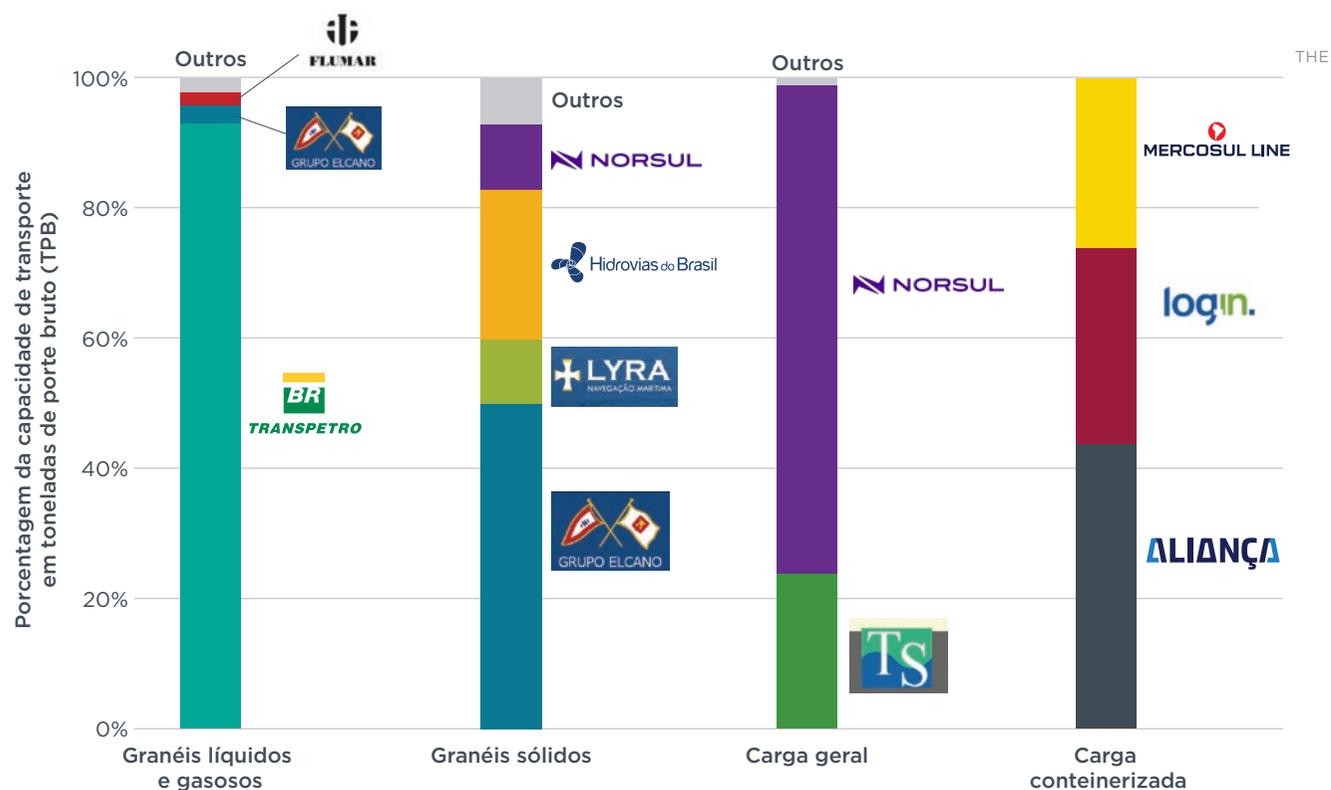


CABOTAGEM NO BRASIL EM 2021

Francielle Carvalho, Ph.D., and Gustavo Costa*

Tonelada de porte bruto transportada pelas empresas que atuam em cada segmento da cabotagem no Brasil em 2021



CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO THEICCT.ORG

* Pesquisador de logística de contêineres e doutorando pela Universidade de São Paulo.

Como muitos países, o Brasil restringe a navegação entre portos domésticos à entidades nacionais. Apenas empresas brasileiras de navegação (EBNs) podem se envolver na cabotagem.¹ Em meados de 2023, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) contabilizou 49 empresas registradas como EBNs que operavam navios na cabotagem.² Aqui destacamos aspectos do mercado em 2021, quando os registros informam que havia 185 navios na frota de cabotagem do Brasil; estes eram principalmente barcaças, manuseadores de espigas (embarcações que operam no descarregamento do petróleo das instalações de produção e armazenamento para os navios petroleiros e destes para as monoboias), porta-contêineres e navios-tanque. Cerca de 60% da capacidade total de transporte estava associada à indústria de petróleo e gás. Para todos os segmentos, algumas empresas detinham a maior parte da frota e das operações.

1 Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19432.htm.

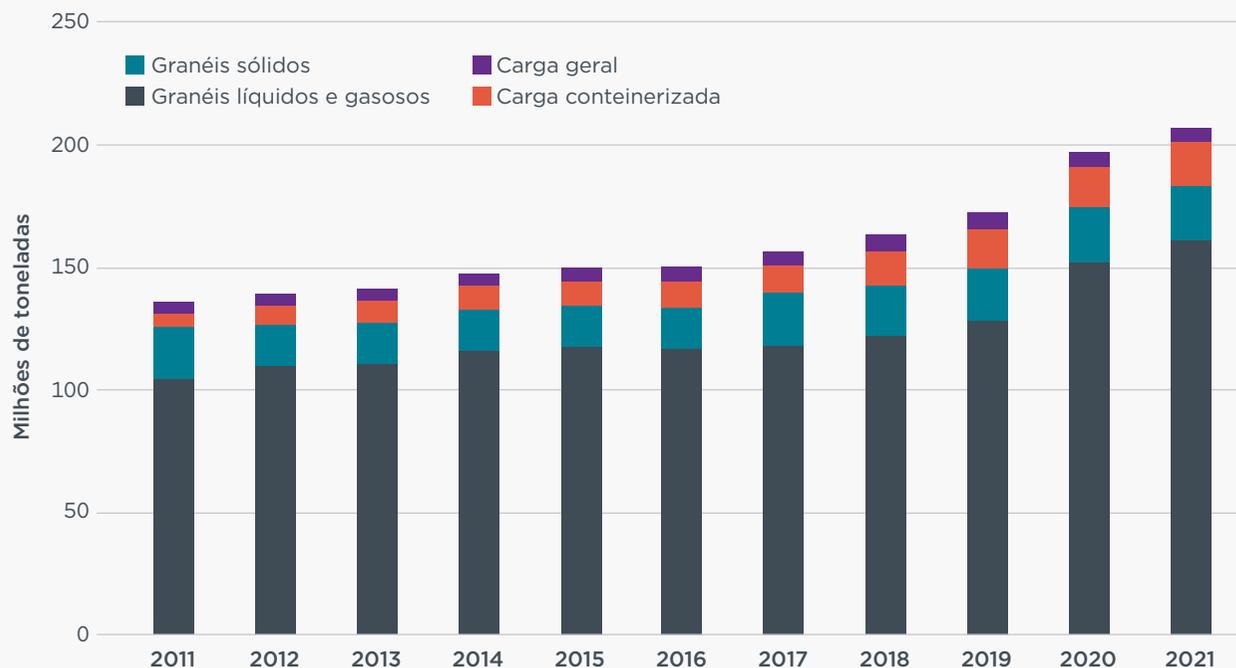
2 Ver detalhes das fontes de dados no final deste documento.

TONELAGEM DE 2011 A 2021

Os granéis líquidos e gasosos representaram cerca de 77% da tonelagem total de cabotagem no Brasil entre 2011 e 2021, ao passo que os granéis sólidos totalizaram cerca de 12% da tonelagem, a carga containerizada, 7%, e a carga geral, 3%. Nesse período, a tonelagem de granéis líquidos e gasosos cresceu 53%; a tonelagem de granéis sólidos, 7%; e a tonelagem de carga geral, 10%. A tonelagem de carga containerizada foi a que mais aumentou, 230%.

FIGURA 1

Tonelagem de cabotagem de 2011 a 2021 conforme o tipo de carga



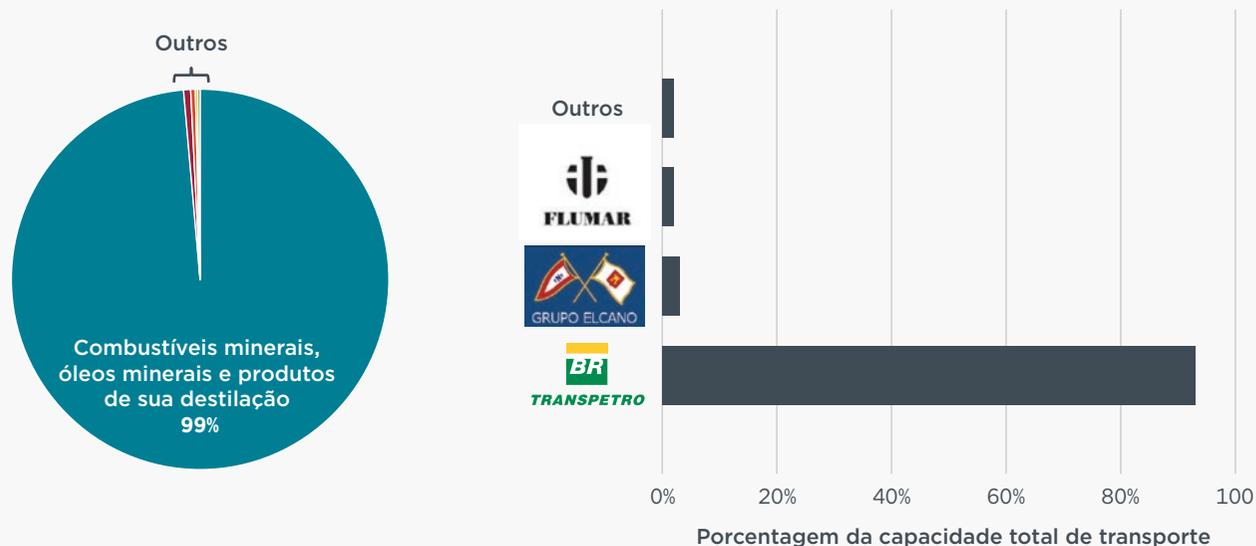
CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO [THEICCT.ORG](https://www.theicct.org)

GRANÉIS LÍQUIDOS E GASOSOS

Do total de granéis líquidos e gasosos transportados, 98,6% eram combustíveis minerais, óleos minerais e produtos de sua destilação. O restante eram produtos químicos orgânicos (0,6%), produtos químicos e substâncias inorgânicos (0,4%), e bebidas, licores e vinagre (0,2%). A maior parte provinha de plataformas *offshore* de extração de petróleo na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) brasileira, e os principais destinos eram os estados de Rio de Janeiro e São Paulo, na Região Sudeste, que abrigam grandes refinarias de petróleo.³ Dez EBNs possuíam navios para transporte de granéis líquidos e gasosos, sendo que a Petrobras Transporte S.A.—Transpetro detinha 68% da frota (26 navios) e 93% da capacidade total de transporte nesse segmento. A Empresa de Navegação Elcano S.A. detinha 16% da frota (seis navios) e 3% da capacidade total, enquanto a Flumar Transportes de Químicos e Gases Ltda. detinha 5% da frota (dois navios) e 3% da capacidade total. Outras empresas tinham menos de 1%.

FIGURA 2

Principais produtos e empresas da cabotagem de granéis líquidos e gasosos em 2021



CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO [THEICCT.ORG](https://www.theicct.org)

³ Empresa de Pesquisa Energética, *Balço Energético Nacional 2022: ano base 2021* (Rio de Janeiro, 2022), <https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-675/topico-638/BEN2022.pdf>.

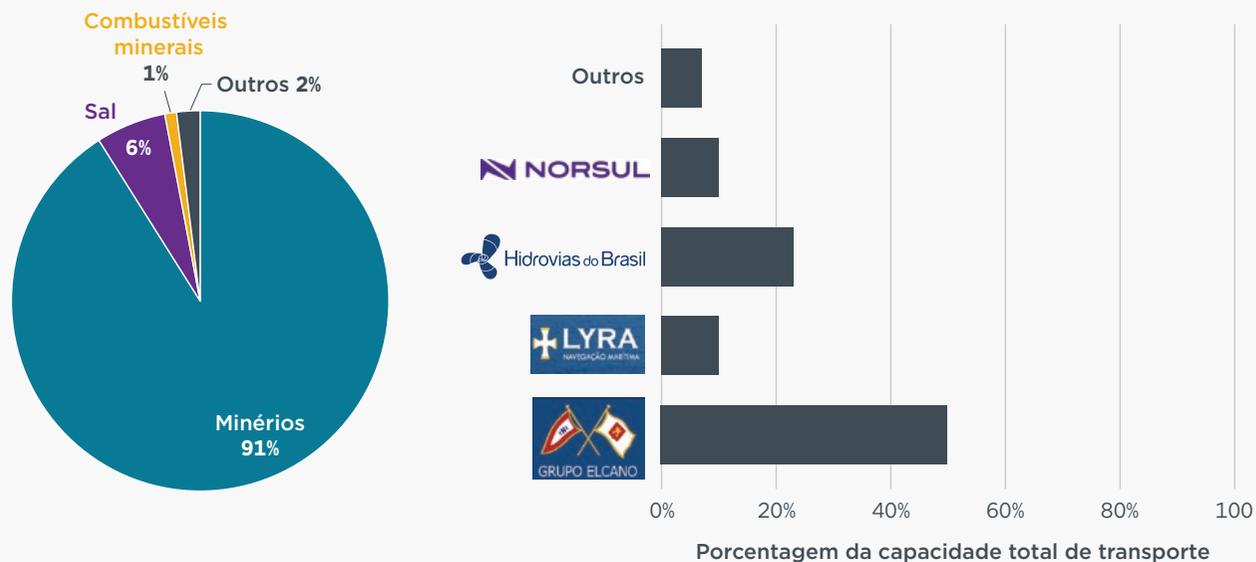
GRANÉIS SÓLIDOS

A cabotagem de granéis sólidos, fortemente ligada ao setor da mineração, teve como principais produtos minérios (91% do total de toneladas transportadas), sal (6%) e combustíveis minerais sólidos (1%). O transporte de granéis sólidos por cabotagem está concentrado no norte do Brasil, carregando principalmente bauxita, o terceiro recurso natural mais abundante no país.

Quatro empresas atuavam na cabotagem de granéis sólidos: a Elcano S.A detinha 50% da frota (quatro navios) e 56% da capacidade total de transporte; a Lyra Navegação Marítima detinha 25% da frota (dois navios) e 10% da capacidade de transporte; a Hidrovias do Brasil detinha 13% da frota (um navio) e 23% da capacidade total de transporte; e a Norsul detinha 13% da frota (um navio) e 10% da capacidade de transporte. Como o transporte de bauxita é baseado em contratos de longo prazo e em uma frota específica, há pouca concorrência para as EBNs que operam nesse mercado.

FIGURA 3

Principais produtos e empresas da cabotagem de granéis sólidos em 2021



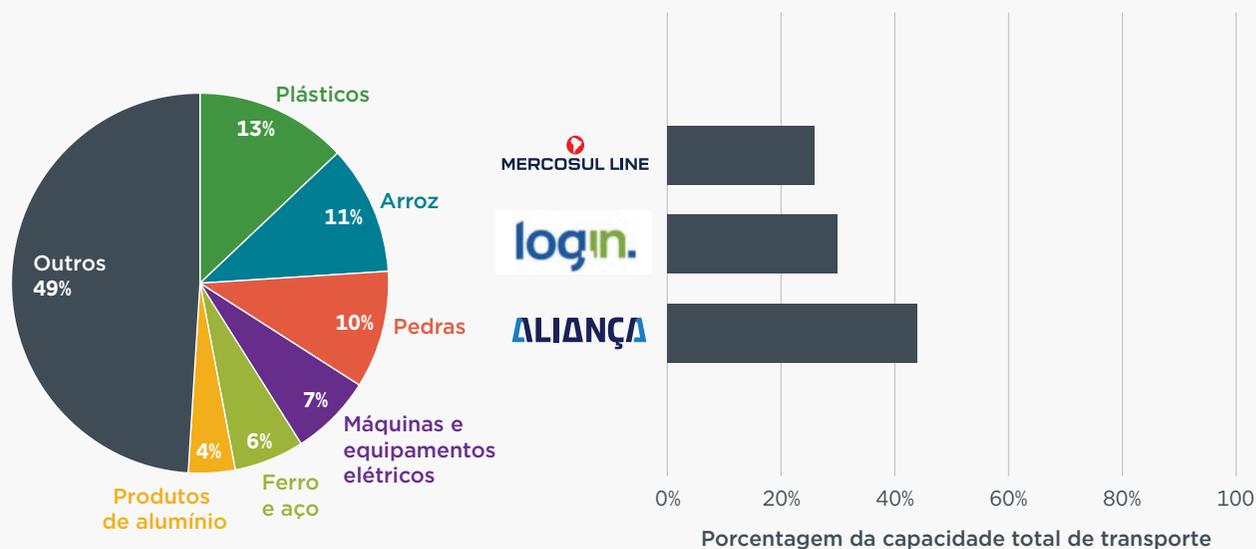
CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO [THEICCT.ORG](https://www.theicct.org)

CARGA CONTEINERIZADA

Três EBNs, cada uma com seis navios registrados, atuavam nesse segmento e colaboravam para oferecer múltiplos serviços: Aliança Navegação e Logística, Log-In Logística Intermodal e Mercosul Line. A Aliança detinha 44% da capacidade de transporte, seguida pela Log-In (30%) e pela Mercosul Line (26%). Todas são subsidiárias de corporações internacionais. A Mediterranean Shipping Company (MSC) detém participação majoritária na Log-in Logística Intermodal, a Aliança faz parte da AP Moller - Maersk, e a Mercosul Line integra o Grupo CMA CGM. Essas EBNs oferecem operações feeder que transferem cargas estrangeiras para importação ou exportação, parte importante dos serviços de cabotagem. Seis produtos representaram 51% do total de toneladas de carga containerizada relacionada à cabotagem; somados a outros 14 produtos, eles representaram 80% do total. O transporte de cargas containerizadas está mais distribuído pelo Brasil que o dos demais tipos de carga. Os principais pontos de origem e destino estão em todas as regiões ao longo da costa.

FIGURA 4

Principais produtos e empresas da cabotagem de carga containerizada em 2021



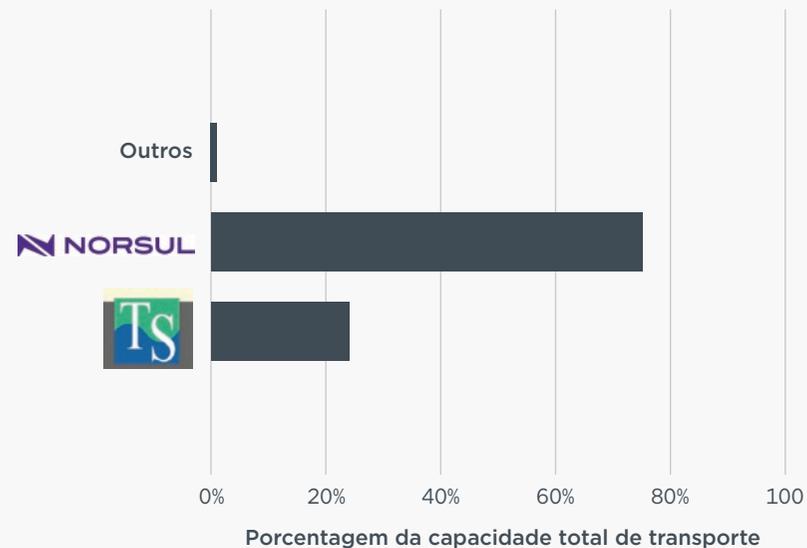
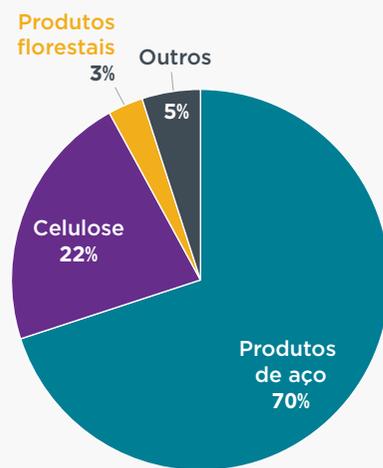
CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO THEICTT.ORG

CARGA GERAL

Desde 2011, a participação da carga geral na tonelagem total de cabotagem no Brasil vem diminuindo constantemente. Dois itens representam mais de 90% da cabotagem de carga geral: produtos siderúrgicos (70%) e celulose (22%), principal matéria-prima para a fabricação de papel. Produtos florestais, como madeira e carvão, são o terceiro item mais comum, mas representam apenas 3% do total de toneladas transportadas. Sete navios (de um total de dez) e duas EBNs responderam por 99% da capacidade de transporte: a Tranship Tranportes Marítimos Ltda. detinha cinco navios e 24% da capacidade de transporte, enquanto a Norsul possuía dois navios e 75% da capacidade de transporte. As principais origens e destinos da cabotagem de carga geral estão associadas a produtos siderúrgicos transportados do Espírito Santo (Região Sudeste) para Santa Catarina (Região Sul); produtos florestais e celulose transportados da Bahia (Nordeste) para o Espírito Santo (Sudeste); e produtos siderúrgicos do Ceará (Nordeste) para São Paulo (Sudeste).

FIGURA 5

Principais produtos e empresas da cabotagem de carga geral em 2021



CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO [THEICCT.ORG](https://www.theicct.org)

INVESTIMENTO EM DESCARBONIZAÇÃO

O programa BR do Mar, incorporado na Lei nº 14.301/2022, atualizou a legislação para aumentar a oferta e qualidade dos serviços de cabotagem no Brasil bem como promover a competitividade das EBNs, especialmente no segmento de cargas containerizadas.⁴ Além disso, a empresa que possui e opera a maior parte das embarcações em atuação na cabotagem no Brasil, a Transpetro, pretende reduzir em 11% as emissões de seus navios e investir R\$ 64 milhões em esforços de descarbonização até 2027.⁵ Entre seus projetos planejados, a empresa lista revestimentos de alta tecnologia no casco dos navios para prevenir incrustações por organismos marinhos (reduzindo assim o consumo de combustível e as emissões de gases de efeito estufa); o emprego de algoritmos avançados para identificar as rotas de navegação mais eficientes; a otimização da combustão do motor principal; e o uso de misturas de biocombustíveis.⁶ Ademais, as principais companhias internacionais de transporte de contêineres que controlam ou possuem empresas em operação na cabotagem no Brasil divulgaram metas de sustentabilidade. Esses objetivos incluem a descarbonização de suas cadeias de abastecimento globais. A Tabela 1 exibe as metas de descarbonização divulgadas pelas empresas.

TABELA 1

Metas de descarbonização das principais empresas internacionais de transporte de contêineres e suas subsidiárias brasileiras.

Corporação internacional	EBN subsidiária	Metas de descarbonização relacionadas ao transporte marítimo internacional
Mediterranean Shipping Company (MSC)	Log-In	<ul style="list-style-type: none">• Atuar ao longo da cadeia de valor da MSC para promover os investimentos necessários ao alcance da neutralidade de carbono em todas as operações, desenvolver soluções de apoio logístico e focar na eficiência energética.• Trabalhar com as partes interessadas para promover o uso de combustíveis alternativos, incluindo a infraestrutura e os sistemas de distribuição necessários.
AP Moller - Maersk	Aliança	<ul style="list-style-type: none">• Meta de descarbonização para 2030 em conformidade com a estratégia de 1,5° C da Science Based Targets Initiative (SBTi) para obter reduções absolutas de emissões entre 35% e 50% a partir da linha de base de 2020.• Meta de atingir a neutralidade de carbono até 2040 em todos os âmbitos e negócios.
Grupo CMA CGM	Mercosul Line	<ul style="list-style-type: none">• Em seu relatório de Responsabilidade Social Empresarial de 2022, a empresa afirmou o objetivo de alcançar a neutralidade climática para a Mercosul Line até 2050, tendo pelo menos 10% de combustíveis alternativos em sua matriz energética até 2023 e atingindo 100% de eletricidade renovável em armazéns logísticos até 2025.• Buscar iniciativas que incluam usar combustíveis alternativos em navios e projetar embarcações com maior eficiência energética.

CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO [THEICT.ORG](https://www.theicct.org)

4 Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/lei/l14301.htm.

5 Transpetro, "Transpetro investe em Eficiência Energética e Descarbonização da sua Frota," news release, 23 ago. 2023, <https://transpetro.com.br/transpetro-institucional/noticias/transpetro-investe-em-eficiencia-energetica-e-descarbonizacao-da-sua-frota.htm>.

6 Transpetro, *Relatório de sustentabilidade 2022*, <https://sustentabilidade.petrobras.com.br>.

Como a frota de cabotagem do Brasil transporta principalmente materiais para a indústria de petróleo e gás, as estratégias para descarbonizar o transporte marítimo nacional exigirão a participação e o apoio desse setor. Uma análise recente mostrou que navios de abastecimento e porta-contêineres são as classes de embarcações responsáveis pela maior parte das emissões na ZEE brasileira.⁷ Ademais, o envolvimento das empresas que operam no segmento de navios de abastecimento e porta-contêineres será crucial para a implementação de medidas nacionais de descarbonização.

⁷ Francielle Carvalho, *Recommendations to Develop a Brazilian Maritime National Action Plan* (Washington, DC: International Council on Clean Transportation, 2023), <https://theicct.org/publication/recommendation-to-develop-a-brazilian-maritime-national-action-plan-aug23/>.

FONTES DE DADOS E METODOLOGIA

As informações apresentadas nas figuras foram obtidas nos bancos de dados da ANTAQ. Essa agência é responsável por regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária. Duas bases de dados da ANTAQ foram consultadas em abril e maio de 2023: [Estatístico Aquaviário](#) e [Navegação Marítima – Frota Geral – Analítica](#).

Os sites das empresas de navegação também foram consultados, mas, quando houve divergência entre as bases de dados da ANTAQ e os relatórios das empresas, priorizaram-se os dados da ANTAQ. Por exemplo, existem diferenças entre os dados da frota de porta-contêineres nas bases da ANTAQ e as informações fornecidas pelas três EBNs em seus websites. Para a frota de carga geral, também identificamos diferenças entre os dados da ANTAQ e os das empresas. A base da ANTAQ contém informações sobre embarcações de carga geral que se misturam com barcaças que podem não estar operando no setor de carga geral. Por exemplo, embora a frota da Tranship esteja incluída na base de dados de carga geral da ANTAQ, a empresa atua mais no setor de petróleo e gás com barcaças de convés aberto.⁸ Os dados da ANTAQ indicam que as empresas do segmento de carga geral operam com barcaças de convés aberto destinadas ao transporte de cargas especiais e não de carga geral; algumas dessas barcaças estão associadas à indústria de petróleo e gás. O site da Norsul informa que a empresa atua no segmento de carga geral com

uma frota de barcaças e rebocadores destinados ao transporte de celulose e produtos siderúrgicos.⁹ Assim, para assegurar a consistência com os demais segmentos de transporte de cabotagem apresentados nesta análise, todos os dados apresentados nas figuras foram obtidos na base da ANTAQ.

A propriedade das EBNs foi obtida das seguintes fontes:

- » Michele Labrut, “Log-In Logística Accept MSC Takeover Offer,” *Seatrade Maritime News*, 23 dez. 2021, <https://www.seatrade-maritime.com/containers/log-logistica-accept-msc-takeover-offer>.
- » “Aliança—A Maersk Company,” acesso em jun. 2023, <https://www.alianca.com.br/a-alianca>.
- » “Especialistas em Cabotagem e Logística,” Mercosul Line, acesso em jun. 2023, <https://www.mercosul-line.com.br/>.

⁸ “Frota,” Tranship, acesso em abr. 2023, <http://www.tstranship.com.br/frota.html>.

⁹ “Navegação – Cabotagem e Longo Curso,” Norsul, acesso em jun. 2023, <https://www.norsul.com/servicos/navegacao/>.

www.theicct.org
communications@theicct.org
[@theicct.org](https://www.theicct.org)