cabotagem, com foco nos impactos concorrenciais".

conformidade com a Resolução da ANTAQ nº 194/2004. As cargas de longo curso distribuídas via *feeder* são ótimas oportunidades de ofertas de serviços por parte das EBNs.

Posto isso, assevera-se que este estudo apresentará dados sobre as rotas predominantes na cabotagem, segmentados por perfil de carga, incluindo os serviços *liner* e *tramp*. Entretanto, como já destacado anteriormente, o serviço *feeder* de longo curso não será considerado.

3.3. Cabotagem em números

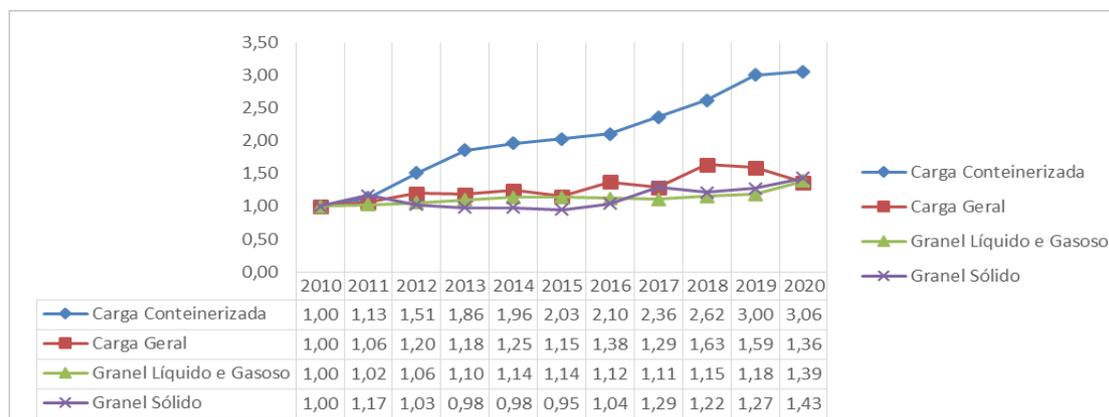
3.3.1. Evolução dos perfis do transporte na cabotagem

A Antaq possui importante instrumento estratégico, organizacional e de utilidade pública conhecido como o Estatístico Aquaviário, que fica à disposição da sociedade em seu site institucional²¹. Sendo considerado como referência para o setor, o Estatístico é uma ferramenta *online* de consulta de dados e permite facilmente a construção de informações customizadas, por meio de filtros de pesquisas e geração de relatórios. Os elementos que o compõem são fornecidos pelas próprias instalações portuárias – públicas e privadas, assim como pelas empresas de navegação.

Assim, a partir dos dados do Estatístico, será apresentado a seguir um panorama da evolução do transporte na cabotagem, assim como os perfis de carga mais comumente transportados nesse tipo de navegação.

²¹ O Estatístico Aquaviário encontra-se disponível no site da Antaq em: <http://anuario.antaq.gov.br/QuvAJAXZfc/opendoc.htm?document=painel%5Cantag%20-%20anu%C3%A1rio%202014%20-%20v0.9.3.qvw&lang=pt-BR&host=QVS%40graneleiro&anonymous=true>.

Gráfico 1 – Evolução da cabotagem por perfil (2010 a 2020)



Fonte: Sistema de Desempenho Portuário SDP/Antaq.

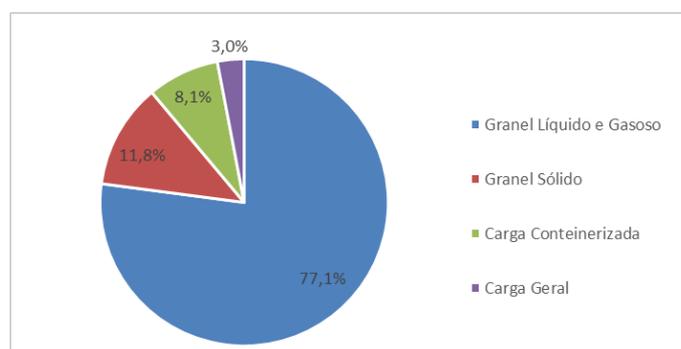
O gráfico 1 demonstra a evolução dos perfis de carga na cabotagem entre os anos de 2010 e 2020. É possível perceber a evolução do transporte de contêineres nos últimos 10 anos, cujo crescimento triplicou ao longo do período.

Quanto ao transporte de carga geral, ao se analisar o período acumulado (2010 a 2020), observa-se uma evolução no volume transportado superior a 30%. Ressalta-se os anos de 2018 e 2019 nos quais o crescimento em relação ao ano base de 2010 chegou a atingir os patamares de 63 e 59%, respectivamente, com desaceleração posterior em 2020.

O transporte de granel líquido e gasoso, de 2010 a 2020, aumentou cerca de 40%, assim como o transporte de granel sólido.

Ao se analisar exclusivamente o ano de 2020 (gráfico 2), percebe-se que a participação do granel líquido no transporte na cabotagem atingiu 77,1% desse mercado, seguido pelos graneis sólidos (11,8%), carga conteneirizada (8,1%) e carga geral (3%).

Gráfico 2 – Transporte na cabotagem por perfil de carga - 2020



Fonte: Sistema de Desempenho Portuário/ Antaq.

O quadro 2 apresenta as principais cargas transportadas via cabotagem. No perfil de carga geral, o “ferro e aço” seguido de “madeira” e “pasta de celulose” são as mercadorias mais comumente transportadas. No granel sólido destacam-se os produtos “Bauxita”, “Minério de Ferro”, “Sal” e “Cimento”, com grande participação (cerca de 94%) das duas primeiras cargas.

Quadro 2 – Tipo de carga preponderante na navegação de cabotagem

Perfil/Mercadoria	Participação da Mercadoria
Carga geral	
Ferro e Aço	45,0%
Madeira	30,6%
Pasta de Celulose	19,1%
Cimento	2,0%
Granel Líquido e Gasoso	
Petróleo e Derivados	96,6%
Gás de Petróleo	1,1%
Produtos Químicos e Orgânicos	1,0%
Soda Cáustica	0,4%
Granel Sólido	
Bauxita	59,6%
Minério de Ferro	34,2%
Sal	2,9%
Cimento	1,4%

Fonte: Sistema de Desempenho Portuário/ Antaq – 2020.

Especificamente no que se refere aos granéis líquidos, “petróleo e seus derivados” representam 96,6% de toda a carga transportada nesse segmento, seguida de “gás de petróleo”, “produtos químicos orgânicos” e “soda cáustica”. Importante destacar que, para o transporte de hidrocarbonetos, derivados e biocombustíveis, a RN 01/2015 exclui a necessidade da EBN ter pelo menos uma embarcação de tipo semelhante para realizar afretamentos de embarcações estrangeiras, dado o interesse nacional na questão do abastecimento interno de combustíveis.

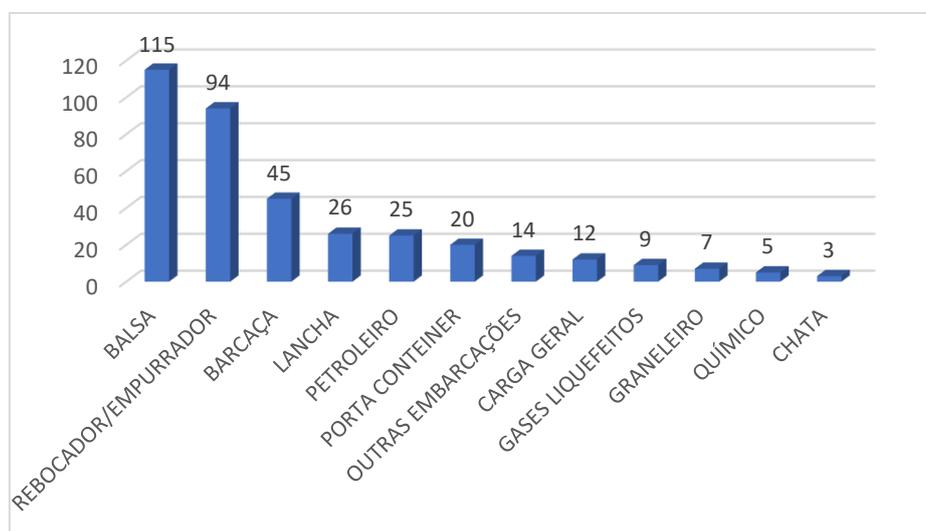
Essa exceção à regra, não possui mais relevância desde que o Acórdão nº 380/2018-TCU-Plenário suspendeu a necessidade de se ter o tipo semelhante e o limite da tonelagem. Entretanto, relembra-se de que as empresas transportadoras de hidrocarbonetos, derivados e biocombustíveis gozaram exclusivamente do não atendimento dessas condições até o início de

2018, período anterior ao Acórdão. Como será detalhado mais adiante, a utilização de embarcações estrangeiras nesse mercado é superior àquelas de bandeira brasileira.

3.3.2. Embarcações utilizadas na cabotagem

Nessa seção serão demonstrados os tipos de embarcações de bandeira brasileira atualmente utilizadas como garantidoras de outorga na cabotagem, autorizando uma EBN a operar e compondo o somatório de tonelagem de frota própria das EBNs²².

Gráfico 3 – Tipos de Embarcações de bandeira brasileira na cabotagem



Fonte: Sistema Corporativo da Antaq – 2021.

A partir do gráfico 3, nota-se que o grupo de embarcações composto por barcaças, balsas e chatas é composto por 163 embarcações, o que representa cerca de 43% da frota de 375 embarcações de bandeira brasileira na cabotagem.

Soma-se a esse quantitativo, os rebocadores e empurraadores, que correspondem a aproximadamente 25% da frota própria da cabotagem. Embarcações classificadas como “outras embarcações” totalizam 14 navios, equivalendo a quase 4% do total.

²² Conforme dito anteriormente, a tonelagem é a principal variável que compõe o cálculo para a Antaq autorizar o afretamento de embarcações de bandeira estrangeira.

Ao somar as barcaças, balsas, chatas, rebocadores, empurrados e as embarcações classificadas como outras embarcações, atinge-se 73% da frota da cabotagem. Em outras palavras, cerca de 27% da frota própria de cabotagem, atualmente, é composta por navios de grande porte (petroleiro, porta-contêineres, carga geral, gases liquefeitos, graneleiros e químicos).

Diante desse contexto, o *market share* da cabotagem, apresentado na próxima seção, foi segmentado em duas categorias: as empresas que operam embarcações de maior porte, que, apesar de estarem presentes em menor número, são responsáveis pela maioria da tonelage transportada nesse tipo de navegação, envolvendo o transporte de contêineres, carga geral, graneis líquidos e sólidos, e as balsas, barcaças e as empresas que operam chatas, utilizadas, primordialmente, no transporte de carga geral e granel sólido.

3.3.3. Market share da cabotagem

3.3.3.1. Embarcações de grande porte

A participação das principais Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) na navegação de cabotagem, para este trabalho, terá como parâmetro as embarcações de maior porte que arvoram a bandeira brasileira²³ e estejam operacionais.

Para fins didáticos, com o intuito de quantificar o universo para delimitação do *market share* da cabotagem, foram selecionadas as principais EBNs, dentro do grupo de 38, outorgadas pela Antaq na navegação de cabotagem em 2021²⁴.

O critério de escolha dessas empresas selecionadas foi o da representatividade quanto a quantidade de navios de grande porte que arvoram a bandeira brasileira na cabotagem e que estejam operacionais - realizando o serviço de transporte aquaviário. As empresas selecionadas foram: Aliança Navegação e Logística LTDA; Cia de Navegação Norsul; Norsul Cargo Navegação S/A;

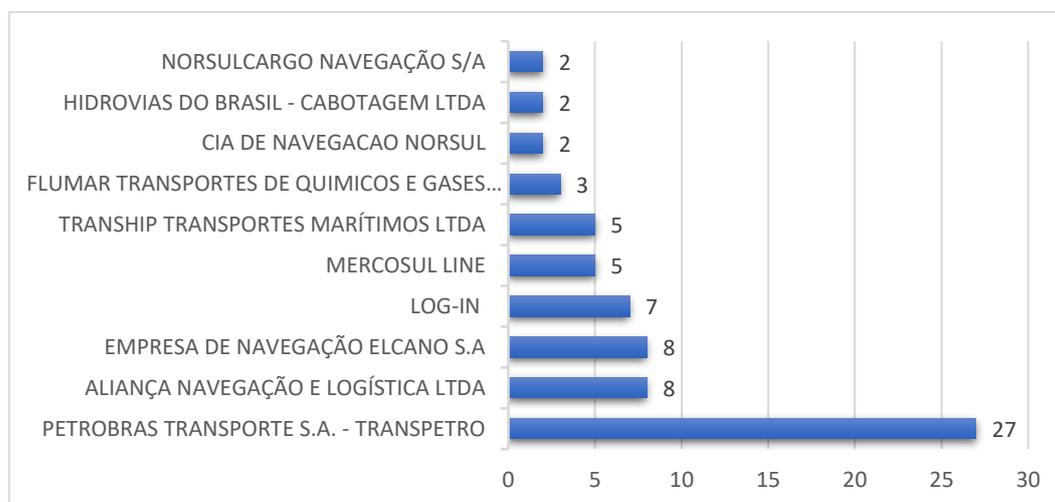
²³ O conceito de "embarcações que arvoram a bandeira brasileira". Este inclui as embarcações construídas no Brasil e nacionalizadas, assim como as que tiveram a sua bandeira de origem suspensa e estão inscritas no REB. O motivo se dá visto que as inscritas no REB possuem as mesmas tratativas das de bandeira brasileira, por isso, são contabilizadas juntas.

²⁴ O número de 38 empresas foi alcançado em meio ao universo de 47 EBNs outorgadas na cabotagem pela Antaq. Entretanto, há empresas que são do mesmo conglomerado e transportam o mesmo perfil de carga. Tais empresas foram aglutinadas, reduzindo o universo de empresas a 38.

Empresa de Navegação Elcano S/A; Flumar Transportes de Químicos e Gases Ltda; Hidrovias do Brasil- Cabotagem LTDA; Log-in Logística Intermodal S/A; Mercosul Line Transporte Aquaviário Ltda; Petrobras Transporte S.A -Transpetro²⁵.

Para tal diagnóstico, utilizou-se apenas os seguintes tipos de embarcações: petroleiro, químico, gaseiro, porta-contêineres, graneleiro e de carga geral – que operam na cabotagem. Assim sendo, foram excluídos do computo as lanchas, os botes, os rebocadores, os empurradores, as barcaças, as chatas e as balsas. As lanchas e botes por não realizarem transportes de cargas; e os rebocadores e os empurradores por serem considerados instrumentos de auxílio de navegação e não serem dotados de espaço para transporte de cargas. Não foram consideradas, também, as barcaças, chatas e balsas. Essa últimas são utilizadas maciçamente no transporte de carga geral e granéis sólidos, em especial na região Norte do País. Sendo assim, esse grupo de embarcação terá um tópico dedicado neste estudo.

Gráfico 4 – Participação das EBN's no total de embarcações de bandeira brasileira utilizadas na navegação de cabotagem - 2021



Fonte: Sistema Corporativo da Antaq – 2021.

O gráfico 4 contempla as embarcações que arvoram a bandeira brasileira, ou seja, incluem as embarcações brasileiras²⁶ e as de bandeira estrangeira

²⁵ As empresas que foram aglutinadas e foram contabilizados todos os navios como se fossem de apenas uma EBN, haja vista que o perfil de carga ser o mesmo, foram as do grupo econômico Log-in e Mercosul Line. Petróleo Brasileiro S/A e Petrobras Transporte S/A- Transpetro também foram unidas. As empresas Cia de Navegação Norsul (predominantemente granel) e Norsul Cargo Navegação S/A (carga geral), apesar de serem do mesmo grupo econômico, transportam perfis de cargas distintos e, por isso, contabilizou-se individualmente cada uma.

²⁶ Embarcações brasileiras são as construídas no Brasil ou que foram nacionalizadas.

suspensa e inscritas no REB²⁷, totalizando 64 navios empregados nos serviços de cabotagem por essas EBNs ou grupos econômicos.

A Transpetro, empresa de logística de combustíveis da Petrobras, e a Petróleo do Brasil S/A - Petrobras, são as EBNs que possuem o maior número de embarcações, com 27 navios²⁸ - ou seja, possuem a maior representatividade (por volta de 42%) de embarcações de bandeira brasileira na cabotagem.

Considerando o transporte de produtos químicos/gases, as empresas que executam esse tipo de operação, são a Empresa de Navegação Elcano, com 6 embarcações²⁹ e participação de 9% do mercado, e a Flumar Transportes e Químicos e Gases LTDA, com 3 navios,³⁰ detém 5% do mercado. A empresa Cia de Navegação Norsul possui uma embarcação com bandeira suspensa e inscrita no REB e que transporta produtos químicos. Portanto, as embarcações de bandeira brasileira que transportam granel líquido (incluído o petróleo, os gases e os químicos), representam aproximadamente 58% de todas as embarcações de bandeira brasileira utilizadas na cabotagem.

No transporte de contêineres, a Aliança Navegação e Logística possui 8 embarcações e um pouco mais de 12% do universo, que totalizam aproximadamente 420 mil TPB de capacidade de transporte. Já a Log-In³¹, dispõe de 7 navios que tem representatividade de 11% e em média 252 mil TPB. Em terceiro lugar, está a Mercosul Line,³² com 5 navios, e próximo de 8% participação e em torno de 152 mil TPB. O somatório da participação de porta contêineres que arvoram a bandeira brasileira (seja ele brasileiro ou com bandeira suspensa e inscrito no REB) representa 31% de todas as embarcações de bandeira brasileira na cabotagem.

As três maiores empresas que transportam carga containerizada, portanto, são a Aliança Navegação, Mercosul Line e Log-in³³, que juntas possuem 14 embarcações genuinamente brasileiras e 6 com a bandeira de origem

²⁷ As informações foram extraídas em outubro de 2021.

²⁸ A Transpetro possui 25 navios e a Petrobras 2 navios, mas para facilitar as análises, aglutinaram as duas EBNs por terem a mesma gestão.

²⁹ Das 8 embarcações da Elcano demonstradas no gráfico, 6 estão entre líquido/químico/gases e 2 são graneleiros.

³⁰ Todos os navios da Flumar são químicos.

³¹ Aqui foram aglutinadas todas as EBNS outorgadas do grupo Log-In.

³² Aqui foram aglutinadas todas as EBNS outorgadas do grupo Mercosul Line.

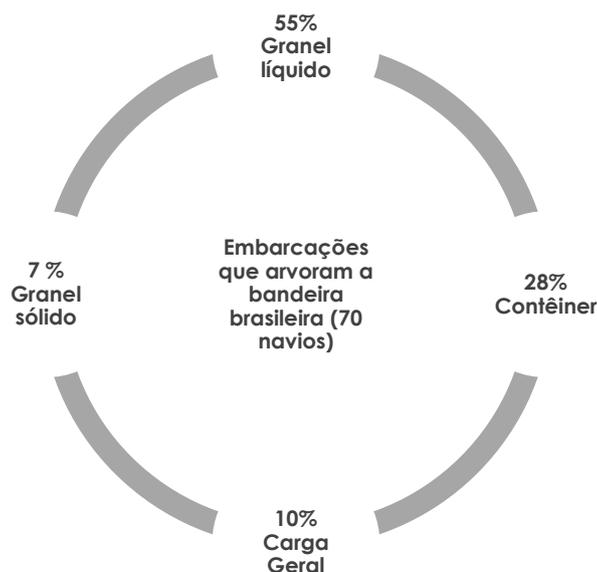
³³ Considerado no somatório todas as empresas pertencentes ao mesmo grupo econômico.

suspensa e inscritas em REB, totalizando 20 embarcações que arvoram a bandeira brasileira. Portanto, a representatividade do REB (aquele utilizado para suspensão da bandeira de origem), é de 30%. Ou, em outras palavras, 70% dos navios operantes no nicho de contêiner são genuinamente brasileiros (construído no país) ou foram nacionalizados³⁴.

No que tange à Carga Geral, a Norsul Cargo possui 2 navios dedicados a este perfil, o que equivale a 3% das embarcações que operam na navegação de cabotagem.

No âmbito das EBNs que atuam majoritariamente no granel sólido, a Cia de Navegação Norsul³⁵ possui 1 navio, enquanto a Hidrovias do Brasil e a Empresa de Navegação Elcano possuem, cada uma, 2 navios. Desta forma, o granel sólido apresenta cerca de 8% da frota de bandeira brasileira, em TPB.

Figura 1 – Market Share (10 EBNs que operam embarcações de grande porte)



Fonte: Antaq. SDS. GDE.

Conforme dito no capítulo sobre a cabotagem e suas peculiaridades, o REB com suspensão de bandeira, apesar de receber as mesmas tratativas como se brasileira fosse, é uma embarcação não construída no Brasil ou não

³⁴ Consoante Nota Técnica CADE 9/2018/DEE/CADE, de 6/2/2018 (peça 125), do Departamento de Estudos Econômicos do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), concluiu existir concentração no mercado de transporte de cargas por navegação de cabotagem de contêineres.

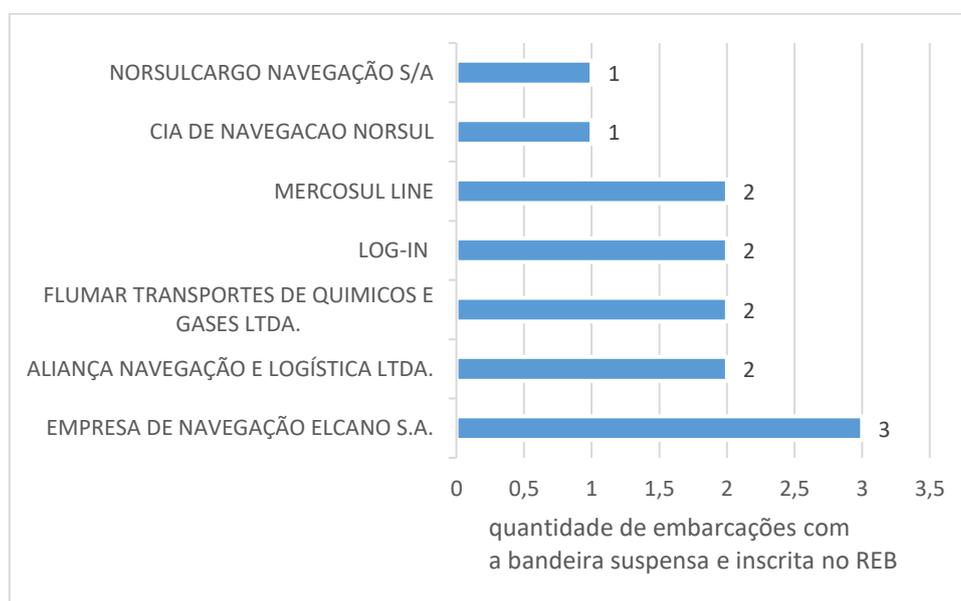
³⁵ A Cia de Navegação Norsul possui 1 graneleiro e um químico.

internalizada³⁶. Ainda assim, o Registro Especial é considerado parte fundamental das intenções governamentais em equilibrar a matriz de ativos das EBNs, contribuindo para aumentar a tonelagem disponível para mercado de transporte aquaviário.

Levantar os números de embarcações considerando essa distinção dentro do âmbito das embarcações que arvoram a bandeira brasileira torna-se relevante uma vez que a política pública da cabotagem estimula a construção naval brasileira de forma a promover a arrecadação de tributos e impostos para o país, assim como gerar empregos e estimular o desenvolvimento científico e tecnológico.

Assim a quantidade de embarcações estrangeiras com a bandeira suspensa e inscrita no REB totalizaram, no ano de 2021, 13 embarcações, as quais representam aproximadamente 18% do universo de bandeiras que arvoram bandeira brasileira. A distribuição dessas embarcações por EBN é demonstrada no gráfico 5.

Gráfico 5 – Embarcações de bandeira brasileira inscritas no REB por EBN - 2021



Fonte: Sistema Corporativo da Antaq/SAMA/ABAC – 2021.

³⁶ Há embarcações brasileiras inscritas no REB e embarcações estrangeiras inscritas no REB (que suspendem a sua bandeira de origem temporariamente).

As EBNs que possuem maior quantidade de embarcações inscritas no REB são, respectivamente: Elcano (3), Aliança (2), Flumar (2), Log-in (2) e Mercosul Line (2).

3.3.3.2. Balsas, barcaças e chatas

Ao todo, são 17 EBNs que possuem sua frota composta, total ou majoritariamente por balsas, barcaças e chatas. Juntas são 163 embarcações e mais de 500 mil TPB. Desse universo, apenas 3 EBNs possuem outros tipos de embarcações (Agemar Transportes, Cia de Navegação Norsul e Tranship Transportes Marítimos). Em outras palavras, isso significa que as EBNs que operam com balsa, barcaça e chatas são especializadas nesse tipo de transporte.

É de conhecimento da Antaq a iniciativa de algumas EBNs utilizar balsas para transporte de contêineres ou carros, por exemplo. Atualmente, a representatividade desses tipos de operação ainda é bem pequena e o seu crescimento depende de diversas variáveis econômicas para se consolidar.

Quadro 3 – EBNs autorizadas na cabotagem

EBN AUTORIZADA NA CABOTAGEM	TPB	Balsa, barcaça ou chata
Chibatão - Navegação e Comércio Ltda.	140.006	70
Navemestra Serviços de Navegação Ltda.	33.970	19
Locar Guindastes e Transportes Intermodais S.A.	45.916	12
Cia de Navegacao Norsul	98.436	12
Superpesa Cia de Transportes Especiais e Intermodais	32.031	8
Martin Leme Serviços Marítimos Ltda.	5.094	7
Zemax Serviços Marítimos Ltda.	8.933	6
Marcia Domingos dos Santos Leandro - Epp	115	5
Marfort Serviços Marítimos Ltda.	2.209	5
Tranship Transportes Marítimos Ltda.	20.067	5
Equipemorim Serviços Marítimos Ltda.	3.100	3
Grega Shipping Navegação Ltda.	2.335	3
Nova Offshore Navegação Ltda.	4.535	3
Sea Partners Navegação e Logística Ltda.	10.106	2
Agemar Transportes e Empreendimentos Ltda.	229	1
Topa tudo Noronha Transporte Marítimo Ltda.	220	1
Posidonia Shipping & Trading Ltda.	3.000	1
Total Geral	410.302	163

Fonte: Sistema Corporativo da Antaq/SAMA/ABAC – 2021.

4. ÍNDICE DE PARTICIPAÇÃO DE EMBARCAÇÕES BRASILEIRAS NA CABOTAGEM

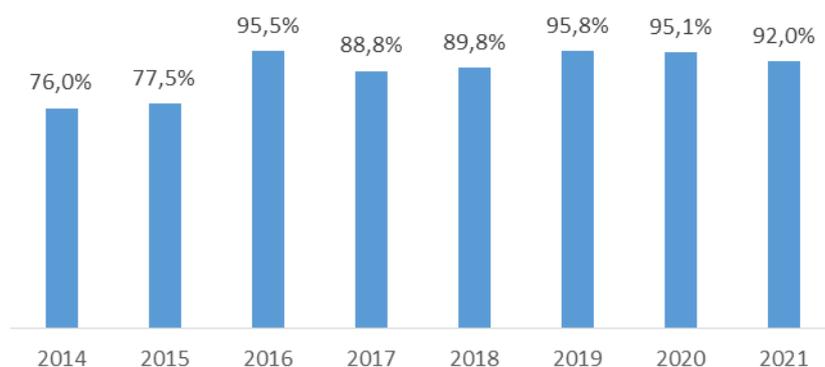
A criação de um índice de participação de embarcações no transporte aquaviário no território brasileiro é de interesse público primário e amplo, porque a necessidade desse conhecimento é fundamental para que se possa aferir o cumprimento da política pública de preferência e fortalecimento da frota mercante nacional, política essa positivada no art. 9º da Lei nº 9.432/97.

Conforme já informado na metodologia, os índices aqui abordados visam avaliar, de forma quantitativa, a participação das embarcações de bandeira brasileira na navegação de cabotagem para o granel sólido, granel líquido, carga geral e carga containerizada. O índice é um valor representado pela razão entre: a quantidade de toneladas transportados por embarcação de bandeira brasileira na cabotagem e o total de cargas desembarcados na cabotagem durante determinado período de análise.

Complementarmente aos índices calculados, serão apresentadas nas seções seguintes informações sobre as principais rotas e valores de fretes por produto, além da evolução das bandeiras utilizadas para o transporte de cargas ao longo do tempo e a capacidade das embarcações utilizadas.

4.1. Carga containerizada

Gráfico 6 - Índice de transporte de contêineres em embarcações de bandeira brasileira na cabotagem por ano, calculado em toneladas – Carga Containerizada³⁷



Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

No gráfico acima, conforme pode se observar, a participação das embarcações de bandeira brasileira no transporte de contêineres apresenta tendência de alta desde o ano de 2014. Atingindo o patamar de 95,1% em 2020, já em 2021, o indicador está em 92%. Importante destacar que a utilização de embarcações estrangeiras visa complementar a frota brasileira em momentos de alteração da demanda ou oferta do setor.

³⁷ 2021 acumulado até o mês de agosto.

Quadro 4 – Evolução do transporte de contêineres por bandeira e TPB/TEU médio - 2014

ANO 2014			
BANDEIRA	MARKET-SHARE	MÉDIA TPB	ESTIMATIVA EM TEU
Brasil	75,99%	38.546	2.807
Libéria	11,03%	60.939	4.438
Itália	7,70%	33.900	2.469
Malta	3,06%	64.627	4.706
Panamá	0,54%	77.847	5.669
Hong Kong	0,51%	84.588	6.160
Alemanha	0,36%	76.956	5.604
Antígua e Barbuda	0,31%	39.546	2.880
Ilhas Marshall	0,15%	45.620	3.322
Luxemburgo	0,12%	95.582	6.961
Grécia	0,08%	110.865	8.074
Chile	0,05%	21.184	1.543
Singapura	0,03%	71.025	5.172
Portugal	0,02%	68.110	4.960
Reino Unido	0,02%	55.480	4.040
Média		58.954	4.293

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 5 – Evolução do transporte de contêineres por bandeira e TPB/TEU médio - 2015

ANO 2015			
BANDEIRA	MARKET-SHARE	MÉDIA TPB	ESTIMATIVA EM TEU
Brasil	77,50%	40.375	2.940
Itália	8,83%	33.900	2.469
Libéria	8,53%	64.688	4.711
Malta	3,75%	54.987	4.004
Hong Kong	0,73%	88.337	6.433
Panamá	0,25%	75.463	5.495
Alemanha	0,14%	77.776	5.664
Luxemburgo	0,09%	102.586	7.471
Portugal	0,09%	96.281	7.011
Singapura	0,04%	107.013	7.793
Antigua e Barbuda	0,04%	24.082	1.754
Ilhas Marshall	0,01%	90.267	6.573
Dinamarca	0,00%	63.000	4.588
Bahamas	0,00%	51.020	3.715
Chile	0,00%	21.184	1.543
Média		59.782	4.353

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 6 – Evolução do transporte de contêineres por bandeira e TPB/TEU médio - 2016

ANO 2016			
BANDEIRA	MARKET-SHARE	MÉDIA TPB	ESTIMATIVA EM TEU
Brasil	95,54%	39.483	2.875
Libéria	2,81%	74.985	5.461
Malta	0,84%	73.173	5.329
Chipre	0,25%	46.000	3.350
Alemanha	0,16%	77.058	5.612
Panamá	0,12%	90.206	6.569
Hong Kong	0,08%	93.341	6.797
Portugal	0,06%	84.632	6.163
Singapura	0,04%	117.119	8.529
Ilhas Marshall	0,03%	75.172	5.474
França	0,03%	23.281	1.695
Antigua e Barbuda	0,02	27.987	2.038
Reino Unido	0,01%	27.322	1.990
Luxemburgo	0,01%	115.027	8.377
Holanda	0,00%	48.044	3.499
Média		60.926	4.437

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 7 – Evolução do transporte de contêineres por bandeira e TPB/TEU médio - 2017

ANO 2017			
BANDEIRA	MARKET-SHARE	MÉDIA TPB	ESTIMATIVA EM TEU
Brasil	88,78%	41.370	3.013
Libéria	6,65%	69.508	5.062
Chipre	1,44%	40.000	2.913
Ilhas Marshall	0,65%	61.563	4.483
Hong Kong	0,57%	94.399	6.874
Panamá	0,45%	86.097	6.270
Alemanha	0,39%	82.609	6.016
Portugal	0,32%	94.653	6.893
Malta	0,32%	96.538	7.030
Singapura	0,23%	113.463	8.263
Antigua e Barbuda	0,10%	39.470	2.874
Chile	0,07%	30.667	2.233
Holanda	0,02%	48.044	3.499
Luxemburgo	0,01%	124.500	9.066
Hong Kong	0,00%	111.244	8.101
Média		67.428	4.910

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 8 – Evolução do transporte de contêineres por bandeira e TPB/TEU médio - 2018

ANO 2018			
BANDEIRA	MARKET-SHARE	MÉDIA TPB	ESTIMATIVA EM TEU
Brasil	89,80%	42.223	3.075
Hong Kong	2,81%	89.474	6.516
Singapura	2,57%	98.903	7.202
Panamá	2,09%	94.341	6.870
Malta	0,94%	108.471	7.899
Libéria	0,80%	83.607	6.088
Alemanha	0,33%	81.138	5.909
Ilhas Marshall	0,29%	91.588	6.670
Dinamarca	0,23%	116.697	8.498
Portugal	0,12%	79.041	5.756
Luxemburgo	0,01%	105.553	7.687
Reino Unido	0,01%	27.322	1.990
Libéria	0,00%	20.998	1.529
Chipre	0,00%	46.000	3.350
Antigua e Barbuda	0,00%		0
Média		71.461	5.204

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 9 – Evolução do transporte de contêineres por bandeira e TPB/TEU médio - 2019

ANO 2019			
BANDEIRA	MARKET-SHARE	MÉDIA TPB	ESTIMATIVA EM TEU
Brasil	95,79%	42.317	3.082
Libéria	1,61%	80.236	5.843
Singapura	0,63	85.237	6.207
Malta	0,47%	103.566	7.542
Panamá	0,44%	94.089	6.852
Alemanha	0,27%	71.458	5.204
Portugal	0,27%	90.056	6.558
Hong Kong	0,24%	102.791	7.486
Ilhas Marshall	0,20%	94.496	6.881
Dinamarca	0,05%	123.191	8.971
Luxemburgo	0,02%	124.500	9.066
Grécia	0,01%	110.853	8.073
Reino Unido	0,01%	69.192	5.039
França	0,00%	21.260	1.548
Chipre	0,00%	35.000	2.549
Média		73.656	5.364

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 10 – Evolução do transporte de contêineres por bandeira e TPB/TEU médio - 2020

ANO 2020			
BANDEIRA	MARKET-SHARE	MÉDIA TPB	ESTIMATIVA EM TEU
Brasil	95,08%	43.008	3.132
Singapura	1,47%	94.446	6.878
Libéria	0,66%	84.551	6.157
Hong Kong	0,53%	98.850	7.199
Reino Unido	0,43%	46.731	3.403
Malta	0,39%	104.664	7.622
Portugal	0,38%	93.986	6.844
Antígua e Barbuda	0,31%	23.107	1.683
Panamá	0,21%	101.011	7.356
Chipre	0,18%	58.086	4.230
Alemanha	0,14%	72.473	5.278
Luxemburgo	0,09%	124.500	9.066
Dinamarca	0,08%	123.269	8.977
Ilhas Marshall	0,04%	103.578	7.543
Taiwan	0,01%	104.472	7.608
Média		76.167	5.547

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 11 – Evolução do transporte de contêineres por bandeira e TPB/TEU médio - 2021

ANO 2021			
BANDEIRA	MARKET-SHARE	MÉDIA TPB	ESTIMATIVA EM TEU
Brasil	92,04%	42.042	3.062
Libéria	2,49%	86.059	6.267
Singapura	0,93%	96.569	7.032
Panamá	0,80%	106.518	7.757
Hong Kong	0,74%	97.690	7.114
Malta	0,67%	94.346	6.871
Dinamarca	0,61%	121.060	8.816
Chipre	0,61%	67.290	4.900
Portugal	0,47%	88.787	6.466
Luxemburgo	0,21%	124.500	9.066
Alemanha	0,16%	74.394	5.418
França	0,14%	21.260	1.548
Ilhas Marshall	0,10%	104.584	7.616
Grécia	0,02%	110.875	8.074
China	0,00%	69.721	5.045
Média		77.593	5.651

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

A partir da análise dos quadros acima, é possível confirmar que as embarcações brasileiras ainda mantêm a maior parte do *market share* de bandeira no transporte de cabotagem de contêiner, demonstrando a utilização residual das embarcações estrangeiras. Todavia, enquanto as embarcações brasileiras, em 2020 e 2021, transportam em média 3.100 TEUs, as embarcações estrangeiras transportam números significativamente maiores.

Se considerarmos uma média dos anos de 2014 e 2021 – a participação média da bandeira brasileira é de 89,9%, seguido da bandeira Liberiana 3,7% e italiana 1,6%.

Quadro 12 – Média do frete por unidade de contêiner nas rotas mais utilizadas na cabotagem

Par O/D - Bandeira de Embarcação	Média por Contêiner em reais (Frete Médio R\$/Unid.)	Market Share da rota no Brasil
AM-SP	R\$ 3.473,81	6,40%
Brasileira	R\$ 4.288,57	
Estrangeira	R\$ 2.694,99	
SP-AM	R\$ 8.180,72	5,40%
Brasileira	R\$ 8.139,35	
Estrangeira	R\$ 8.230,67	
ES-SP	R\$ 2.686,66	5,00%
Brasileira	R\$ 3.325,85	
Estrangeira	R\$ 1.621,33	
PE-AM	R\$ 5.381,62	4,50%
Brasileira	R\$ 5.156,08	
Estrangeira	R\$ 5.725,28	
SP-PE	R\$ 5.875,04	4,30%
Brasileira	R\$ 6.059,98	
Estrangeira	R\$ 5.703,71	
SC-PE	R\$ 5.434,87	4,30%
Brasileira	R\$ 5.438,83	
Estrangeira	R\$ 5.428,96	
SP-CE	R\$ 6.178,86	3,40%
Brasileira	R\$ 6.047,65	
Estrangeira	R\$ 6.310,07	
SP-ES	R\$ 4.671,01	3,10%
Brasileira	R\$ 4.818,92	
Estrangeira	R\$ 4.058,25	
SC-CE	R\$ 5.277,88	3,00%
Brasileira	R\$ 5.117,84	
Estrangeira	R\$ 5.530,53	
RS-CE	R\$ 4.759,51	2,80%
Brasileira	R\$ 4.891,06	
Estrangeira	R\$ 4.612,19	
CE-AM	R\$ 5.258,24	2,70%
Brasileira	R\$ 5.034,37	
Estrangeira	R\$ 5.647,06	
RS-PE	R\$ 5.281,24	2,60%
Brasileira	R\$ 5.382,18	
Estrangeira	R\$ 5.175,16	
PE-SP	3.121,24	2,30%
Brasileira	R\$ 3.136,64	
Estrangeira	R\$ 3.106,32	
CE-SP	R\$ 2.887,68	2,10%
Brasileira	R\$ 2.881,62	
Estrangeira	R\$ 2.894,38	
BA-SP	R\$ 3.627,11	2,00%
Brasileira	R\$ 3.823,07	
Estrangeira	R\$ 3.427,94	

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel – 2021.

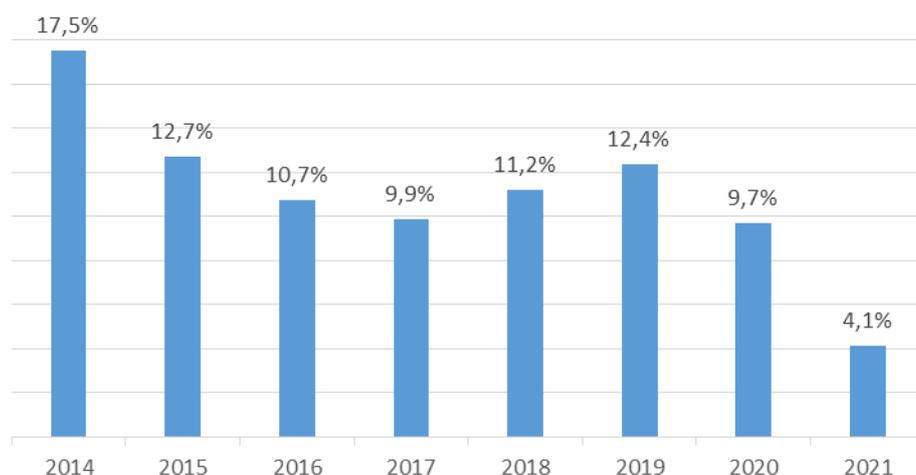
No quadro anterior, foram selecionadas as principais rotas de transportes de contêiner, a fim de identificar as médias de fretes no transporte de cabotagem. Percebe-se que o valor do frete varia de forma significativa entre as rotas, provavelmente em função das condições de oferta e demanda em cada par de origem e destino. Ao se comparar os fretes entre as embarcações brasileiras e estrangeiras utilizadas, encontra-se certa homogeneidade. Porém, em geral, as estrangeiras apresentam valores unitários de frete inferiores às de bandeira brasileira. Uma das hipóteses para esse comportamento é que as embarcações

estrangeiras servem também no “longo curso” fazendo da cabotagem mais uma “pernada” em seus negócios e diluindo os custos fixos do transporte.

4.2. Granel líquido

O granel líquido e gasoso é a classe de mercadorias ou cargas em estado físico fluído, transportadas e armazenadas em grandes quantidades a granel, por meio da utilização de dutos e tanques.

Gráfico 7 - Índice de transporte de granel líquido em embarcações de bandeira brasileira na cabotagem por ano, calculado em toneladas – granel líquido



Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Observando-se o gráfico 7 acima, vemos que a participação de embarcações de bandeira brasileira vem caindo ano a ano – passando de 17,5%, em 2014, para apenas 4,1% em 2021 (até agosto).

Existem algumas hipóteses que explicariam a queda na participação de embarcações de bandeira brasileira no transporte deste tipo de granel. Uma das hipóteses levantadas no desenvolvimento deste trabalho 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 (PETROBRAS 2015).



Fonte: Santos holdings.

Existem duas formas mais comuns de ser feito o "ship-to-ship":

- ✓ com navios atracados ou fundeados em área abrigada, também conhecido como *double banking*;
- ✓ com os navios em movimento e *offshore* onde não é possível o fundeio, denominado de *underway*.
- ✓ operação mista, na qual a aproximação e amarração são feitas em movimento e a transferência com uma das embarcações fundeadas.

A Antaq regulamentou o transporte a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, que realiza as operações de transbordo "ship to ship". A Resolução ANTAQ nº 59, de 21 de outubro de 2021, diz que "é considerada navegação de cabotagem aquela em que há a recepção de carga por embarcação localizada em área de transbordo e o descarregamento seja realizado em portos ou pontos do território brasileiro distintos da área de transbordo onde a carga foi recebida". Sendo assim, obedecerá aos ditames da Lei nº 9.432/97, e conseqüentemente as regras de afretamentos da RN nº 01-Antaq de 2015.

Outra hipótese levantada para a menor participação de embarcações de bandeira brasileira nesse mercado é o menor custo de operação de

embarcações de bandeira estrangeira, aliada à “flexibilização” normativa em função da importância do abastecimento interno para o país. Conforme dito no capítulo que trata sobre “Afretamento na Cabotagem”, o Acórdão nº 380/2018-TCU-Plenário suspendeu a necessidade de se ter o tipo semelhante e o limite da tonelagem para as empresas transportadoras de hidrocarbonetos. Entretanto, relembra-se de que as empresas transportadoras de hidrocarbonetos, derivados e biocombustíveis gozaram exclusivamente do não atendimento dessas condições até o início de 2018, período anterior ao Acórdão.

Quadro 13 – Evolução do transporte de granel líquido por bandeira e TPB médio - 2014

ANO 2014		
BANDEIRA	MARKET-SHARE	MÉDIA TPB
Bahamas	38,90%	106.295
Brasil	17,55%	25.464
Grécia	10,89%	80.263
Malta	7,83%	69.882
Libéria	3,56%	49.159
Malásia	2,96%	98.136
Noruega	2,88%	70.286
Singapura	2,84%	44.127
Dinamarca	2,03%	50.139
Ilhas Marshall	1,43%	33.935
Ilhas de Man	1,07%	33.280
Panamá	0,99%	37.095
Índia	0,59%	52.620
Seychelles	0,31%	45.680
Bélgica	0,28%	19.117
Média		54478

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 14 – Evolução do transporte de granel líquido por bandeira e TPB médio - 2015

ANO 2015		
BANDEIRA	MARKET-SHARE	MÉDIA TPB
Bahamas	39,71%	100.397
Brasil	12,72%	21.063
Grécia	10,82%	84.149
Malta	8,82%	87.982
Libéria	5,41%	46.831
Malásia	4,75%	105.101
Dinamarca	3,43%	50.345
Ilhas Marshall	3,01%	37.167
Noruega	2,70%	66.114
Singapura	1,54%	44.510
Ilhas de Man	0,82%	33.222
Panamá	0,76%	35.576
Índia	0,40%	52.958
Chipre	0,29%	24.207
Hong Kong	0,19%	40.959
Média		51.894

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 15 – Evolução do transporte de granel líquido por bandeira e TPB médio - 2016

ANO 2016		
BANDEIRA	MARKET-SHARE	MÉDIA TPB
Bahamas	43,45%	102.366
Grécia	11,77%	91.125
Brasil	10,73%	25.853
Malta	8,93%	95.136
Malásia	5,59%	105.101
Libéria	4,47%	43.978
Ilhas Marshall	3,46%	40.648
Dinamarca	3,08%	52.482
Noruega	2,98%	115.233
Singapura	1,47%	36.595
Ilhas de Man	1,03%	35.412
Panamá	0,71%	30.614
Índia	0,32%	46.407
Chipre	0,24%	44.480
Bermuda	0,21%	54.689
Média		53.176

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 16 – Evolução do transporte de granel líquido por bandeira e TPB médio - 2017

ANO 2017		
BANDEIRA	MARKET-SHARE	MÉDIA TPB
Bahamas	46,79%	99.767
Grécia	10,05%	116.834
Brasil	9,88%	22.151
Malta	9,34%	110.064
Dinamarca	4,56%	56.391
Ilhas Marshall	4,22%	42.931
Malásia	4,15%	105.095
Noruega	5,96%	107.168
Libéria	2,80%	46.099
Singapura	1,46%	34.485
Ilhas de Man	0,88%	38.274
Panamá	0,56%	34.416
Itália	0,40%	27.497
Bermuda	0,38%	62.110
Chipre	0,36%	47.132
Média		52.195

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 17 – Evolução do transporte de granel líquido por bandeira e TPB médio - 2018

ANO 2018		
BANDEIRA	MARKET-SHARE	MÉDIA TPB
Bahamas	43,91%	87.502
Brasil	11,20%	23.698
Grécia	9,32%	130.636
Malta	9,24%	117.132
Malásia	6,98%	102.417
Dinamarca	6,09%	60.965
Libéria	5,07%	49.180
Ilhas Marshall	2,49%	44.119
Singapura	1,40%	30.183
Noruega	1,39%	108.753
Bermuda	0,90%	57.866
Ilhas de Man	0,41%	38.646
Panamá	0,35%	24.017
Itália	0,20%	21.108
Chipre	0,14%	46.846
Média		50.760

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 18 – Evolução do transporte de granel líquido por bandeira e TPB médio - 2019

ANO 2019		
BANDEIRA	MARKET-SHARE	MÉDIA TPB
Bahamas	42,96%	94.441
Brasil	12,35%	24.511
Malta	10,85%	139.409
Grécia	10,63%	133.636
Malásia	6,54%	105.101
Dinamarca	5,73%	55.847
Libéria	4,14%	47.808
Ilhas Marshall	2,11%	43.025
Ilhas de Man	1,86%	94.289
Bermuda	1,07%	53.709
Noruega	0,56%	62.452
Singapura	0,48%	25.311
Itália	0,21%	29.191
Panamá	0,08%	28.919
Filipinas	0,04%	19.851
Média		52.603

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 19 – Evolução do transporte de granel líquido por bandeira e TPB médio - 2020

ANO 2020		
BANDEIRA	MARKET-SHARE	MÉDIA TPB
Bahamas	33,95%	99.661
Grécia	11,70%	123.636
Malta	11,17%	128.967
Brasil	9,69%	37.273
Malásia	6,30%	105.101
Ilhas de Man	5,78%	142.192
Singapura	5,53%	56.155
Dinamarca	5,14%	56.597
Libéria	3,85%	52.960
Ilhas Marshall	2,64%	46.614
Noruega	1,99%	126.325
Bermuda	1,55%	59.144
Panamá	0,20%	34.293
Itália	0,17%	32.369
Gibraltar	0,05%	19.806
Média		65.612

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 20 – Evolução do transporte de granel líquido por bandeira e TPB médio - 2021

ANO 2021		
BANDEIRA	MARKET-SHARE	MÉDIA TPB
Bahamas	29,09%	99.267
Singapura	19,79%	97.438
Grécia	11,61%	109.676
Malta	10,10%	96.308
Malásia	6,21%	105.101
Noruega	5,58%	124.566
Dinamarca	4,86%	59.837
Brasil	4,14%	31.457
Libéria	3,23%	48.302
Ilhas Marshall	2,90%	46.181
Bermuda	1,24%	62.035
Panamá	0,36%	46.787
Itália	0,33%	44.925
Ilhas de Man	0,15%	74.274
Gibraltar	0,04%	19.806
Média		66.298

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Os quadros acima demonstram que as Bahamas, historicamente, aparecem em 1º lugar neste tipo de transporte. A bandeira brasileira já apareceu em 2º lugar nos anos de 2014 e 2015, mas veio perdendo presença e ocupa a 8ª posição em 2021.

Considerando a média dos anos de 2014 a 2021 para o transporte de graneis líquidos em geral, 39,9% do *market share* da bandeira é das Bahamas, 11,1% brasileiras e 10,9% da Grécia. Em outras palavras, quase 89 % do transporte de granel líquido, essencialmente petróleo e derivados, é transportado por embarcações de bandeira estrangeira. Esse cenário merece realce, dado que este nicho de mercado é que mais possui incentivos governamentais, uma vez da responsabilidade de se garantir o abastecimento nacional. Ainda assim, há quase totalidade de transportes em navios estrangeiros.

Destaca-se também a diferença de tamanho entre as embarcações que arvoram a bandeira brasileira e estrangeira. Como exemplo, em média, as embarcações de bandeira das Bahamas têm 3 a 4 vezes mais TPB que as de bandeira do Brasil.

Quadro 21 – Principais mercadorias no granel líquido na cabotagem.

Nomenclatura Simplificada	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Petróleo e Derivados	93,11%	94,06%	94,72%	93,95%	93,78%	95,51%	96,62%	96,26%
Gás de Petróleo	1,75%	1,54%	1,40%	1,70%	1,56%	1,28%	1,13%	1,16%
Produtos Químicos Orgânicos	1,29%	1,22%	1,30%	1,33%	1,33%	1,03%	0,96%	1,16%
Soda Cáustica	1,46%	1,51%	1,40%	1,36%	1,34%	0,85%	0,41%	0,73%
Água de Formação	0,00%	0,08%	0,08%	0,08%	0,18%	0,29%	0,33%	0,12%
Etanol Combustível	0,35%	0,32%	0,44%	0,69%	0,68%	0,56%	0,29%	0,32%
Coque de Petróleo	0,60%	0,01%	0,02%	0,02%	0,06%	0,19%	0,09%	0,03%
Combustíveis, Óleos e Produtos Minerai	0,10%	0,16%	0,04%	0,16%	0,42%	0,04%	0,08%	0,06%

Fonte: SDP.

Entre as principais mercadorias desta classe operadas no Brasil podemos destacar o petróleo e seus derivados, o gás de petróleo, assim como alguns produtos químicos industriais e a soda cáustica (Quadro 21). Ressalta-se que aproximadamente 97% do transporte de granel líquido no Brasil na cabotagem é de petróleo e derivados.

Quadro 22 – Média do transporte de petróleo e derivados por bandeira na cabotagem

Bandeira	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Média
Bahamas	34%	35%	38%	41%	39%	39%	30%	27%	35%
Grécia	12%	12%	13%	12%	11%	11%	13%	12%	12%
Brasil	18%	13%	11%	10%	11%	13%	11%	5%	12%
Malta	7%	8%	8%	8%	8%	9%	10%	9%	8%
Libéria	7%	8%	7%	4%	7%	7%	7%	6%	7%
Malásia	3%	4%	5%	4%	6%	6%	5%	6%	5%
Dinamarca	2%	3%	3%	5%	7%	6%	5%	5%	5%
Singapura	3%	2%	2%	1%	1%	1%	6%	18%	4%
Ilhas Marshall	1%	5%	6%	7%	4%	3%	3%	3%	4%
Noruega	3%	2%	3%	3%	1%	0%	2%	4%	2%
Ilhas de Man	2%	1%	2%	1%	0%	2%	5%	0%	2%

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Considerando a média dos anos de 2014 a 2021 para o transporte de petróleo e derivados, 35% desse transporte foi realizado por embarcações de bandeira

das Bahamas, seguido pelas bandeiras grega e brasileira (12%). Em 2021 (até agosto), a bandeira de Bahamas representa 27% das operações de transporte de petróleo e derivados, a bandeira da Grécia representa 12%, com a bandeira brasileira representando apenas 5% desse transporte.

Quadro 23 – Média do transporte de gás de petróleo por bandeira na cabotagem

Bandeira	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Média
Brasil	24,9%	34,1%	45,4%	59,0%	53,2%	62,9%	55,8%	47,0%	47,8%
Itália	9,2%	7,5%	6,4%	19,7%	11,1%	25,8%	21,5%	26,06%	16,0%
Panamá	3,3%	5,6%	17,4%	10,0%	9,0%	0,5%	4,1%	0,5%	6,3%
Singapura	1,4%	0,6%	7,3%	1,5%	7,7%	1,1%	7,7%	10,4%	4,7%
Bermuda	19,5%	16,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,00%	0,00%	0,0%	4,5%
Ilhas Marshall	9,3%	6,4%	4,9%	4,7%	2,5%	1,2%	0,7%	5,4%	4,4%
Noruega	7,5%	4,7%	0,0%	2,0%	6,2%	4,5%	2,3%	1,5%	3,6%
Bahamas	6,4%	4,8%	1,6%	0,0%	5,7%	0,8%	0,0%	2,3%	2,7%
Malta	4,7%	5,1%	4,3%	0,0%	1,7%	0,8%	2,8%	1,7%	2,6%
Dinamarca	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	2,5%	4,7%	0,9%

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Já no transporte de gás de petróleo o panorama é diferente, com a bandeira brasileira sendo a mais utilizada (média de 47,8% no período), seguida pela bandeira italiana (16%) e panamenha (6,3%). Considerando apenas o ano de 2021, além de Brasil e Itália, destaque para a bandeira de Singapura, 3º mais utilizada com participação de 10,4% das embarcações utilizadas.

Quadro 24 – Média do transporte de Produtos Químicos Orgânicos por bandeira na cabotagem

Bandeira	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Média
Brasil	53,3%	38,3%	39,2%	41,7%	44,2%	44,4%	47,2%	32,8%	42,6%
Ilhas Marshall	9,7%	11,5%	15,4%	18,1%	15,9%	18,2%	10,4%	5,7%	13,1%
Chile	2,8%	4,2%	3,7%	14,3%	11,1%	11,7%	4,7%	15,4%	8,5%
Singapura	13,1%	12,1%	9,0%	6,4%	4,7%	5,3%	6,5%	10,8%	8,5%
Panamá	13,1%	10,6%	7,2%	3,4%	6,6%	6,4%	10,5%	7,4%	8,1%
Libéria	1,1%	16,1%	17,2%	7,8%	3,1%	7,9%	0,9%	0,4%	6,8%
Noruega	1,3%	3,3%	0,0%	0,3%	0,0%	0,2%	6,2%	13,7%	3,1%
Malta	1,4%	0,1%	0,0%	0,6%	2,8%	1,3%	3,1%	8,4%	2,2%
Itália	0,0%	0,0%	3,9%	5,3%	6,6%	0,0%	1,6%	0,0%	2,2%

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

No transporte de produtos químicos orgânicos a bandeira brasileira também se sobressai com média de 42,6%, seguida por bandeiras das Ilhas Marshall (13,1%),

Chile (8,5%) e Singapura (8,5%). No entanto, é importante salientar que a participação da bandeira brasileira tem caído sistematicamente de 2014 para cá, passando de 53,3% em 2014 para 32,8% em 2021 (até agosto). Em contraposição, bandeiras como Chile, Noruega e Malta aumentaram sua participação ao longo do tempo.

Quadro 25 – Mediana do frete de produtos químicos orgânicos na cabotagem (R\$/Ton).

PAR O/D	Brasileira	Estrangeira	Total Geral	Market-share da rota
BA-PE	R\$ 210,10	R\$ 182,15	R\$ 200,31	31,6%
BA-SP	R\$ 194,24	R\$ 183,62	R\$ 189,48	27,3%
BA-RJ	R\$ 407,54	R\$ 454,27	R\$ 436,59	14,3 %
AL-BA	R\$ 108,03	R\$ 76,68	R\$ 98,46	11,0%

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel - 2021.

O quadro 25 apresenta os valores de frete para operação de transporte de produtos químicos orgânicos. Destaca-se que o detalhamento dos fretes não foi realizado para os produtos “petróleo e derivados” e “gás de petróleo” em função da estrutura desses mercados estar muito concentrada na Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras) e empresas coligadas, o que torna o valor do frete marítimo um componente de custo das operações verticalizadas da empresa, o que distorce a análise pretendida.

Ao se comparar os valores medianos³⁸ de fretes entre as embarcações brasileiras e estrangeiras, constata-se certa homogeneidade nos valores. Porém, em média, as estrangeiras apresentam valores menores, com exceção da rota BA-RJ (a que apresentou maior valor de frete em comparação com as demais). Destaca-se que o estado da Bahia aparece nas principais rotas da cabotagem para esse produto, em função da produção do Complexo Petroquímico de Camaçari.

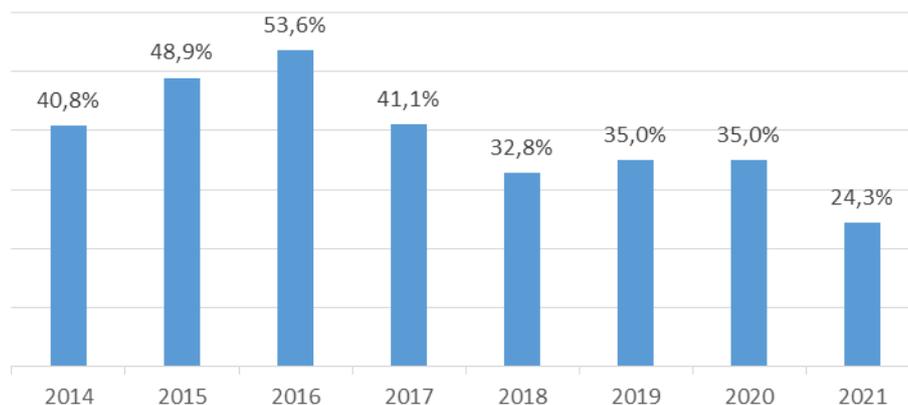
4.3. Granel sólido

O granel sólido, pode ser definido como mercadorias ou cargas armazenadas e transportadas em grandes quantidades, em estado bruto e sem embalagens fracionadas, ou seja, sem serem ensacadas ou compartimentadas. Conforme

³⁸ Foi utilizada a mediana ao invés da média em função da distribuição assimétrica observada nos valores de frete para produtos químicos orgânicos. Nesses casos, a mediana é mais recomendada para evitar influência de valores extremos na medida de tendência central. No decorrer deste relatório, sempre que for utilizada a mediana, essa premissa é válida.

apresentado na parte inicial deste trabalho, os principais granel sólidos transportados no Brasil, na cabotagem, são a bauxita (59% do total) e o minério de ferro (34% do total).

Gráfico 7 - Índice de transporte de granel sólido em embarcações de bandeira brasileira na cabotagem por ano, calculado em toneladas.

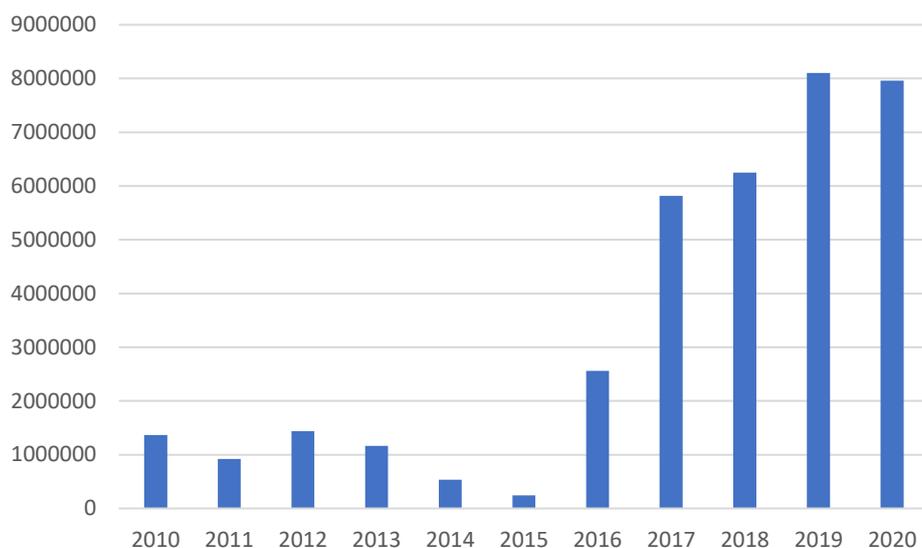


Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Pela visualização do gráfico acima, podemos ver que a participação da cabotagem no transporte de granel sólido nas embarcações brasileiras vem caindo (chegou a 53,6% em 2016 e está em 24,3% em 2021).

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).

Gráfico 8 – Evolução do transporte de minério de ferro na cabotagem (em t).



Fonte: SDP.

Quadro 26 – Evolução do transporte de granel sólido por bandeira e TBP médio - 2014

Ano 2014		
Bandeira	Market-Share	Média TPB
Brasil	40,81%	44.870
Panamá	28,20%	59.024
Ilhas Marshall	9,52%	56.131
Malta	7,79%	70.087
Libéria	2,85%	38.774
Singapura	2,59%	69.217
Hong Kong	1,31%	48.061
Grécia	1,26%	76.620
Coréia do Sul	1,24%	81.147
China	1,08%	57.610
Média		47.065

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 27 – Evolução do transporte de granel sólido por bandeira e TBP médio - 2015

Ano 2015		
Bandeira	Market-Share	Média TPB
Brasil	48,95%	40.276
Panamá	26,74%	59.525
Malta	5,80%	61.028
Ilhas Marshall	2,98%	55.330
Libéria	2,79%	30.324
Bahamas	2,38%	55.166
Singapura	1,62%	61.087
Grécia	1,60%	74.593
China	1,24%	77.882
Chipre	0,98%	55.037
Média		46.303

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 28 – Evolução do transporte de granel sólido por bandeira e TBP médio - 2016

Ano 2016		
Bandeira	Market-Share	Média TPB
Brasil	53,59%	55.902
Panamá	17,48%	57.125
Malta	9,67%	94.461
Libéria	5,58%	41.842
Ilhas Marshall	4,03%	59.981
Hong Kong	1,95	47.177
Bahamas	1,50%	98.425
Chipre	1,23%	71.501
Portugal	0,93%	75.200
Singapura	0,87%	26.291
Média		57.085

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 29 – Evolução do transporte de granel sólido por bandeira e TBP médio - 2017

Ano 2017		
Bandeira	Market-Share	Média TPB
Brasil	41,13%	54.488
Panamá	19,47%	63.383
Malta	14,43%	89.643
Libéria	5,44%	60.928
Ilhas Marshall	4,96%	59.924
Chipre	4,43%	76.031
Hong Kong	2,89%	69.889
Itália	1,99%	87.334
China	1,48%	174.766
Bahamas	1,13%	61.910
Média		62.005

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 30 – Evolução do transporte de granel sólido por bandeira e TBP médio - 2018

Ano 2018		
Bandeira	Market-Share	Média TPB
Brasil	32,82%	51.711
Panamá	21,97%	66.551
Malta	14,67%	85.797
Libéria	13,68%	63.472
Hong Kong	6,45%	112.020
Ilhas Marshall	3,07%	69.264
Bahamas	1,87%	68.775
Grécia	1,08%	114.078
Chipre	1,05%	106.415
Itália	0,85%	93.257
Média		64.952

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 31 – Evolução do transporte de granel sólido por bandeira e TBP médio – 2019

Ano 2019		
Bandeira	Market-Share	Média TPB
Brasil	35,01%	56.508
Panamá	22,42%	61.615
Libéria	14,33%	79.889
Malta	8,99%	114.169
China	4,72%	115.118
Ilhas Marshall	3,38%	75.186
Hong Kong	2,54%	118.396
Bahamas	2,07%	90.680
Singapura	1,81%	96.100
Ilhas de Man	1,05%	76.739
Média		68.283

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 32 – Evolução do transporte de granel sólido por bandeira e TBP médio - 2020

Ano 2020		
Bandeira	Market-Share	Média TPB
Brasil	35,00%	60.359
Panamá	17,91%	54.764
Libéria	10,88%	70.248
Malta	7,85%	110.527
Ilhas Marshall	4,78%	77.943
China	2,96%	115.118
Hong Kong	2,72%	80.286
Grécia	2,51%	95.021
Bahamas	2,98%	65.988
Singapura	2,00%	60.809
Média		63.262

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 33 – Evolução do transporte de granel sólido por bandeira e TBP médio - 2021

Ano 2021		
Bandeira	Market-Share	Média TPB
Brasil	24,29%	62.202
Libéria	19,77%	73.929
Bahamas	15,75%	145.075
Panamá	14,97%	47.974
Malta	10,96%	88.447
Hong Kong	4,59%	66.208
Ilhas Marshall	3,82%	50.869
Ilhas de Man	2,70%	76.739
China	0,52%	75.394
Bermuda	0,44%	65.065
Média		68.641

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Observando-se os quadros acima, constata-se que o Brasil ainda consegue figurar em 1º lugar desde 2014 no ranking do “*market-share*” das bandeiras, mas sua participação caiu quase pela metade entre 2014 e 2021 (de 48% para 24%). Outras bandeiras relevantes são Panamá, Libéria e Malta.

Destaca-se também que a TPB das embarcações de bandeira brasileira está em linha com as demais bandeiras, com exceção de embarcações de alguns países como China, Malta e Bahamas.

Quadro 34 – Mediana do frete de bauxita (R\$/Ton.) – 01/16 a 08/21

PAR O/D	Brasileira	Estrangeira	Mediana Geral	Market-Share da Rota
PA-MA	R\$ 49,34	R\$ 43,80	R\$46,10	72,3%
PA-PA	R\$31,90	R\$ 53,33	R\$ 34,51	27,5%

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel - 2021.

Pode-se observar que na principal rota da bauxita, os fretes das embarcações de bandeira estrangeira são menores em aproximadamente 12% em relação ao frete das brasileiras (quadro 34), todavia o quadro se reverte na rota PA-PA onde o frete da embarcação de bandeira brasileira é menor.

Quadro 35 – Mediana do frete de minério de ferro (R\$/Ton.) - 01/16 a 08/21

PAR O/D	Brasileira	Estrangeira	Mediana Geral	Market-Share da Rota
MA-CE		R\$ 23,89	R\$ 23,89	43,6%
ES-CE		R\$ 39,23	R\$ 39,23	20,5%
MA-ES		R\$ 27,40	R\$ 27,40	19,7%
ES-RJ		R\$ 38,77	R\$ 38,77	11,7%
MA-RJ		R\$ 50,70	R\$ 50,70	4,0%

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel - 2021.

A partir do quadro 35, é possível observar a ausência de embarcações de bandeira brasileira no transporte de minério de ferro na cabotagem.

Quadro 36 – Mediana do frete de sal (R\$/Ton) – 01/16 a 08/21

PAR O/D	Brasileira	Estrangeira	Mediana Geral	Market-Share da Rota
RN-SP	R\$ 58,32	R\$ 55,50	R\$ 55,58	60,6%
RN-PR	R\$ 54,19	R\$ 66,30	R\$ 60,34	15,5%
RN-RS	R\$ 126,35	R\$ 106,39	R\$ 121,79	5,6%
RN-ES	R\$ 72,50	R\$ 68,18	R\$ 68,18	5,0%
RN-RJ	R\$ 74,79	R\$ 71,02	R\$ 74,79	4,7%
RN-SC	R\$ 47,50	R\$ 59,89	R\$ 53,70	2,4%

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

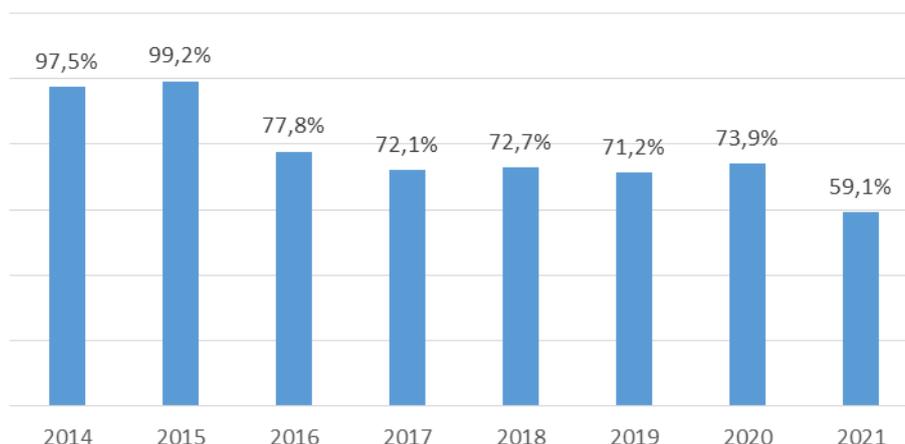
Ao se comparar os valores dos fretes do sal na cabotagem, entre as embarcações brasileiras e estrangeiras (quadro 36), encontra-se certa homogeneidade. Porém, as estrangeiras apresentam valores menores.

4.4. Carga Geral

O perfil de carga geral e solta compreende as mercadorias transportadas e armazenadas tanto acondicionadas (embalagens, caixas, sacas, fardos, tambores, galões etc.), como em quantidades unitárias de forma solta (veículos, máquinas, blocos de pedra, troncos de madeira, peças de ferro/aço etc.).

No gráfico 9, a seguir, é possível ver que o índice de utilização de transporte em embarcações brasileiras na cabotagem, na carga geral, vem caindo ano a ano e está em 2021, em 59,1% (dados até agosto de 2021).

Gráfico 9 - Índice de transporte de carga geral em embarcações de bandeira brasileira na cabotagem por ano, calculado em toneladas



Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

O Brasil ainda lidera como a bandeira mais utilizada nesse transporte. Importante destacar que no transporte desse perfil de carga é comum a utilização de empurrador atrelado a barça, balsa ou chata. Libéria, Panamá e Ilhas Marshall são outras bandeiras relevantes utilizadas nesse segmento. Ressalte-se, ainda, que as embarcações de bandeira brasileira neste perfil, têm TPB bem inferiores que as demais bandeiras.

Quadro 37 – Evolução do transporte de carga geral por bandeira e TBP médio - 2014

Ano 2014		
Bandeira	Market-Share	Média TPB
Brasil	97,47%	8.804
Malta	0,60%	37.762
Antígua e Barbuda	0,30%	8.286
Países Baixos	0,21%	9.524
Itália	0,01%	33.900
Ilhas Marshall	0,01%	26.412
Estados Unidos	0,00%	1.500
Libéria	0,00%	68.196
Singapura	0,00%	16.451
Média		12.772

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 38 – Evolução do transporte de carga geral por bandeira e TBP médio - 2015

Ano 2015		
Bandeira	Market-Share	Média TPB
Brasil	99,18%	6.438
Libéria	0,07%	12.303
Singapura	0,03%	40.841
Bahamas	0,01%	13.363
Média		14.291

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 39 – Evolução do transporte de carga geral por bandeira e TBP médio - 2016

Ano 2016		
Bandeira	Market-Share	Média TPB
Brasil	77,75%	13.475
Libéria	10,70%	29.885
Panamá	6,56%	20.895
Malta	1,43%	38.369
Singapura	1,00%	37.319
Ilhas Marshall	0,99%	34.055
Hong Kong	0,68%	34.477
Bahamas	0,34%	32.347
Ilhas de Man	0,17%	13.517
Média		17.249

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 40 – Evolução do transporte de carga geral por bandeira e TBP médio - 2017

Ano 2017		
Bandeira	Market-Share	Média TPB
Brasil	72,09%	10.497
Libéria	14,72%	28.061
Panamá	7,05%	24.187
Malta	1,95%	36.913
Hong Kong	1,25%	33.342
Bahamas	0,92%	38.676
Singapura	0,56%	39.758
Noruega	0,51%	58.018
Ilhas Marshall	0,49%	34.449
Média		15.754

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 41 – Evolução do transporte de carga geral por bandeira e TBP médio - 2018

Ano 2018		
Bandeira	Market-Share	Média TPB
Brasil	72,73%	9.102
Libéria	13,65%	29.907
Panamá	3,92%	25.357
Ilhas Marshall	2,97%	50.399
Hong Kong	2,83%	35.175
Malta	1,29%	38.248
Bahamas	0,86%	46.329
Chipre	0,43%	34.753
Holanda	0,42%	35.000
Média		17.078

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 42 – Evolução do transporte de carga geral por bandeira e TBP médio - 2019

Ano 2019		
Bandeira	Market-Share	Média TPB
Brasil	71,23%	7.236
Hong Kong	10,34%	81.334
Libéria	7,22%	33.073
Panamá	3,45%	30.036
Ilhas Marshall	2,07%	39.090
Ilhas de Man	1,12%	46.066
Malta	1,11%	37.102
Singapura	1,09%	29.670
Filipinas	0,86%	48.139
Média		19.257

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 43 – Evolução do transporte de carga geral por bandeira e TBP médio - 2020

Ano 2020		
Bandeira	Market-Share	Média TPB
Brasil	73,91%	10.985
Libéria	9,24%	35.963
Panamá	4,58%	37.658
Ilhas Marshall	4,35%	35.208
Hong Kong	2,36%	34.149
Malta	1,91%	39.214
Bahamas	1,11%	44.727
Panamá	0,79V	35.832
Antígua e Barbuda	0,36%	29.859
Média		21.952

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

Quadro 44 – Evolução do transporte de carga geral por bandeira e TBP médio - 2021

Ano 2021		
Bandeira	Market-Share	Média TPB
Brasil	59,11%	14.819
Libéria	15,04%	46.469
Ilhas Marshall	7,34%	37.441
Panamá	5,94%	30.242
Hong Kong	4,51%	44.496
Ilhas de Man	2,33%	37.525
Singapura	1,88%	37.417
Malta	1,66%	37.830
China	0,87%	47.443
Média		24.263

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel.

O perfil de carga geral, no transporte de cabotagem, tem nos produtos ferro e aço (45%), madeira (30,6%) e celulose (19%), seus grandes expoentes, conforme dados apresentados no início deste trabalho.

Quadro 45 – Mediana do frete de ferro e aço (R\$/Ton.) – 01/2016 a 08/2021

PAR O/D	Brasileira	Estrangeira	Mediana Geral	Market-Share da Rota
ES-SC	R\$ 190,13	R\$ 93,44	R\$ 113,94	68,0%
CE-SP	R\$ 149,06	R\$ 104,03	R\$ 104,52	8,2%
SP-CE	R\$ 135,27	R\$ 114,99	R\$ 116,01	6,7%
CE-ES		R\$ 92,33	R\$ 92,33	2,3%
ES-CE	R\$ 160,66	R\$ 144,37	R\$ 145,99	3,0%

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel - 2021.

Ao se comparar os fretes do ferro e aço na cabotagem, entre as embarcações de bandeira brasileira e estrangeira (quadro 45), encontra-se certa homogeneidade, exceto para a rota ES-SC onde o frete mediano das embarcações brasileiras utilizadas é mais que o dobro das estrangeiras. Ressalta-se que, no geral, as embarcações estrangeiras apresentam valores medianos de frete inferiores às de bandeira brasileira.

Quadro 46 – Mediana do frete da madeira (R\$/Ton.) – 01/16 a 08/21

PAR O/D	Brasileira	Estrangeira	Mediana Geral	Market Share da Rota
BA-ES	R\$ 41,43	R\$ 33,55	R\$ 41,43	83,0%
RS-ES	R\$ 93,67	R\$ 86,59	R\$ 89,71	17,0%

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel - 2021.

Quadro 47 – Mediana do frete de pasta de celulose (R\$/Ton.) – 01/16 a 08/21

PAR O/D	Brasileira	Estrangeira	Mediana Geral	Market Share da Rota
BA-ES	R\$ 41,43	R\$ 33,55	R\$ 41,43	99,6%

Fonte: SDP/SAMA/Porto sem Papel - 2021.

Os quadros 46 e 47 compilam os valores medianos de frete para os produtos "madeira" e "pasta de celulose". Novamente, os valores de frete se apresentam menores quando utilizadas embarcações de bandeira estrangeiras quando comparadas às de bandeira brasileira.

5. CONCLUSÃO

Com o objetivo de ampliar o conhecimento sobre o setor aquaviário, este estudo apresentou o panorama atual das cargas transportadas na cabotagem brasileira, bem como a participação das embarcações de bandeira brasileira para cada um dos perfis de carga (granel sólido, granel líquido, carga geral e carga containerizada) transportados nesse modal.

É inevitável destacar e reconhecer a importância da cabotagem na matriz logística brasileira, principalmente quando nos referimos aos serviços multimodais porta-a-porta, cada vez mais utilizados com o aumento do transporte de contêineres na cabotagem. Ainda assim, esse modal representa somente 11% da matriz de transportes brasileira.

A cabotagem é considerada ideal para países de longa extensão costeira e de suas vias navegáveis como o Brasil, dado seu potencial marítimo e fluvial. Além de oferecer ganhos de escala no transporte e sustentabilidade ambiental, agrega segurança ao transporte no que se refere a furtos ou roubos de cargas, tão comuns no transporte rodoviário.

No entanto, algumas questões dificultam a expansão da utilização da cabotagem no país, dentre as quais: a burocracia portuária e aduaneira; a morosidade na atracação por conta das filas nos portos; as taxas portuárias; as dificuldades de se executar a multimodalidade; a dificuldade enfrentada pelos estaleiros brasileiros, dentre outras. Ressalte-se, no entanto, que essas adversidades independem do marco regulatório do setor.

Por outro turno, a política pública de navegação, consubstanciada na Lei nº 9.432/97, estabelece o incentivo à construção naval nacional alicerçado pela preferência dos navios de bandeira brasileira nos serviços de transporte aquaviário. A promoção da atividade industrial naval no Brasil almeja garantir arrecadação de tributos e impostos para o País, bem como obter ganhos resultantes da geração de empregos e do desenvolvimento científico e tecnológico.

Ademais, os incentivos estatais voltados à navegação de cabotagem contribuem para a regularidade da prestação das operações de transportes aquaviários, por meio do estabelecimento de uma frota própria (de bandeira brasileira) para as Empresas Brasileiras de Navegação. Tal regularidade tem o potencial de tornar o país menos suscetível a choques de demanda e oferta habitualmente advindos de crises econômicas mundiais, inerentes à economia globalizada, ou episódios internos esporádicos e extremos como a greve dos caminhoneiros ocorrida em 2018.

O trabalho apresentou a informação de que existem atualmente 375 embarcações que arvoram a bandeira brasileira na cabotagem. Dentro desse universo, existem 78 de grande porte utilizadas no transporte dos mais variados tipos de carga (25 petroleiros, 5 químicos, 9 gaseiros, 20 contêineres, 7 graneleiros e 12 navios de carga geral).

Dentre essas 78 embarcações, 13 delas são estrangeiras com a bandeira suspensa temporariamente arvorando a bandeira brasileira por estarem inscritas

em Registro Especial Brasileiro (“rebiadas”). Assim, ao se levar o critério de construção naval no Brasil *stricto sensu*, que é o cerne da política pública, fala-se em 65 navios de bandeira brasileira construídos no país ou nacionalizados.

A representatividade das 13 embarcações estrangeiras que estão “rebiadas” reflete 17% do total de embarcações de bandeira brasileira operando atualmente no Brasil, o que permite concluir que há capacidade instalada por parte das EBNs para trazer mais navios estrangeiros com suspensão de bandeira para inscrição no REB caso seja necessário.

No que tange aos resultados referentes ao índice de participação das embarcações de bandeira brasileira na cabotagem, cerne deste trabalho, observou-se comportamentos díspares em função do tipo de carga transportada. Enquanto observa-se, no transporte de cargas contêinerizadas, a utilização massiva de navios de bandeira brasileira nas operações de transporte, verifica-se uma menor utilização para graneis sólidos e carga geral. Já no transporte de graneis líquidos há a predominância de embarcações de bandeira estrangeira.

Para o perfil de granel líquido, que possui 96% das suas cargas concentradas em petróleo e derivados, foram transportadas nos últimos anos apenas 10% da tonelagem total em embarcações brasileiras. No ano de 2021, esse quantitativo está em 4,1% da tonelagem total transportada.

Já para granel sólido, a participação de embarcações de bandeira brasileira vem caindo gradativamente ao longo dos anos (chegou a 53,6% em 2016 e está em 24,3% em 2021). Comportamento similar observado no perfil de carga geral, cujo transporte em embarcações brasileiras vem caindo ano a ano e está em 2021, em 59,1%, depois de alcançar um patamar de 99,2% em 2015.

É possível elaborar algumas hipóteses para o resultado do índice no que se refere aos graneis líquidos, graneis sólidos e carga geral. Algumas delas de caráter geral, como o menor custo de operação de embarcações de bandeira estrangeira – o que de alguma forma é refletido nos valores de fretes apresentados, outras de caráter específico, como as operações *ship-to-ship* para transporte de petróleo e derivados, ou as operações de transporte de minério de ferro, quando falamos em graneis sólidos.

Assim, espera-se que os resultados obtidos neste trabalho contribuam para o monitoramento *ex-post* da política de fortalecimento da frota mercante do Brasil e de apoio à indústria de construção naval, subsidiando ajustes regulatórios que porventura se façam necessários.

Importante salientar que esse estudo complementa outros trabalhos desenvolvidos no âmbito da Agência no que tange à navegação de cabotagem, cujo objetivo é de propiciar um diagnóstico aprofundado desse setor tão importante para o desenvolvimento econômico e social do país.

6. REFERÊNCIAS

JANNUZZI, Paulo de Martino. Indicadores Sociais no Brasil: conceitos, fontes de dados e aplicações. 3ª ed, Campinas/SP: Ed Alínea, 2006, p. 15.

TOLEDO, Geraldo Luciano. Estatística Básica. 2ª ed. São Paulo/SP: Atlas, 1985, p. 311.

ANEXO I – Lista de embarcações de bandeira brasileira na cabotagem

Empresa	VLTPB	Tipo de Embarcação
1. AGEMAR TRANSPORTES E EMPREENDIMENTOS LTDA	229,0	BALSA
2. AGEMAR TRANSPORTES E EMPREENDIMENTOS LTDA	5.285,1	PETROLEIRO
3. AGS FRETES MARÍTIMOS LTDA EPP	200,1	CARGA GERAL
4. ALÉM MAR TRANSPORTES E NAVEGAÇÃO LTDA	16,8	OUTRAS EMBARCAÇÕES
5. ALÉM MAR TRANSPORTES E NAVEGAÇÃO LTDA	116,4	REBOCADOR/EMPURRADOR
6. ALFAMARES TRANSPORTES APOIO MARITIMO E PORTUARIO LTDA.	156,0	BOTE
7. ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.	23.229,0	PORTA CONTEINER
8. ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.	52.039,0	PORTA CONTEINER
9. ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.	57.818,0	PORTA CONTEINER
10. ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.	52.072,0	PORTA CONTEINER
11. ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.	71.438,0	PORTA CONTEINER
12. ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.	52.019,0	PORTA CONTEINER
13. ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.	52.065,0	PORTA CONTEINER
14. ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.	57.881,0	PORTA CONTEINER
15. BURRA LEITEIRA TRANSPORTE MARÍTIMO LTDA. EPP	75,0	CARGA GERAL
16. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	319,1	REBOCADOR/EMPURRADOR
17. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	18,4	REBOCADOR/EMPURRADOR
18. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	18,4	REBOCADOR/EMPURRADOR
19. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.485,2	BALSA
20. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.485,2	BALSA
21. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.485,2	BALSA
22. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.071,0	BALSA
23. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.202,0	BALSA
24. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.071,5	BALSA
25. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.000,0	BALSA
26. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.000,0	BALSA
27. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.202,0	BALSA
28. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	942,8	BALSA
29. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.202,0	BALSA
30. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.740,0	BALSA
31. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.339,9	BALSA
32. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.202,0	BALSA
33. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.029,1	BALSA
34. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.060,6	BALSA
35. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.319,8	BALSA
36. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	7.500,0	BARCAÇA
37. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.486,0	BALSA
38. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.500,0	BALSA
39. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.018,9	BALSA
40. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.018,9	BALSA
41. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.018,9	BALSA

Avaliação do quantitativo de cargas transportadas em embarcações nacionais em comparação com as estrangeiras autorizadas pela Antaq

Empresa	VLTPB	Tipo de Embarcação
42. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.013,9	BALSA
43. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.018,9	BALSA
44. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.974,6	BALSA
45. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.000,0	BALSA
46. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.339,9	BALSA
47. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.000,0	BALSA
48. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	3.484,0	BALSA
49. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.060,6	BALSA
50. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.029,1	BALSA
51. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.339,9	BALSA
52. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	-	BALSA
53. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	-	BALSA
54. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.695,6	BALSA
55. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.695,6	BALSA
56. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	17,4	REBOCADOR/EMPURRADOR
57. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	33,3	REBOCADOR/EMPURRADOR
58. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	16,3	REBOCADOR/EMPURRADOR
59. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	16,3	REBOCADOR/EMPURRADOR
60. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	33,3	REBOCADOR/EMPURRADOR
61. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	23,4	REBOCADOR/EMPURRADOR
62. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	23,4	REBOCADOR/EMPURRADOR
63. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	23,4	REBOCADOR/EMPURRADOR
64. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	15,5	REBOCADOR/EMPURRADOR
65. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	23,4	REBOCADOR/EMPURRADOR
66. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	23,4	REBOCADOR/EMPURRADOR
67. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	23,4	REBOCADOR/EMPURRADOR
68. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	31,5	REBOCADOR/EMPURRADOR
69. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	7,1	REBOCADOR/EMPURRADOR
70. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.380,0	BALSA
71. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.380,0	BALSA
72. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.380,0	BALSA
73. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.380,8	BALSA
74. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.380,0	BALSA
75. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.380,0	BALSA
76. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.493,2	BALSA
77. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.574,3	BALSA
78. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.574,3	BALSA
79. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.493,2	BALSA
80. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.431,3	BALSA
81. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.431,3	BALSA
82. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.690,4	BALSA
83. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.707,3	BALSA
84. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.707,3	BALSA
85. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.620,0	BALSA

Avaliação do quantitativo de cargas transportadas em embarcações nacionais em comparação com as estrangeiras autorizadas pela Antaq

Empresa	VLTPB	Tipo de Embarcação
86. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.690,4	BALSA
87. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.500,0	BALSA
88. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.170,0	BALSA
89. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.370,0	BALSA
90. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.486,0	BALSA
91. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	1.486,0	BALSA
92. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	117,9	REBOCADOR/EMPURRADOR
93. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	117,9	REBOCADOR/EMPURRADOR
94. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	70,4	REBOCADOR/EMPURRADOR
95. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	117,9	REBOCADOR/EMPURRADOR
96. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	70,4	REBOCADOR/EMPURRADOR
97. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	290,1	REBOCADOR/EMPURRADOR
98. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	-	BALSA
99. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.500,0	BALSA
100. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.667,0	BALSA
101. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	9,0	REBOCADOR/EMPURRADOR
102. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	9,0	REBOCADOR/EMPURRADOR
103. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	-	BALSA
104. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	3.400,0	BALSA
105. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	3.721,7	BALSA
106. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	2.720,0	BALSA
107. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	3.421,4	BALSA
108. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	3.575,0	BALSA
109. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	3.158,9	BALSA
110. CHIBATÃO - NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	4.102,4	BALSA
111. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	75.011,8	GRANELEIRO
112. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	6.551,0	BARCAÇA
113. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	6.573,0	BARCAÇA
114. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	6.501,0	BARCAÇA
115. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	6.563,0	BARCAÇA
116. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	7.605,0	BARCAÇA
117. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	7.632,0	BARCAÇA
118. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	7.608,0	BARCAÇA
119. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	10.364,0	BARCAÇA
120. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	10.343,0	BARCAÇA
121. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	10.364,0	BARCAÇA
122. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	10.364,0	BARCAÇA
123. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	7.968,0	BARCAÇA
124. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	539,8	REBOCADOR/EMPURRADOR
125. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	539,8	REBOCADOR/EMPURRADOR
126. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	548,0	REBOCADOR/EMPURRADOR
127. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	531,0	REBOCADOR/EMPURRADOR
128. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	535,0	REBOCADOR/EMPURRADOR
129. CIA DE NAVEGACAO NORSUL	19.983,0	QUÍMICO

Avaliação do quantitativo de cargas transportadas em embarcações nacionais em comparação com as estrangeiras autorizadas pela Antaq

Empresa	VLTPIB	Tipo de Embarcação
130. EMBRAREB SOLUÇÕES MARÍTIMAS LTDA.	368,6	REBOCADOR/EMPURRADOR
131. EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELCANO S.A.	15.267,0	PETROLEIRO
132. EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELCANO S.A.	15.123,0	PETROLEIRO
133. EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELCANO S.A.	13.021,0	QUÍMICO
134. EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELCANO S.A.	8.834,0	GASES LIQUEFEITOS
135. EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELCANO S.A.	83.000,0	GRANELEIRO
136. EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELCANO S.A.	78.384,0	GRANELEIRO
137. EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELCANO S.A.	7.866,0	GASES LIQUEFEITOS
138. EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELCANO S.A.	8.934,5	GASES LIQUEFEITOS
139. EQUIPEMORIM SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	36,3	REBOCADOR/EMPURRADOR
140. EQUIPEMORIM SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	1.500,0	BARCAÇA
141. EQUIPEMORIM SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	894,9	BALSA
142. EQUIPEMORIM SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	705,6	BALSA
143. FLUMAR TRANSPORTES DE QUIMICOS E GASES LTDA.	17.460,0	QUÍMICO
144. FLUMAR TRANSPORTES DE QUIMICOS E GASES LTDA.	51.000,0	QUÍMICO
145. FLUMAR TRANSPORTES DE QUIMICOS E GASES LTDA.	16.000,0	QUÍMICO
146. GREGA SHIPPING NAVEGAÇÃO LTDA	1.400,0	BALSA
147. GREGA SHIPPING NAVEGAÇÃO LTDA	935,8	BALSA
148. GREGA SHIPPING NAVEGAÇÃO LTDA	-	BALSA
149. GREGA SHIPPING NAVEGAÇÃO LTDA	139,5	REBOCADOR/EMPURRADOR
150. GREGA SHIPPING NAVEGAÇÃO LTDA	65,0	REBOCADOR/EMPURRADOR
151. HIDRONAVE SOUTH AMERICAN LOGISTICS S/A	91,9	REBOCADOR/EMPURRADOR
152. HIDROVIAS DO BRASIL - CABOTAGEM LTDA.	82.834,0	GRANELEIRO
153. HIDROVIAS DO BRASIL - CABOTAGEM LTDA.	82.834,0	GRANELEIRO
154. JAQUELINE SEGUNDO EMPREENDIMENTOS E TRANSPORTE LTDA	160,6	CARGA GERAL
155. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	5.819,8	BARCAÇA
156. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	300,0	REBOCADOR/EMPURRADOR
157. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	2.082,0	BALSA
158. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	2.123,6	BARCAÇA
159. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	1.881,6	BARCAÇA
160. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	413,3	REBOCADOR/EMPURRADOR
161. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	413,3	REBOCADOR/EMPURRADOR
162. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	413,3	REBOCADOR/EMPURRADOR
163. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	413,3	REBOCADOR/EMPURRADOR
164. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	428,3	REBOCADOR/EMPURRADOR
165. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	413,0	REBOCADOR/EMPURRADOR
166. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	413,5	REBOCADOR/EMPURRADOR
167. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	413,5	REBOCADOR/EMPURRADOR
168. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	413,5	REBOCADOR/EMPURRADOR
169. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	4.883,0	BALSA
170. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	5.819,8	BARCAÇA
171. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	107,3	REBOCADOR/EMPURRADOR
172. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	374,5	REBOCADOR/EMPURRADOR
173. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	1.880,8	BARCAÇA

Avaliação do quantitativo de cargas transportadas em embarcações nacionais em comparação com as estrangeiras autorizadas pela Antaq

Empresa	VLTPIB	Tipo de Embarcação
174. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	1.885,0	BARCAÇA
175. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	6.089,6	BARCAÇA
176. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	107,8	REBOCADOR/EMPURRADOR
177. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	32,1	REBOCADOR/EMPURRADOR
178. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	32,1	REBOCADOR/EMPURRADOR
179. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	6.010,9	BALSA
180. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	6.053,0	BALSA
181. LOCAR GUINDASTES E TRANSPORTES INTERMODAIS S.A.	1.387,7	BALSA
182. LOG-IN - LOGÍSTICA INTERMODAL S/A	38.674,6	PORTA CONTEINER
183. LOG-IN MARÍTIMA CABOTAGEM LTDA.	23.986,0	PORTA CONTEINER
184. LOG-IN MARÍTIMA CABOTAGEM LTDA.	36.861,0	PORTA CONTEINER
185. LOG-IN NAVEGAÇÃO LTDA	34.022,0	PORTA CONTEINER
186. LOG-IN NAVEGAÇÃO LTDA	38.715,3	PORTA CONTEINER
187. LOG-IN NAVEGAÇÃO LTDA	-	PORTA CONTEINER
188. LOG-IN NAVEGAÇÃO LTDA	38.600,0	PORTA CONTEINER
189. LYRA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA LTDA	44.621,0	GRANELEIRO
190. LYRA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA LTDA	26.975,0	GRANELEIRO
191. MARCIA DOMINGOS DOS SANTOS LEANDRO - EPP	119,8	CATAMARÃ
192. MARCIA DOMINGOS DOS SANTOS LEANDRO - EPP	106,4	LANCHA
193. MARCIA DOMINGOS DOS SANTOS LEANDRO - EPP	70,0	BALSA
194. MARCIA DOMINGOS DOS SANTOS LEANDRO - EPP	13,0	BALSA
195. MARCIA DOMINGOS DOS SANTOS LEANDRO - EPP	3,2	BALSA
196. MARCIA DOMINGOS DOS SANTOS LEANDRO - EPP	12,0	BALSA
197. MARCIA DOMINGOS DOS SANTOS LEANDRO - EPP	17,0	BALSA
198. MARCIA DOMINGOS DOS SANTOS LEANDRO - EPP	19,8	LANCHA
199. MARFORT SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	27,8	REBOCADOR/EMPURRADOR
200. MARFORT SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	782,4	BALSA
201. MARFORT SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	62,0	BALSA
202. MARFORT SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	311,2	BARCAÇA
203. MARFORT SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	867,5	BALSA
204. MARFORT SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	60,1	REBOCADOR/EMPURRADOR
205. MARFORT SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	186,0	BALSA
206. MARFORT SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	41,2	REBOCADOR/EMPURRADOR
207. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	-	REBOCADOR/EMPURRADOR
208. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	10,3	LANCHA
209. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	336,2	CHATA
210. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	35,5	BARCAÇA
211. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	10,3	LANCHA
212. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	10,3	LANCHA
213. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	16,7	LANCHA
214. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	10,3	LANCHA
215. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	343,5	BALSA
216. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	1.018,0	BARCAÇA
217. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	-	LANCHA

Avaliação do quantitativo de cargas transportadas em embarcações nacionais em comparação com as estrangeiras autorizadas pela Antaq

Empresa	VLTPB	Tipo de Embarcação
218. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	3.250,0	BARCAÇA
219. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	2,2	LANCHA
220. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	2,2	LANCHA
221. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	2,2	LANCHA
222. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	1,1	LANCHA
223. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	111,2	CHATA
224. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	-	BALSA
225. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	-	LANCHA
226. MARTIN LEME SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	13,2	LANCHA
227. MERCOSUL LINE NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA	34.133,0	PORTA CONTEINER
228. MERCOSUL LINE NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA	35.586,5	PORTA CONTEINER
229. MERCOSUL LINE SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	21.267,0	PORTA CONTEINER
230. MERCOSUL LINE SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	25.888,0	PORTA CONTEINER
231. MERCOSUL LINE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO LTDA.	35.221,0	PORTA CONTEINER
232. MESO OCEÂNICA SERVIÇOS DE EMBARCAÇÕES LTDA - ME	151,4	CARGA GERAL
233. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	2,1	LANCHA
234. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	2.465,4	BALSA
235. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	1.401,6	BALSA
236. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	1.940,3	BALSA
237. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	784,4	BALSA
238. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	1.150,5	BALSA
239. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	2.084,9	BARCAÇA
240. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	1.059,2	BALSA
241. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	1.500,0	BARCAÇA
242. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	1.606,0	BALSA
243. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	1.344,3	BALSA
244. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	1.344,3	BALSA
245. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	1.963,1	BARCAÇA
246. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	-	BOTE
247. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	-	BOTE
248. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	1.752,1	BALSA
249. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	1.734,6	BALSA
250. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	2.463,0	BALSA
251. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	2.463,0	BALSA
252. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	3,3	BOTE
253. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	-	BOTE
254. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	1,6	BOTE
255. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	3,3	LANCHA
256. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	84,2	REBOCADOR/EMPURRADOR
257. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	94,5	REBOCADOR/EMPURRADOR
258. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	2.592,3	BALSA
259. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	2.592,3	BALSA
260. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	15,9	REBOCADOR/EMPURRADOR
261. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	3.338,2	PETROLEIRO

Avaliação do quantitativo de cargas transportadas em embarcações nacionais em comparação com as estrangeiras autorizadas pela Antaq

Empresa	VLTPB	Tipo de Embarcação
262. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	-	LANCHA
263. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	-	BOTE
264. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	2,8	LANCHA
265. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	41,3	REBOCADOR/EMPURRADOR
266. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	35,0	REBOCADOR/EMPURRADOR
267. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	216,8	REBOCADOR/EMPURRADOR
268. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	216,8	REBOCADOR/EMPURRADOR
269. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	131,9	REBOCADOR/EMPURRADOR
270. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	11,2	REBOCADOR/EMPURRADOR
271. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	35,2	REBOCADOR/EMPURRADOR
272. NAVEMESTRA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO LTDA.	1.729,0	CHATA
273. NORSULCARGO NAVEGAÇÃO S/A	30.215,0	CARGA GERAL
274. NORSULCARGO NAVEGAÇÃO S/A	19.465,0	CARGA GERAL
275. NOVA OFFSHORE NAVEGAÇÃO LTDA.	712,0	BALSA
276. NOVA OFFSHORE NAVEGAÇÃO LTDA.	1.198,2	BALSA
277. NOVA OFFSHORE NAVEGAÇÃO LTDA.	2.625,6	BALSA
278. NOVA OFFSHORE NAVEGAÇÃO LTDA.	29,3	REBOCADOR/EMPURRADOR
279. NOVA OFFSHORE NAVEGAÇÃO LTDA.	-	REBOCADOR/EMPURRADOR
280. NOVA OFFSHORE NAVEGAÇÃO LTDA.	4,6	LANCHA
281. OPEN SEAS DIVE SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	10,6	LANCHA
282. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	157.055,0	PETROLEIRO
283. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	157.058,0	PETROLEIRO
284. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	5.354,0	GASES LIQUEFEITOS
285. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	114.700,0	PETROLEIRO
286. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	114.700,0	PETROLEIRO
287. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	48.300,0	PETROLEIRO
288. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	5.354,0	GASES LIQUEFEITOS
289. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	157.058,0	PETROLEIRO
290. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	114.441,5	PETROLEIRO
291. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	2.573,5	GASES LIQUEFEITOS
292. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	57.058,0	PETROLEIRO
293. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	157.055,0	PETROLEIRO
294. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	2.537,1	GASES LIQUEFEITOS
295. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	48.300,0	PETROLEIRO
296. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	156.512,8	PETROLEIRO
297. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	44.582,0	PETROLEIRO
298. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	5.097,0	GASES LIQUEFEITOS
299. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	156.829,0	PETROLEIRO
300. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	156.628,8	PETROLEIRO
301. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	114.700,0	PETROLEIRO
302. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	5.354,0	GASES LIQUEFEITOS
303. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	114.434,9	PETROLEIRO
304. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	48.300,0	PETROLEIRO
305. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	48.300,0	PETROLEIRO

Avaliação do quantitativo de cargas transportadas em embarcações nacionais em comparação com as estrangeiras autorizadas pela Antaq

Empresa	VLTPIB	Tipo de Embarcação
306. PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	157.058,0	PETROLEIRO
307. PETRÓLEO BRASILEIRO S.A - PETROBRAS	72.900,0	PETROLEIRO
308. PETRÓLEO BRASILEIRO S.A - PETROBRAS	-	LANCHA
309. PETRÓLEO BRASILEIRO S.A - PETROBRAS	-	LANCHA
310. PETRÓLEO BRASILEIRO S.A - PETROBRAS	157.058,0	PETROLEIRO
311. PETRÓLEO BRASILEIRO S.A - PETROBRAS	12,0	LANCHA
312. PETRÓLEO BRASILEIRO S.A - PETROBRAS	17,1	LANCHA
313. PETRÓLEO BRASILEIRO S.A - PETROBRAS	17,0	LANCHA
314. PETRÓLEO BRASILEIRO S.A - PETROBRAS	300,4	REBOCADOR/EMPURRADOR
315. POSIDONIA SHIPPING & TRADING LTDA.	141,0	REBOCADOR/EMPURRADOR
316. POSIDONIA SHIPPING & TRADING LTDA.	3.000,0	BALSA
317. POSIDONIA SHIPPING & TRADING LTDA.	87,5	REBOCADOR/EMPURRADOR
318. RECANTO DO MAR TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA - ME	34,3	BOTE
319. SEA PARTNERS NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.	97,9	REBOCADOR/EMPURRADOR
320. SEA PARTNERS NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.	5.043,7	BARCAÇA
321. SEA PARTNERS NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.	5.063,2	BARCAÇA
322. SEA PARTNERS NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.	8,3	BOTE
323. SEA PARTNERS NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.	8,3	BOTE
324. SELA GINETA LTDA.	172,4	CARGA GERAL
325. SUPERPESA CIA DE TRANSPORTES ESPECIAIS E INTERMODAIS	2.721,0	CÁBREA
326. SUPERPESA CIA DE TRANSPORTES ESPECIAIS E INTERMODAIS	2.900,0	BARCAÇA
327. SUPERPESA CIA DE TRANSPORTES ESPECIAIS E INTERMODAIS	4.111,0	BARCAÇA
328. SUPERPESA CIA DE TRANSPORTES ESPECIAIS E INTERMODAIS	2.900,0	BARCAÇA
329. SUPERPESA CIA DE TRANSPORTES ESPECIAIS E INTERMODAIS	2.900,0	BARCAÇA
330. SUPERPESA CIA DE TRANSPORTES ESPECIAIS E INTERMODAIS	4.111,0	BARCAÇA
331. SUPERPESA CIA DE TRANSPORTES ESPECIAIS E INTERMODAIS	13.064,0	BALSA
332. SUPERPESA CIA DE TRANSPORTES ESPECIAIS E INTERMODAIS	545,0	BALSA
333. SUPERPESA CIA DE TRANSPORTES ESPECIAIS E INTERMODAIS	1.500,0	BARCAÇA
334. TOPA TUDO NORONHA TRANSPORTE MARÍTIMO LTDA	220,5	BARCAÇA
335. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	93,4	REBOCADOR/EMPURRADOR
336. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	1.046,8	BALSA
337. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	1.416,3	CARGA GERAL
338. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	4.195,1	CARGA GERAL
339. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	2.111,3	CARGA GERAL
340. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	2.101,8	CARGA GERAL
341. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	5.274,7	BARCAÇA
342. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	2.154,6	BALSA
343. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	6.160,9	CARGA GERAL
344. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	6.164,9	BALSA
345. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	5.426,0	BARCAÇA
346. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	314,9	REBOCADOR/EMPURRADOR
347. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	181,1	REBOCADOR/EMPURRADOR
348. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	59,8	REBOCADOR/EMPURRADOR
349. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	305,5	REBOCADOR/EMPURRADOR

Avaliação do quantitativo de cargas transportadas em embarcações nacionais em comparação com as estrangeiras autorizadas pela Antaq

Empresa	VLT PB	Tipo de Embarcação
350. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	300,3	REBOCADOR/EMPURRADOR
351. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	302,9	REBOCADOR/EMPURRADOR
352. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	297,9	REBOCADOR/EMPURRADOR
353. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	283,8	REBOCADOR/EMPURRADOR
354. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	305,2	REBOCADOR/EMPURRADOR
355. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	304,0	REBOCADOR/EMPURRADOR
356. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	300,1	REBOCADOR/EMPURRADOR
357. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	297,9	REBOCADOR/EMPURRADOR
358. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	305,5	REBOCADOR/EMPURRADOR
359. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	296,3	REBOCADOR/EMPURRADOR
360. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	280,8	REBOCADOR/EMPURRADOR
361. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	159,5	REBOCADOR/EMPURRADOR
362. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	226,0	REBOCADOR/EMPURRADOR
363. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	308,0	REBOCADOR/EMPURRADOR
364. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	436,3	REBOCADOR/EMPURRADOR
365. TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA	1.457,4	REBOCADOR/EMPURRADOR
366. TRANSMAR - CAPTURA, IND. E COM. DE PESCADOS EIRELI	89,8	PESQUEIRO
367. ZEMAX LOG SOLUÇÕES MARÍTIMAS S.A.	209,2	REBOCADOR/EMPURRADOR
368. ZEMAX SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	118,8	REBOCADOR/EMPURRADOR
369. ZEMAX SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	1.275,8	BARCAÇA
370. ZEMAX SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	958,4	BARCAÇA
371. ZEMAX SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	308,1	BARCAÇA
372. ZEMAX SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	3,3	LANCHA
373. ZEMAX SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	203,4	BARCAÇA
374. ZEMAX SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	1.652,8	BARCAÇA
375. ZEMAX SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	4.535,3	BARCAÇA

Fonte: Sistema Corporativo da Antaq.