



BOLETIM ANUAL DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

2013

ANÁLISE DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS
NOS PORTOS ORGANIZADOS E
TERMINAIS DE USO PRIVADO

Brasília - 2014

SUMÁRIO

1. CONJUNTURA ECONÔMICA DE 2013.....	3
2. INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS BRASILEIRAS EM 2013.....	6
2.1. PORTOS ORGANIZADOS.....	11
2.1.1. MOVIMENTAÇÃO NOS PRINCIPAIS PORTOS ORGANIZADOS.....	13
2.1.1.1. PORTO DE SANTOS.....	13
2.1.1.2. PORTO DE ITAGUAÍ.....	14
2.1.1.3. PORTO DE PARANAGUÁ.....	16
2.1.1.4. PORTO DO RIO GRANDE.....	18
2.1.1.5. PORTO DO ITAQUI.....	20
2.2. TERMINAIS DE USO PRIVADO – TUPs.....	22
3. COMÉRCIO EXTERIOR.....	23
3.1. EXPORTAÇÕES.....	24
3.2. IMPORTAÇÕES.....	28
4. MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS POR GRUPO DE MERCADORIA.....	30
4.1. MINÉRIO DE FERRO.....	30
4.2. COMBUSTÍVEIS, ÓLEOS MINERAIS E PRODUTOS.....	31
5.2. SOJA.....	32
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	34

1. Conjuntura Econômica de 2013

Em 2013 houve uma fraca recuperação da economia mundial. A desaceleração do PIB mundial recuou 0,3 ponto percentual comparativamente a 2012, registrando uma taxa de crescimento de 2,9%, de acordo com o Fundo Monetário Internacional (FMI).

Nesse ano, os EUA estiveram em melhor situação do que os países da zona do euro, que, por sua vez, apresentaram uma recuperação lenta e insegura (VE, 2013, a). Atualmente, os EUA passam por mudanças notáveis na produção de energia - gás e petróleo extraído de rochas metamórficas com técnicas de mineração -, o que vem reduzindo o custo de produção norte-americano, aumentando a competitividade de sua indústria manufatureira e engendrando um ciclo de repatriação da produção industrial antes centrada na Ásia para abastecer o mercado consumidor norte-americano (IPEA, 2013).

A China vem apresentando uma redução de seu ritmo de expansão, com uma taxa de crescimento do PIB de 7,7%, a mais baixa desde 1999, mas acima da meta do governo chinês de 7,5%. A economia chinesa também vive um momento de ajuste para que o seu crescimento seja guiado pelo aquecimento do consumo interno, com aumento de renda da população, deixando para trás um modelo assentado em investimentos com forte participação de empréstimos de bancos estatais ao setor produtivo (BBC, 2014). De acordo com a reportagem da BBC (2014):

"Nos últimos anos, uma grande expansão nos investimentos – sobretudo os capitaneados pelo governo chinês – puxou o crescimento econômico do país. Mesmo durante a grave crise financeira mundial, os quatro maiores bancos estatais da China continuaram emprestando dinheiro, na tentativa de manter altos índices de crescimento.

Agora há temores de que muitos destes empréstimos foram feitos a investimentos pouco produtivos, e que os bancos correm o risco de não reaver seu dinheiro. Esse problema de crédito pode afetar não só o setor bancário, como também ter impacto no crescimento da economia".

No Brasil, a crise econômica de 2008 interrompeu o movimento de crescimento do PIB que vinha sendo acompanhado pela recuperação do investimento, que, desde então, vem apresentando desempenho instável de queda de 22% em 2009, elevação de 21% em 2010, incremento de 3% em 2011 e queda de 8% em 2012. Nesse período, o PIB caiu apenas no 4º trimestre de 2008 e nos dois primeiros trimestres de 2009,

observando-se sua sustentação através dos investimentos públicos e do reforço das medidas de estímulo da economia com a utilização dos bancos públicos na ampliação da disponibilidade de crédito ao consumo e ao setor produtivo (Lopreato e Dedecca, 2013).

Em 2013, a combinação dos esforços de manutenção dos investimentos públicos, de crise prolongada nos países desenvolvidos e da necessidade de as empresas multinacionais repatriarem seus recursos induziram à redução do investimento privado na economia brasileira no período. De acordo com Lopreato e Dedecca (2013), a situação econômica só não se agravou graças à manutenção do financiamento público, dos investimentos públicos em infraestrutura e dos investimentos da Petrobrás na extração de petróleo do pré-sal e na construção de novas refinarias.

Na avaliação setorial da economia nacional, observou-se a perda da participação da indústria de transformação – que não foi agravada para a indústria como um todo graças ao incremento da participação da construção civil no período. A agricultura também perdeu importância: os dados da Tabela 2 abaixo indicam que o setor responde por uma parcela limitada do produto, apesar de ser extremamente importante para o resultado da balança comercial. O setor de serviços destaca-se pela sua relevância na dinâmica do crescimento, respondendo por cerca de 2/3 do PIB.

Tabela 2 – PIB – Participação Setorial Relativa

Setor	Histórico			Projeção	
	2001-2005	2006-2010	2011	2012-2016	2017-2021
% PIB Brasil					
Agropecuária	6	5,9	5,9	5,9	6
Indústria	28,2	27,2	27	27,8	28,3
Serviços	65,8	66,9	67,1	66,3	65,7

Fonte: EPE (2011).

A preservação do ciclo das commodities, mesmo durante os anos de crise global, sustentou a situação da balança comercial brasileira até 2012, assim como a menor dependência do país às importações de petróleo. No entanto, no decorrer de 2013, a ampliação do déficit dos produtos industrializados e da conta petróleo e derivados deteriorou a situação da balança comercial.

O superávit final da balança comercial de 2013 foi de US\$ 2,6 bilhões, o pior registrado em 13 anos. A despeito da desvalorização do Real ao longo de 2013, observou-

se a redução dos valores das exportações no período, registrada em US\$ 242,2 bilhões, e a elevação dos valores das importações em 6,5% registrada em US\$ 239,6 bilhões. Comparativamente a 2012, observou-se uma redução de 86,7% do superávit em comparação com os US\$ 19,4 bilhões registrados em 2012 (MDIC, 2014).

A conta do petróleo e derivados influenciou fortemente esse resultado. O crescimento de 15% das importações de combustíveis e lubrificantes (registrado em US\$ 40,5 bilhões) em 2013 e o registro atrasado de importações realizadas em 2012 (de US\$ 4,6 bilhões) contribuiu para o desempenho geral das importações brasileiras. Concomitantemente, paradas programadas para manutenção de algumas plantas da Petrobrás provocaram a queda na produção doméstica e, consequentemente, a diminuição das exportações em 31% em 2013 (registrada em US\$ 12,9 bilhões) (VE, 2014, b).

A balança comercial do agronegócio, por sua vez, obteve um bom desempenho em 2013, com superávit de US\$ 82,9 bilhões de acordo com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, 4,4% superior ao observado em 2012. O destaque recaiu sobre o complexo da soja (óleo, farelo e grão), responsável por 31% das exportações do agronegócio brasileiro. A expectativa do Ministério é de que em 2014 a queda nos preços de algumas commodities agrícolas em função da oferta elevada resulte em um resultado comercial inferior ao observado em 2013.

2. Instalações Portuárias Brasileiras em 2013

A movimentação total de cargas nas instalações portuárias brasileiras no ano de 2013 foi de 931 milhões de toneladas, apresentando um incremento relativo de 2,9% e absoluto de 26,6 milhões de toneladas em relação ao ano de 2012.

Algumas instalações portuárias apresentaram redução na movimentação de cargas comparativamente ao ano de 2012, outras apresentaram um forte crescimento em seus números de movimentação. O ano de 2013 foi um ano de lenta recuperação da economia internacional, de queda do preço das commodities e de baixo crescimento do PIB brasileiro. Foi também um ano em que o país apresentou uma supersafra de produtos agrícolas, com destaque para a soja e o milho. Esses foram fatores, de uma maneira geral, que influenciaram o desempenho do agregado da movimentação de cargas no transporte aquaviário brasileiro.

Tabela 1 – Movimentação Geral de Cargas nos Portos e Terminais Brasileiros – 2011-2013.

GRUPO / ANO	2011			2012			2013		
	Ton.	%	Var. %	Ton.	%	Var. %	Ton.	%	Var. %
1. NATUREZA DA CARGA									
GRANEL SÓLIDO	543.108.088	61,3	7,6	554.574.789	61,3	2,0	569.011.946	61,1	2,6
GRANEL LÍQUIDO	212.302.167	24,0	0,9	217.457.055	24,0	2,3	219.986.671	23,6	1,2
CARGA GERAL	130.149.953	14,7	9,6	132.368.941	14,6	1,7	142.046.580	15,3	7,3
TOTAL	885.560.212	100,0	6,2	904.400.787	100,0	2,1	931.045.202	100,0	2,9
2. TIPO DE NAVEGAÇÃO									
LONGO CURSO	657.677.377	74,3	6,8	670.481.914	74,2	1,9	685.843.602	73,7	2,3
CABOTAGEM	193.392.534	21,8	4,1	201.241.130	22,2	3,9	204.657.928	22,0	1,7
NAVEGAÇÃO INTERIOR	31.638.112	3,6	11,5	30.034.325	3,3	-5,5	35.215.806	3,8	17,3
APOIO MARÍTIMO	1.520.588	0,2	-28,0	1.570.801	0,2	0,5	3.888.514	0,4	147,5
APOIO PORTUÁRIO	1.331.601	0,2	-12,9	1.072.617	0,1	-19,4	1.439.351	0,2	34,2
TOTAL	885.560.212	100,0	6,2	904.400.787	100,0	2,1	931.045.202	100,0	2,9
3. INSTALAÇÕES									
PORTOS ORGANIZADOS	309.007.269	34,9	7,0	316.841.434	35,0	2,3	338.277.606	36,3	6,8
TERMINAIS DE USO PRIVADO	576.552.943	65,1	5,8	587.559.353	65,0	1,9	592.767.596	63,7	0,9
TOTAL	885.560.212	100,0	6,2	904.400.787	100,0	2,1	931.045.202	100,0	2,9
4. SENTIDO									
EMBARQUE	593.177.264	67,0	5,5	606.416.833	67,1	2,2	620.317.312	66,6	2,3
DESEMBARQUE	292.382.948	33,0	7,5	297.983.954	32,9	1,8	310.727.889	33,4	4,3
TOTAL	885.560.212	100,0	6,2	904.400.787	100,0	2,1	931.045.202	100,0	2,9

Fonte: Anuários Estatísticos e Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ 2014.

A movimentação de **granel sólido** representou 61,1% do total de cargas movimentadas no ano de 2013, apresentando um desempenho 2,6% superior ao observado em 2012. Em 2013, do incremento total de 26,6 milhões de toneladas observado em relação a 2012, os granéis sólidos foram responsáveis pelo acréscimo de 14,4 milhões de toneladas, liderados pelo excelente desempenho de produtos do setor agrícola, com destaque para a movimentação de soja (acréscimo de 9,7 milhões de toneladas), de milho (acréscimo de 5,7 milhões de toneladas) e fertilizantes e adubos (acréscimo de 2,1 milhões de toneladas).

Gráfico 1 – Evolução da movimentação de carga, por natureza.



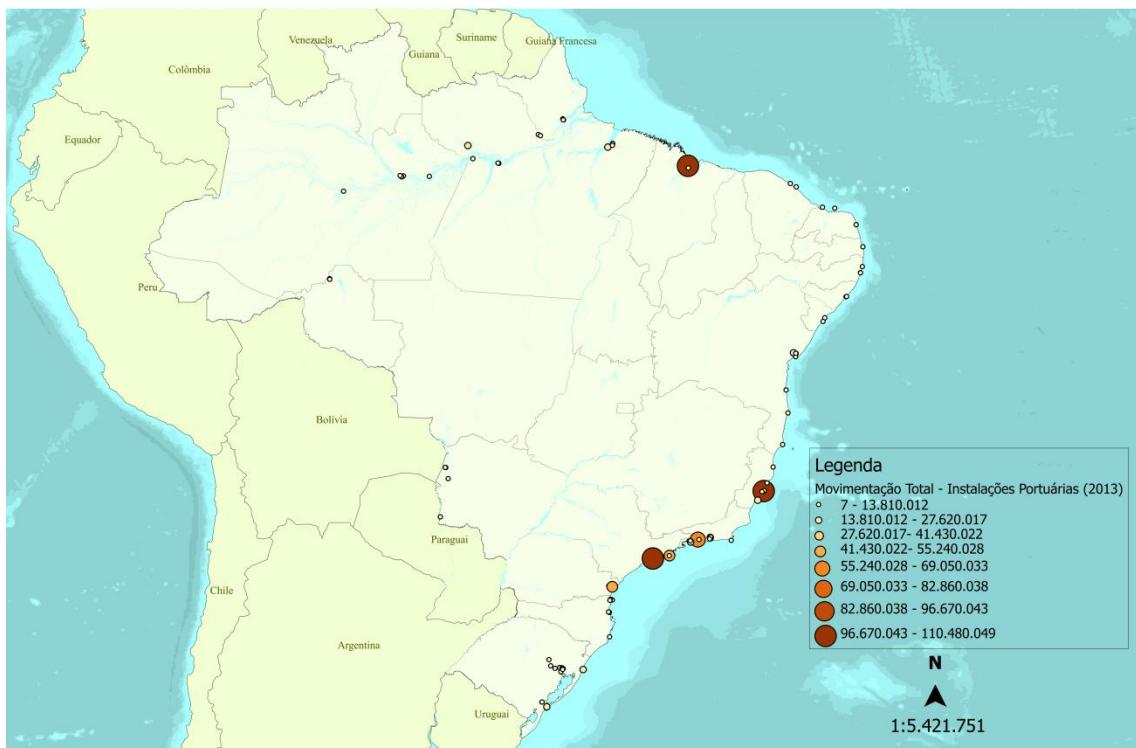
Fonte: Anuários Estatísticos Portuários e Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

Em 2013, a movimentação de **granel líquido** apresentou um crescimento de 1,2% em relação a 2012, registrando a movimentação de 192,5 milhões de toneladas. O desempenho dos granéis líquidos é preponderantemente determinado pelo mercado de combustíveis, óleos minerais e produtos, no qual a Petrobrás S.A. se destaca. Observou-se a redução de 3,8 milhões de toneladas na movimentação total de combustíveis, óleos minerais e produtos em 2013. Houve crescimento de 8,2%, das importações de combustíveis, óleos minerais e produtos para suprimento da demanda interna, o que representou 38,9 milhões de toneladas importadas no ano. No entanto, as exportações da mercadoria apresentaram uma retração acentuada de 34,8%, com a movimentação de 13,5 milhões de toneladas exportadas. Na cabotagem, observou-se o crescimento de 0,4% no comparativo anual de 2012 e 2013, movimentando 134,1 milhões de toneladas.

A movimentação de **carga geral** apresentou um bom desempenho no comparativo dos anos de 2013 e 2012, com crescimento de 7,3%. No entanto, quando a

análise desse tipo de carga é segmentada entre as cargas gerais soltas e as cargas gerais conteinerizadas o desempenho não foi homogêneo. Enquanto a movimentação da carga geral conteinerizada apresentou um desempenho excepcional, com crescimento de 12,2% (com incremento de 10,7 milhões de toneladas movimentadas no comparativo de 2012 e 2013), a movimentação de carga geral solta apresentou um decréscimo de 2,2% no comparativo anual, o que representou uma queda na movimentação de 1 milhão de toneladas.

Mapa 1 – Distribuição das Instalações Portuárias e Movimentação de Cargas, 2013.



Fonte: Anuários Estatísticos Portuários e Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

Os dados de 2013, quando analisados pelo tipo de navegação da carga, apresentaram informações interessantes. A **navegação de apoio marítimo** apresentou taxa de crescimento expressiva, de 147,5%. A navegação de apoio marítimo fornece apoio logístico às unidades de exploração e produção de petróleo *offshore*, as abastecendo de insumos necessários à operação e que, em função da intensificação da exploração do Pré-Sal no país, deu um salto expressivo no comparativo de 2012 e 2013.

A **navegação interior** também apresentou um bom desempenho em 2013, com uma taxa de crescimento de 17,3%. As principais cargas movimentadas pelas vias

interiores foram soja (6,7 milhões de toneladas), combustíveis, óleos minerais e produtos (6,2 milhões de toneladas) e minério de ferro (5,7 milhões de toneladas).

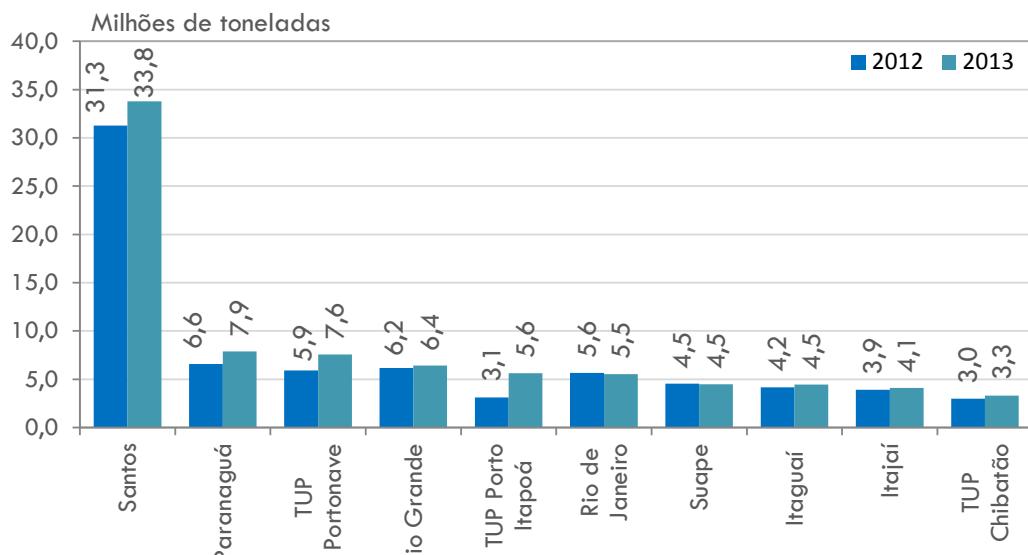
A **navegação de longo curso** apresentou um crescimento de 2,3% em 2013 comparativamente ao ano de 2012. As principais mercadorias movimentadas em 2013 foram minério de ferro (322,1 milhões de toneladas), mercadorias conteinerizadas (com destaque para os plásticos e suas obras, carnes de aves e produtos químicos orgânicos) - 78,2 milhões de toneladas -, combustíveis, óleos minerais e produtos (52,5 milhões de toneladas) e soja (43,1 milhões de toneladas).

Em 2013, a **navegação de cabotagem** apresentou taxa de crescimento de 1,7% em relação ao ano de 2012, movimentando 204,6 milhões de toneladas. O interessante foi o expressivo crescimento da movimentação de carga geral conteinerizada pela cabotagem no comparativo de 2012 e 2013, de 22,5% (o equivalente ao incremento de 3,6 milhões de toneladas de peso bruto dos contêineres). Ao mesmo tempo em que se observou esse crescimento, houve uma pequena redução da movimentação de carga geral solta na navegação de cabotagem em 3,6% (o equivalente a 373,5 mil toneladas).

No ano de 2013, a **movimentação de contêineres** nas instalações portuárias apresentou um crescimento expressivo, de 12,2%, acumulando, ao final de 2013, a movimentação de 98 milhões de peso bruto de contêineres¹ (cerca de 5,7 milhões de unidades de contêineres e 8,9 milhões de TEUs).

¹ O peso bruto do contêiner inclui o peso das mercadorias acrescido da tara do contêiner.

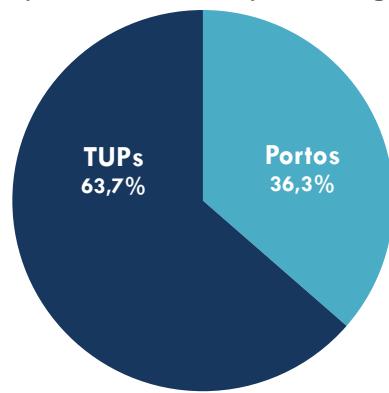
Gráfico 2 – Principais Instalações Portuárias – Contêineres (peso bruto) - 2012-2013



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

A movimentação de cargas nos portos organizados e terminais de uso privado foi, respectivamente, 338,3 e 592,8 milhões de toneladas. A movimentação de cargas nos TUPs representou 63,7% do total de cargas em 2013, percentual que vem apresentando um pequeno decréscimo nos últimos 4 anos. Em 2013, a movimentação dos portos organizados foi 6,8% superior comparativamente a 2012, concentrando 36,3% da movimentação de cargas das instalações portuárias brasileiras (Gráfico 3).

Gráfico 3 – Participação na movimentação de cargas 2013 – Portos x TUPs



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

2.1. Portos Organizados

Os portos organizados em 2013 movimentaram 338,3 milhões de toneladas, 6,8% a mais do que em 2012.

Cinco portos foram responsáveis pela maior parte da movimentação total de cargas nos portos organizados. Juntos, os portos de Santos, Itaguaí, Paranaguá, Rio Grande e Itaqui movimentaram 235,9 milhões de toneladas, o que representou cerca de 70% da movimentação total de cargas nos portos organizados brasileiros.

Em termos de toneladas movimentadas, o porto de Santos foi o porto que apresentou a participação mais expressiva entre os portos organizados (29,5%) e um crescimento de 10%, fechando o ano de 2013 com a movimentação de 99,8 milhões de toneladas². Em 2013, o Porto apresentou um incremento de 9,1 milhões de toneladas em sua movimentação total de cargas comparativamente a 2012, com destaque para a movimentação de contêineres, açúcar, soja e milho, como será visto mais detidamente adiante.

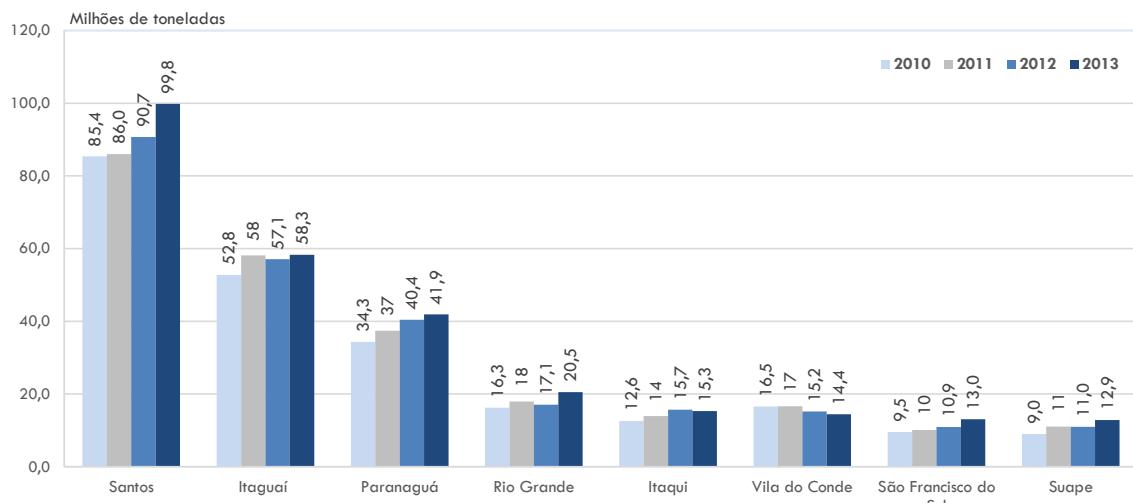
O porto de Itaguaí, com a segunda maior taxa de participação na movimentação de cargas dos portos organizados (17,2%), apresentou um incremento de 2,2% no seu total de movimentação de carga em relação ao ano de 2012.

Em seguida, destacaram-se os portos de Paranaguá e Rio Grande, com taxas de crescimento de, respectivamente, 3,6% e 20,3% em relação a 2012. O incremento de 3,4 milhões de toneladas que o porto de Rio Grande apresentou deve-se, em grande medida, ao escoamento da supersafra de soja de 2013.

O porto de Itaqui foi responsável pela movimentação de 15,3 milhões de toneladas em 2013, apresentando um decréscimo de 2,6% em relação ao ano anterior.

² Esse número considera apenas o porto organizado de Santos, sem levar em consideração a movimentação dos terminais de uso privado em Santos.

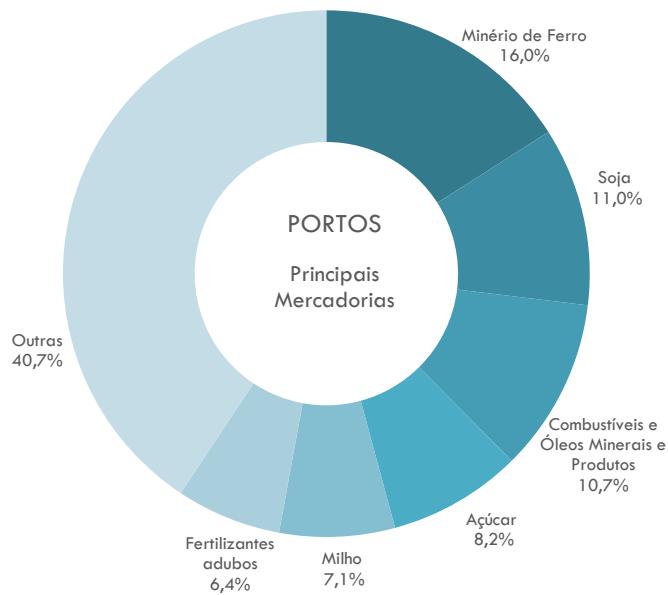
Gráfico 4 – Evolução da Movimentação de Cargas nos Principais Portos



Fonte: Anuários Estatísticos Portuários e Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

As dez principais mercadorias movimentadas nos portos organizados (minério de ferro, soja, combustíveis e óleos minerais, açúcar, milho, fertilizantes e adubos, farelo de soja, produtos químicos orgânicos, plástico e suas obras e trigo) representaram 68,4% da movimentação de cargas nessas instalações.

Gráfico 5 – Participação das Principais Mercadorias na Movimentação de Cargas nos Portos



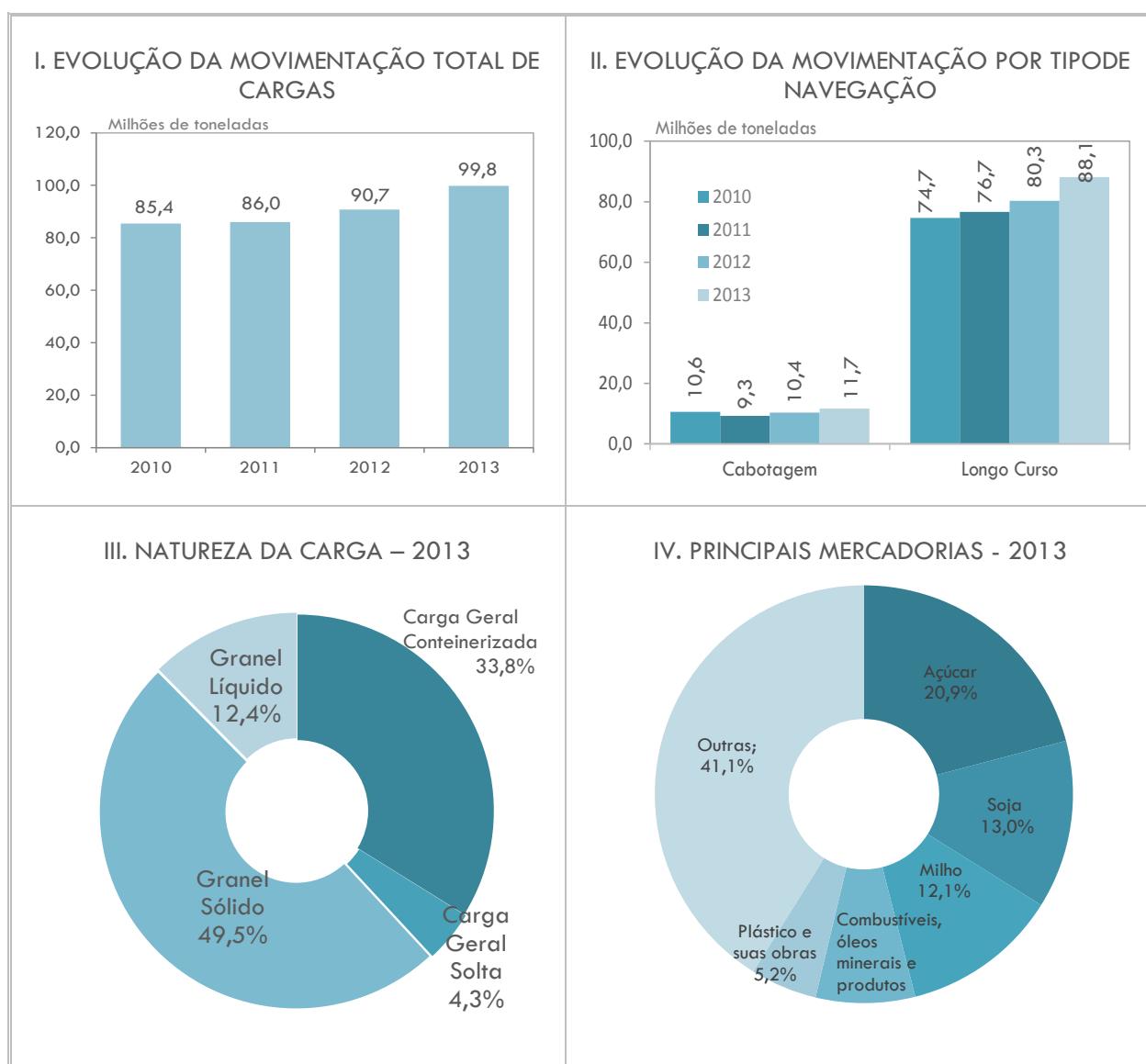
Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

2.1.1. Movimentação nos Principais Portos Organizados

2.1.1.1. Porto de Santos

O porto de Santos enfrentou em 2013 os megacongestionamentos para o escoamento da supersafra agrícola brasileira. A despeito das dificuldades, apresentou um incremento de 10% na movimentação de cargas comparativamente a 2012, movimentando 99,8 milhões de toneladas. O crescimento de 10% observado no Porto equivale a 3,4 vezes a taxa de expansão observada para o conjunto das instalações portuárias brasileiras em 2013.

Quadro 1 – Porto de Santos



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

O Porto foi responsável por 10,7% de toda a movimentação de cargas no país e a projeção da CODESP é de que em 2014 o porto de Santos movimente 122 milhões de toneladas (VE, 2013, c). O crescimento na movimentação de contêineres (8%), de açúcar (16,8%), soja (9,4%) e milho (12,6%) foi determinante para o excepcional desempenho do porto de Santos comparativamente a 2012. Os grupos de mercadorias plásticos e suas obras, café e produtos químicos destacaram-se como as principais mercadorias conteinerizadas movimentadas pelo Porto em 2013.

O crescimento das exportações foi de 5,2 milhões de toneladas, 8,6% em relação a 2012, com destaque para o açúcar (17,5%), soja (10,1%) e milho (12,0%). As importações apresentaram um crescimento de 12,6% em relação a 2012, com destaque para contêineres (17,1%), fertilizantes e adubos (10,9%) e trigo (15,6%). Entre as principais mercadorias importadas através de contêineres na navegação de longo curso destacam-se os plásticos e suas obras (14,3% do total importado via contêineres pelo porto de Santos), seguidos pelos produtos químicos orgânicos (13%) e pelos produtos químicos inorgânicos (5,9%).

No comparativo dos anos de 2011 e 2012, observou-se uma redução de 7,2% no número de atracções no porto de Santos, o que representou uma queda de 413 atracções, em razão do aumento da tonelagem movimentada dado o uso de embarcações de maior porte, viabilizado pela dragagem de aprofundamento do canal de navegação. E, em 2013, essa tendência teve continuidade, observando-se uma redução de 6% em relação a 2012 (redução de 677 atracções no período).

2.1.1.2. Porto de Itaguaí

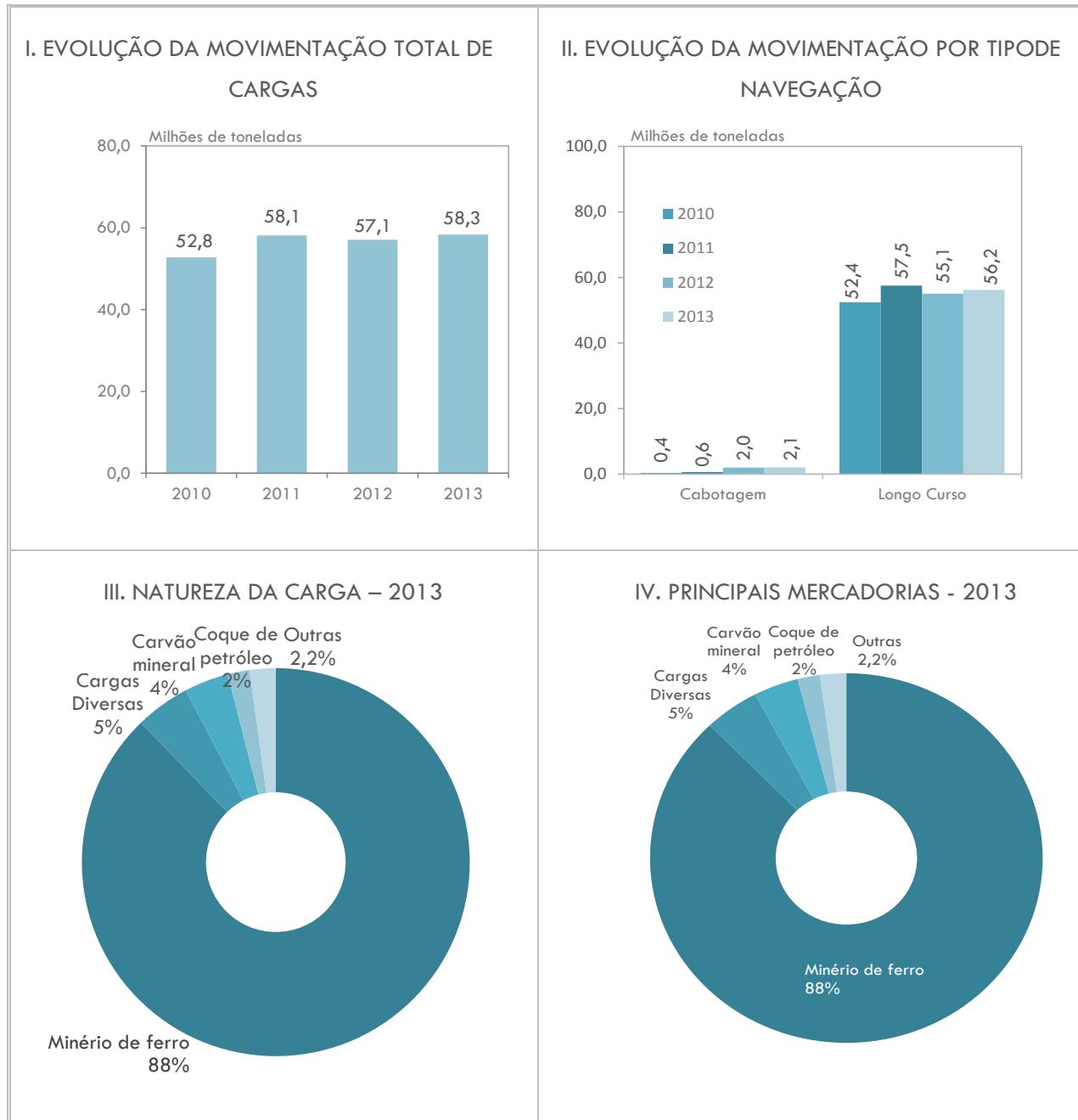
Em 2013, o porto de Itaguaí movimentou 58,3 milhões de toneladas, um acréscimo de 2,2% em relação a 2012, sendo responsável por 6,3% de toda movimentação observada nas instalações portuárias brasileiras em 2013.

O minério de ferro respondeu por 88% da pauta de mercadorias movimentadas pelo Porto, apresentando um crescimento em relação ao ano anterior de 2% com a movimentação de 50,5 milhões de toneladas do metal. A movimentação de

minério de ferro no porto de Itaguaí corresponde a 97,6% de toda a exportação de mercadorias realizada pelo Porto.

No longo curso, as importações de mercadorias respondem por 7,9% da movimentação. Dentre as principais mercadorias importadas, destacou-se a importação de carvão mineral (2,1 milhões de toneladas) e coque de petróleo (1 milhão de toneladas).

Quadro 2 – Porto de Itaguaí



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

2.1.1.3. Porto de Paranaguá

O porto de Paranaguá movimentou 41,9 milhões de toneladas em 2013, apresentando um crescimento de 3,6% em relação a 2012, sendo responsável por 4,5% de toda movimentação observada nas instalações portuárias brasileiras em 2013.

A pauta de mercadorias movimentadas no Porto foi composta por produtos agrícolas e relacionados, com destaque para soja (19,2% da movimentação do porto de Paranaguá em 2013), fertilizantes e adubos (19,1%), farelo de soja (13,1%), açúcar (12,7%) e milho (10,9%). A movimentação de soja destacou-se pelo incremento observado em relação ao ano de 2012, de 16,9% em 2013. O milho, mesmo sendo uma mercadoria de destaque na pauta de mercadorias movimentadas, apresentou um decréscimo em 2013 de 10% em relação ao ano de 2012.

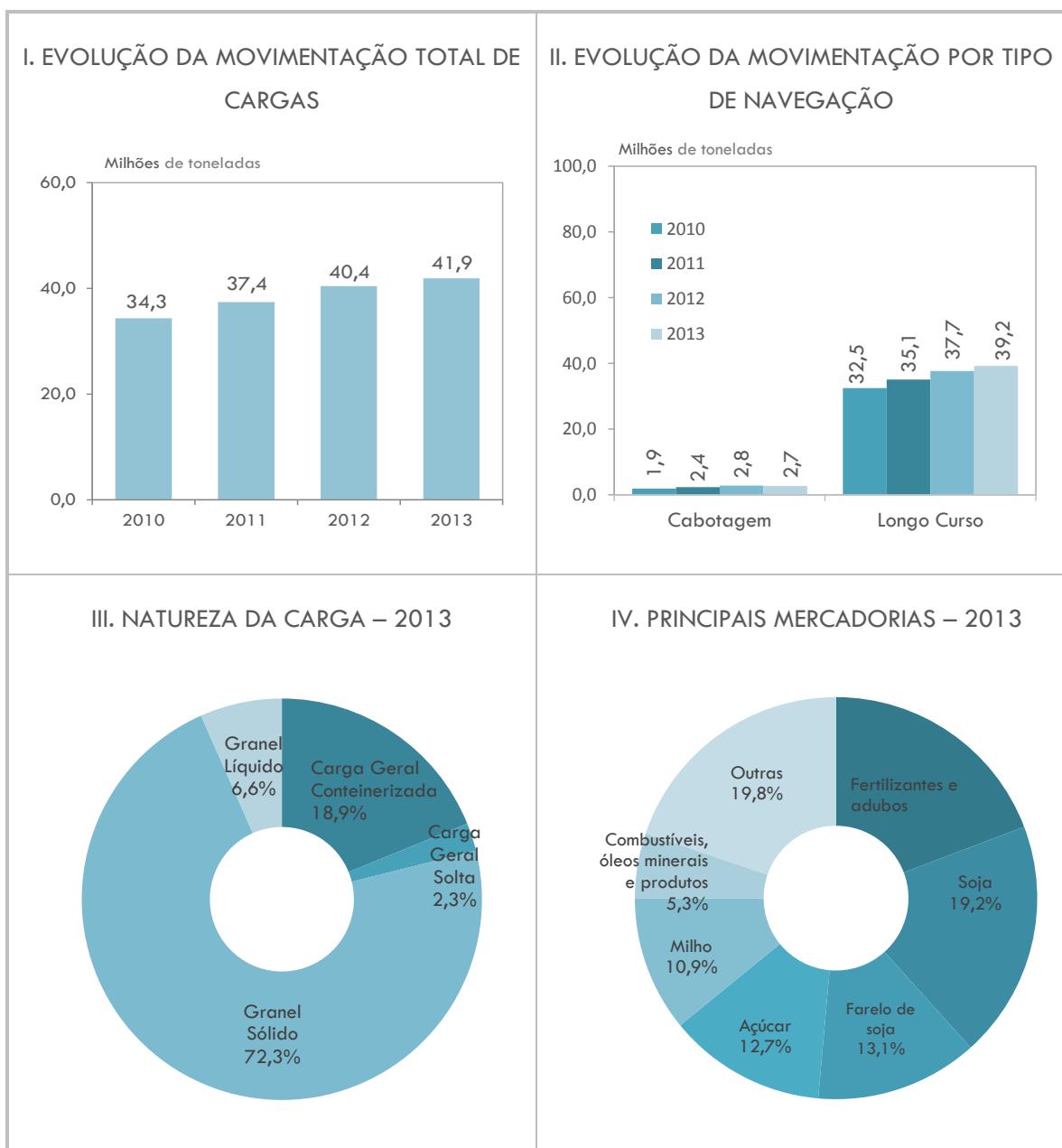
Apenas a título de esclarecimento, o cultivo do milho foi adotado no país para enriquecer e preparar o solo para a produção se soja, carro-chefe da agricultura brasileira. No entanto, ganhou envergadura, tornando-se um negócio com vida própria: de acordo com dados da Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB) a produção de milho de 2013 foi de 81 milhões de toneladas e a da soja 81,4 milhões de toneladas. Ao longo do ano de 2013, os dois produtos agrícolas disputaram espaços nos caminhões, nos armazéns e nos portos do país.

No longo curso, as exportações respondem por 67,8% da movimentação, com destaque para a soja, farelo de soja, açúcar, milho e mercadorias conteinerizadas. Essas exportações somaram 26 milhões de toneladas. Dentre as mercadorias conteinerizadas exportadas pelo porto de Paranaguá, destacaram-se as carnes de aves congeladas, madeiras e papel cartão e obras.

Os fertilizantes e adubos e as mercadorias conteinerizadas respondem por 88,9% do fluxo de importação do porto de Paranaguá, totalizando 11,2 milhões de toneladas. Dentre as principais mercadorias conteinerizadas importadas pelo porto de Paranaguá, estão plásticos e suas obras e obras de pedra, gesso e amianto.

A navegação de cabotagem apresentou um declínio no comparativo anual de 2012 e 2013 de 3,9%. As principais mercadorias movimentadas na cabotagem foram os combustíveis e óleos minerais, as mercadorias conteinerizadas (carnes bovinas e de aves congeladas e papel, cartão e obras) e o sal.

Quadro 3 – Porto de Paranaguá



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

2.1.1.4. Porto de Rio Grande

O porto de Rio Grande movimentou 20,5 milhões de toneladas em 2013, apresentando um crescimento excepcional de 20,3% em relação a 2012, sendo responsável por 2,2% de toda movimentação observada nas instalações portuárias brasileiras em 2013.

As principais mercadorias movimentadas pelo porto de Rio Grande foram soja (23,9%), fertilizantes e adubos (14,1%), combustíveis e óleos minerais (13,5%) e arroz (6,3%). A movimentação de soja destacou-se pelo incremento de 100% observado em relação ao ano de 2012. Os fertilizantes e adubos apresentaram um incremento de 7,2%, os combustíveis e óleos minerais 32,4%, mas o arroz apresentou um decréscimo de movimentação de 29,3% em comparação com o ano de 2012.

A movimentação de contêineres também foi destaque no porto de Rio Grande, apresentando, em 2013, um incremento de 31,3% em relação a 2012, registrando a movimentação de 6,4 milhões de peso bruto de contêineres. As principais mercadorias conteinerizadas foram arroz (700 mil toneladas), plásticos e suas obras (596 mil toneladas), carnes de aves congeladas (494 mil toneladas) e fumo e derivados (493 mil toneladas).

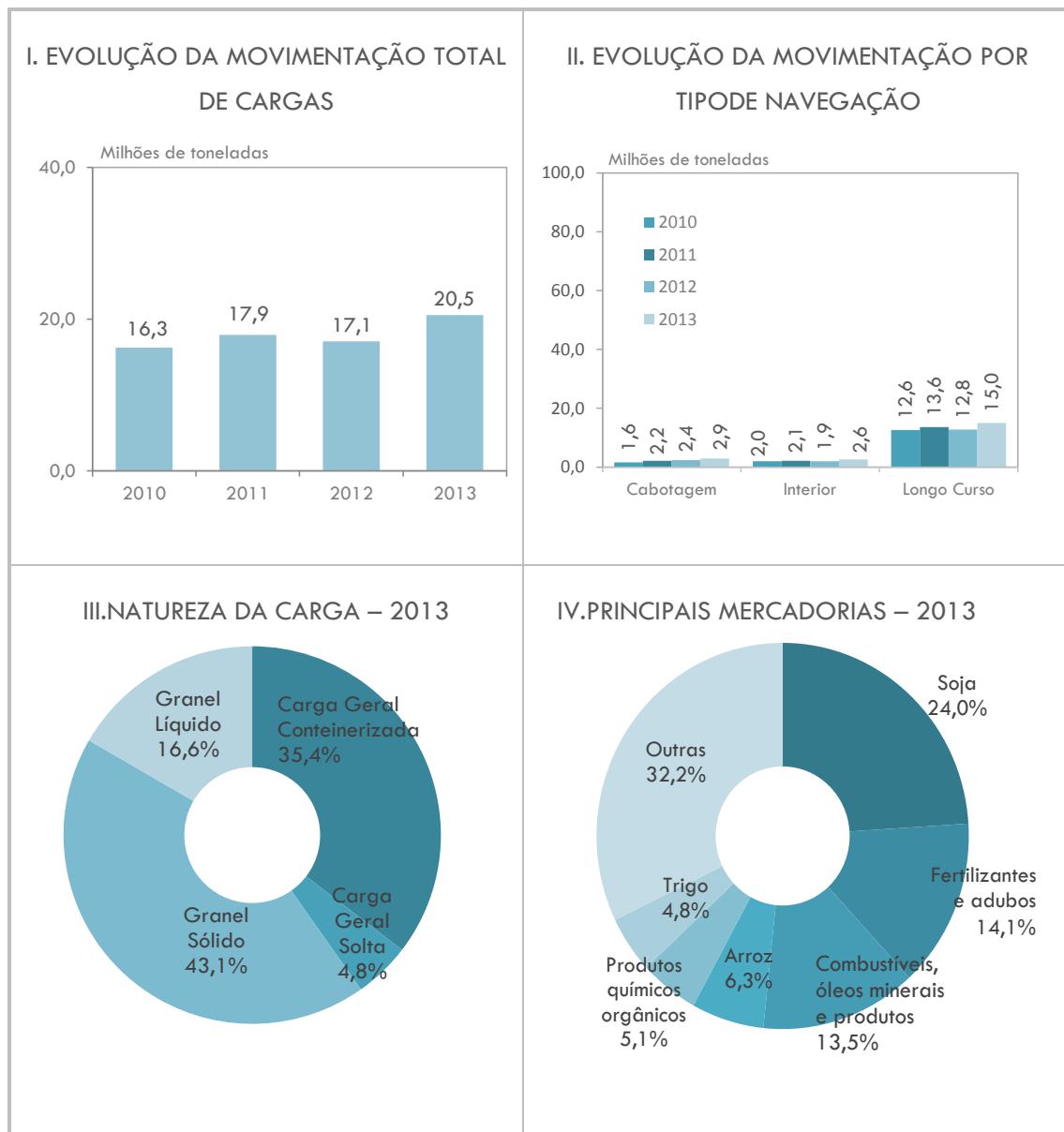
Em 2013, a navegação de longo curso apresentou um crescimento de 17,7% em relação a 2012, movimentando 15 milhões de toneladas no ano. No longo curso, as exportações de mercadorias respondem por 67,2% da movimentação, com destaque para as mercadorias conteinerizadas (carnes de aves congeladas, fumo e derivados e plásticos e suas obras), a soja e o trigo. Nas importações, o destaque foi o grupo de mercadorias fertilizantes e adubos, que representou 48,3% das importações de longo curso realizadas pelo porto de Rio Grande.

A navegação de cabotagem apresentou um incremento de 24,1% em 2013, comparativamente a 2012. As principais mercadorias movimentadas na cabotagem foram combustíveis e óleos minerais, as mercadorias conteinerizadas (arroz, plásticos e suas obras e preparações alimentícias) e trigo.

A navegação interior apresentou um crescimento expressivo em 2013 comparativamente a 2012, de 32,7% sendo responsável pela movimentação de 2,5

milhões de toneladas. Na navegação interior, as principais mercadorias movimentadas foram combustíveis e óleos minerais, produtos químicos orgânicos, soja e celulose.

Quadro 4 – Porto de Rio Grande



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

2.1.1.5. Porto de Itaqui

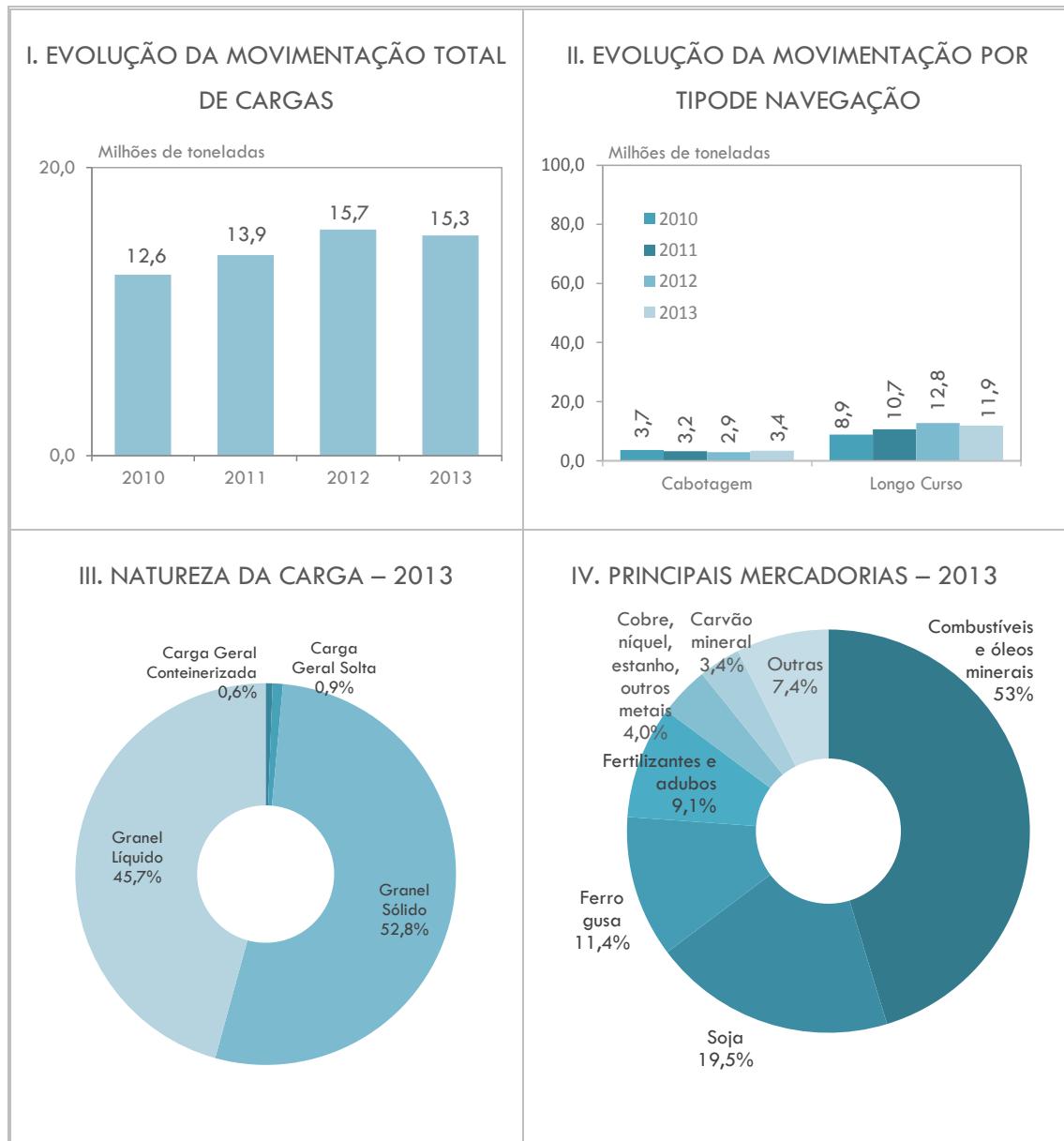
O porto de Itaqui movimentou 15,3 milhões de toneladas em 2013, apresentando um decréscimo de 2,6% em relação a 2012, sendo responsável por 1,6% de toda movimentação observada nas instalações portuárias brasileiras em 2013.

A pauta de mercadorias movimentadas no porto de Itaqui foi composta por combustíveis e óleos minerais (45,3%), soja (19,5%) e ferro gusa (11,4%). A movimentação de combustíveis e óleos minerais e ferro gusa apresentou um decréscimo de, respectivamente, 7,4% e 9,2%. Em 2013, a movimentação de soja apresentou um crescimento de 8,4% em relação a 2012.

Em 2013, a navegação de longo curso apresentou um decréscimo de 7% em relação a 2012, movimentando 11,8 milhões de toneladas no ano. No longo curso, as exportações de mercadorias respondem por 48,1% da movimentação de mercadorias do porto de Itaqui, com destaque para a soja e o ferro gusa, que juntas representam 82,6% de toda a exportação do porto. Nas importações, o destaque recai sobre o grupo de mercadorias combustíveis e óleos minerais, que representa mais de metade da pauta de mercadorias importadas pelo porto de Itaqui.

A navegação de cabotagem apresentou um incremento de 16,8% em 2013 comparativamente a 2012, movimentando 3,4 milhões de toneladas. A principal mercadoria movimentada pela navegação de cabotagem foi combustível, óleos minerais e produtos.

Quadro 5 – Porto de Itaqui

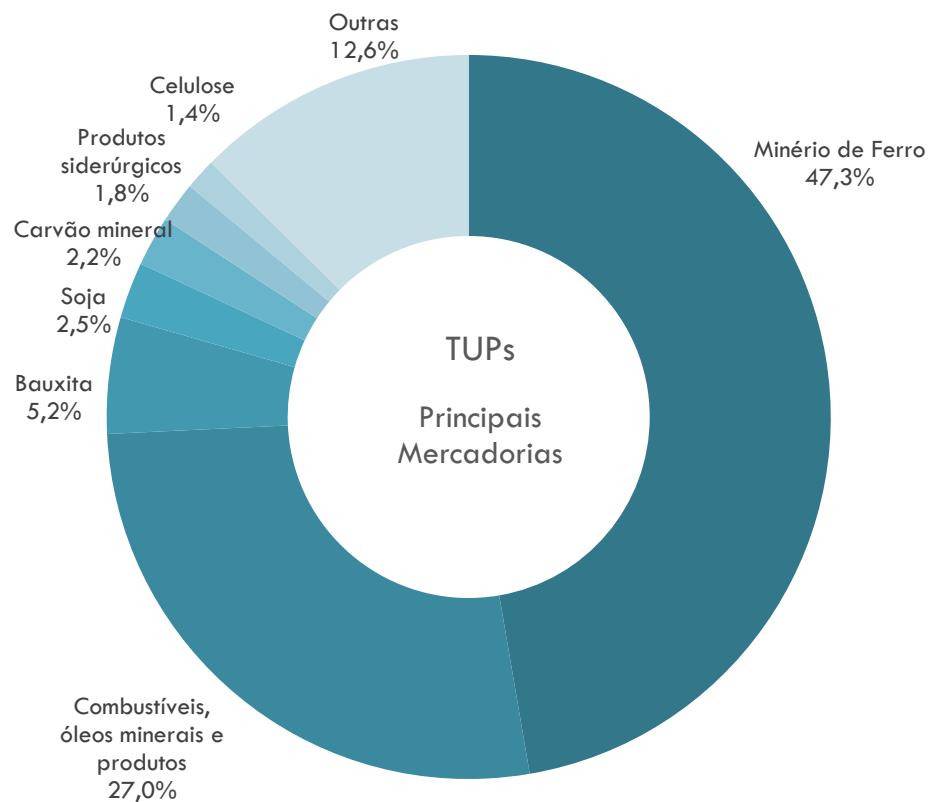


Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

2.2. Terminais de Uso Privado - TUPs

Em 2013, os TUPs movimentaram 592,8 milhões de toneladas, o que significou um crescimento de 0,9% em relação a 2012. Minério de ferro e combustíveis, óleos minerais e produtos foram responsáveis por 74,3% da movimentação de cargas dos TUPs e por 56% de toda movimentação de cargas do sistema portuário brasileiro. Portanto, não é de se estranhar que dos dez TUPs que mais movimentaram cargas em 2013, quatro deles têm como principal grupo de mercadoria movimentada o minério de ferro e cinco, os combustíveis, óleos minerais e produtos. Essas dez instalações portuárias foram responsáveis por 72,3% de tudo que foi movimentado nos terminais de uso privado e por 46,1 % do total nacional.

Gráfico 5 – Participação das Principais Mercadorias na Movimentação de Cargas nos TUPs

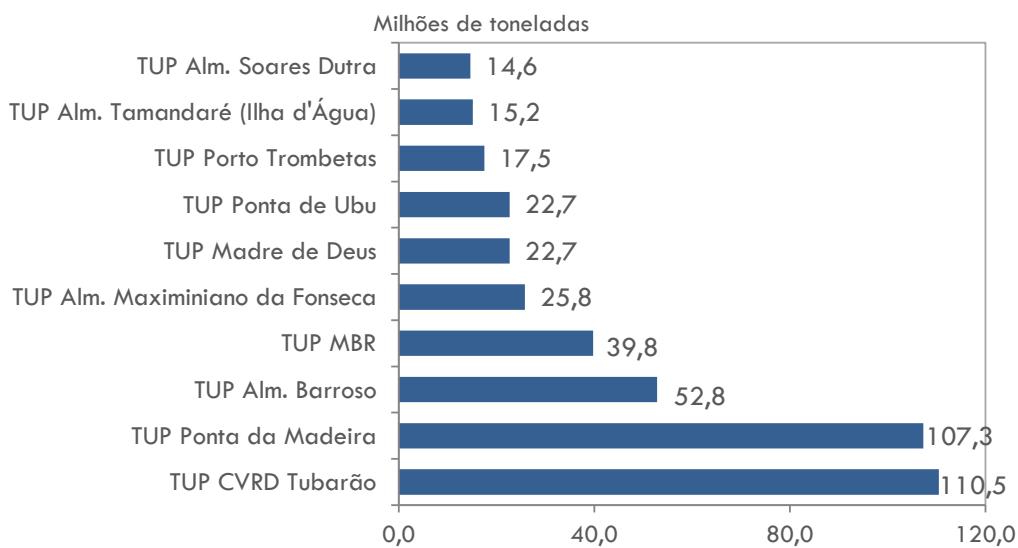


Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

O TUP CVRD Tubarão-ES movimentou 110,5 milhões de toneladas de cargas, sendo a instalação portuária que mais movimentou cargas no país. Especialista na movimentação de minério de ferro, tal produto representou 92,6% de todas as operações do terminal em 2013.

Entre os TUPs especializados em granel líquido, destaca-se o TUP Almirante Barroso – SP que movimentou 52,8 milhões de toneladas no ano de 2013. O Terminal foi responsável por 27,5% de toda a movimentação de combustíveis, óleos minerais e produtos no Brasil.

Gráfico 6 – Principais TUPs em Movimentação - 2013



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

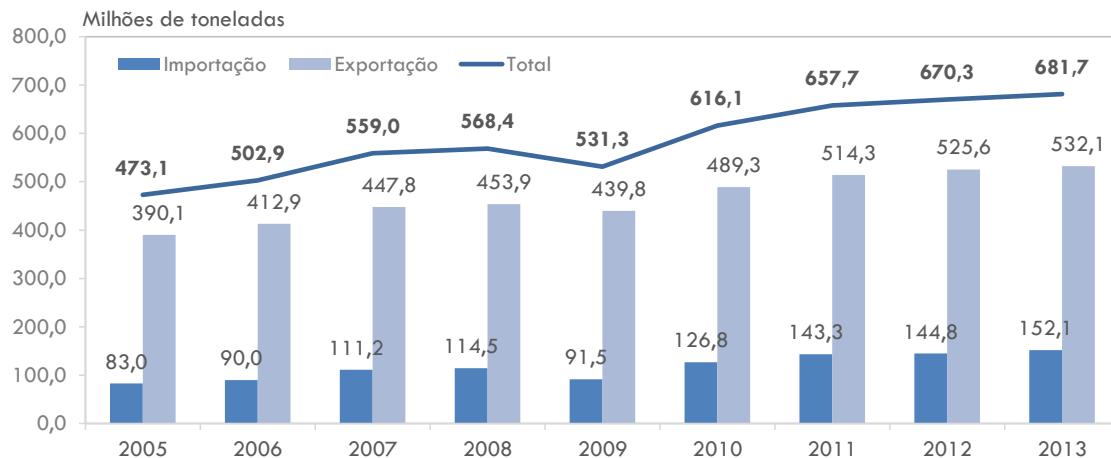
3. Comércio Exterior Brasileiro

No ano de 2013, a economia norte-americana apresentou bons resultados, a Europa não deu sinais robustos de recuperação da crise econômica e a China, mesmo apresentando uma redução de sua taxa de crescimento do PIB, apresentou um bom desempenho. O Brasil, com uma pauta de exportações concentrada em commodities, viu-se vulnerável à redução de seus preços e à redução da atividade econômica internacional.

3.1. Exportações

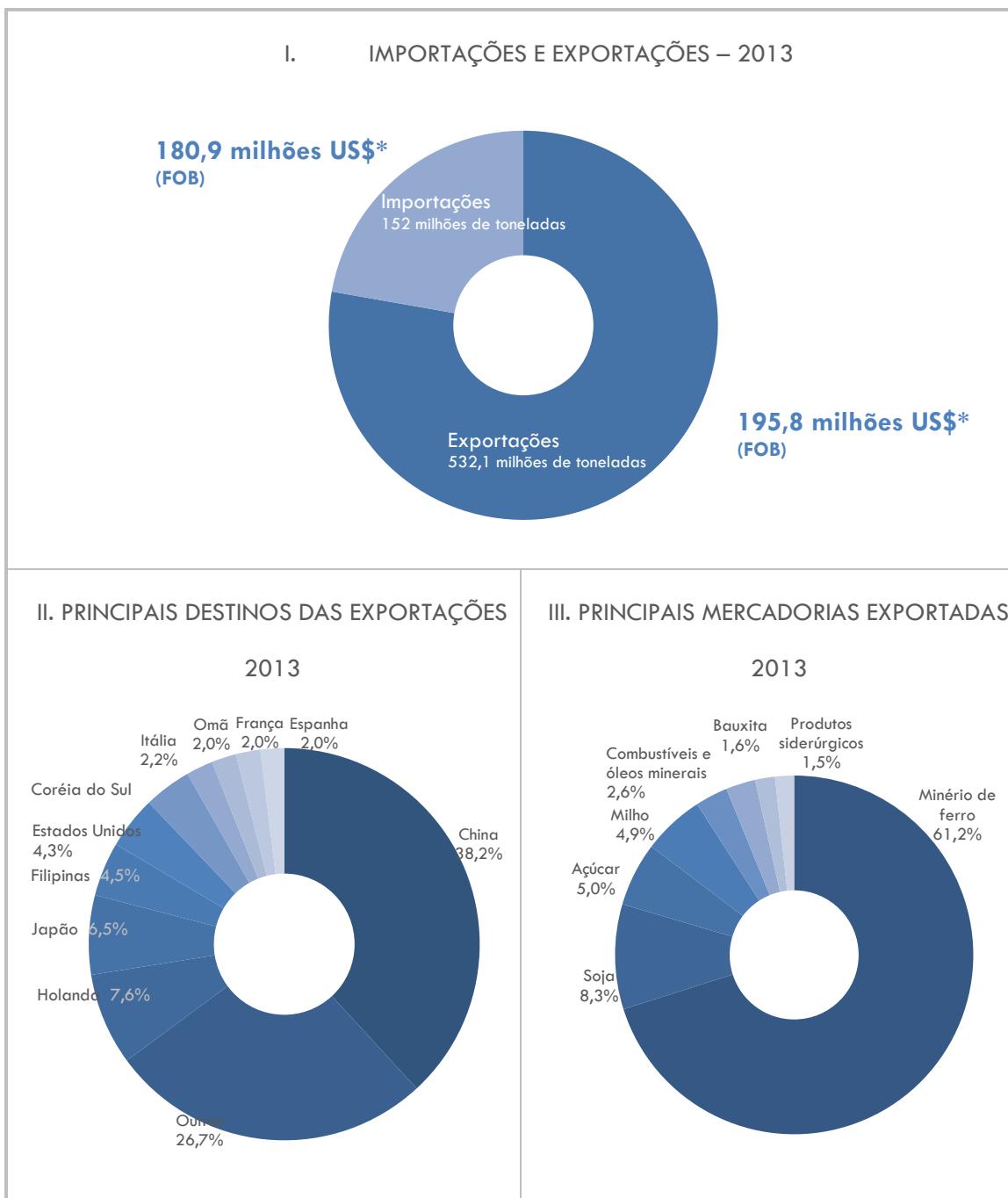
As exportações mantiveram-se em patamares elevados, apresentando crescimento de 1,2% em relação a 2012, mas foram prejudicadas pela queda dos preços internacionais das commodities agrícolas e minerais. De acordo com o jornal Valor Econômico (2014,c): “se tomarmos o volume exportado em 2013 de minério de ferro ao preço médio praticado em 2011, teríamos uma receita adicional de US\$ 9,1 bilhões em nossas vendas do ano passado”.

Gráfico 6 – Evolução da Movimentação de Cargas no Longo Curso



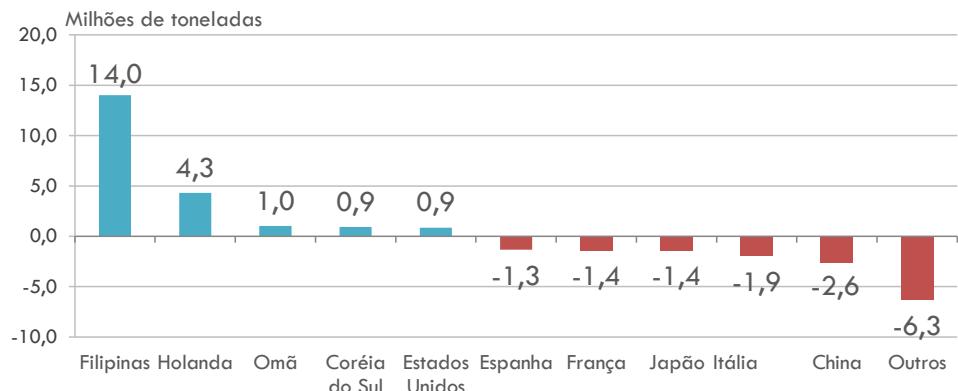
Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

Quadro 6 – Comércio Exterior



Continua na página 26.

IV. ANO DE 2013 – VARIAÇÃO ABSOLUTA DA TONELAGEM EXPORTADA



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014. Sistema Aliceweb, MDIC, acesso fev. 2014.

*Pesquisa no sistema Aliceweb/MDIC utilizando filtro “via marítima”.

O gráfico sobre variações absolutas da tonelagem exportada pelo Brasil (Quadro 6, IV) aponta uma peculiaridade dos dados em relação à China e às Filipinas: no comparativo de 2012 e 2013, observou-se um incremento de 14 milhões das exportações com destino às Filipinas e um decréscimo de 2,6 milhões das exportações brasileiras para a China. A estratégia da empresa Vale – uma das mais importantes fornecedoras de minério de ferro ao mercado chinês - de adquirir e operar nas Filipinas uma estação de transferência flutuante na Baía de Subic para transferir minério de ferro dos grandes navios Valemax para navios menores, que entregam a mercadoria a seus destinos na Ásia – particularmente à China -, repercutiu na distribuição dos países de destino das exportações brasileiras.

A análise das tabelas 2 e 3 abaixo sugere essa tendência de movimentação das exportações entre os dois países asiáticos.

Tabela 2 – Exportações Brasileiras para a China, 2010-2013

Mercadoria exportadas para China	2010	2011	2012	2013	Var. Absoluta 2013/2012	Var. Relativa 2013/2012
Minério de ferro	116.548.273	158.474.279	169.918.583	155.205.323	-14.713.260	-8,7%
Soja	11.360.338	19.938.161	18.582.692	29.738.548	11.155.856	60,0%
Combustíveis e Óleos Minerais	5.517.988	5.396.244	6.954.346	3.982.555	-2.971.791	-42,7%
Açúcar	469.135	1.920.762	2.082.684	3.290.470	1.207.786	58,0%
Contêineres	1.776.161	2.744.482	2.492.805	2.520.122	27.317	1,1%
Milho	101.416	454.113	410.336	2.175.953	1.765.617	430,3%
Celulose	1.492.982	1.688.151	1.726.896	1.618.952	-107.944	-6,3%
Mármore/granito	680.940	650.753	687.138	856.614	169.476	24,7%
Plásticos e suas obras	18.268	144.334	309.244	814.844	505.600	163,5%
Outras	2.652.397	2.716.065	2.347.458	2.705.428	357.970	15,2%
Total de Exportações	140.617.898	194.127.344	205.512.182	202.908.809	-2.603.373	-1,3%

Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

Tabela 3 – Exportações Brasileiras para as Filipinas, 2010-2013

Mercadoria exportadas para Filipinas	2010	2011	2012	2013	Var. Absoluta 2013/2012	Var. Relativa 2013/2012
Minério de ferro	2.428.134	3.170.303	9.723.457	23.686.521	13.963.064	143,6%
Álcool etílico	-	-	-	48.915	-	-
Produtos siderúrgicos	7.495	-	-	11.604	-	-
Contêineres	1.011	4.578	652	1.078	426	65,3%
Veic. Terrestres partes acessor.	-	-	-	353	-	-
Plásticos e suas obras	-	-	-	119	-	-
Frutas	-	-	-	6	-	-
Milho	65.893		10.710	-	-	-
Trigo	135.665	-	-	-	-	-
Total Geral	2.638.198	3.174.881	9.734.819	23.748.596	14.013.777	144,0%

Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

A China é o principal país de destino das exportações brasileiras, absorvendo 38% das mercadorias embarcadas nas instalações portuárias com destino ao exterior,

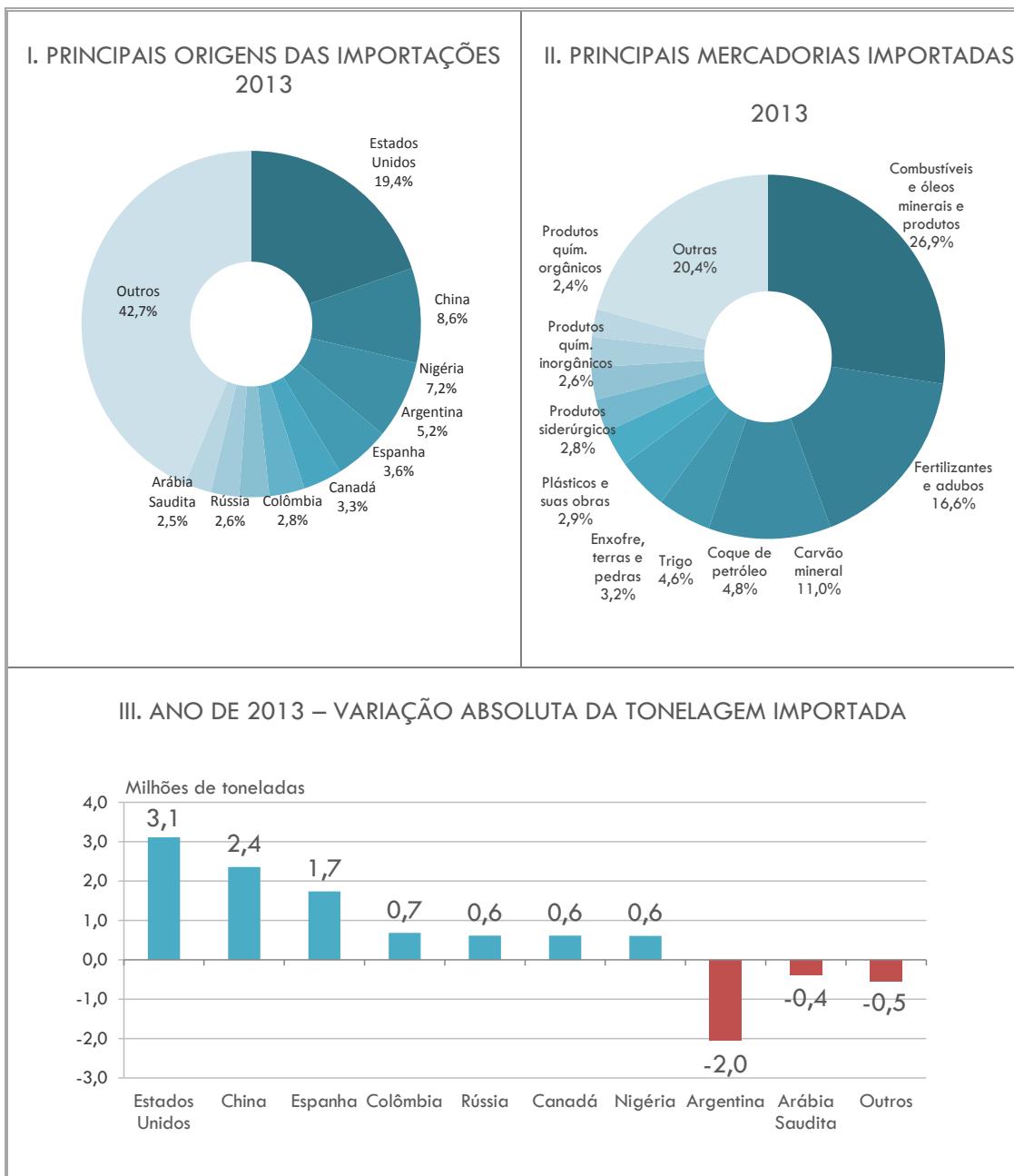
pouco mais de 200 milhões de toneladas. As três principais mercadorias consumidas pelo país asiático são minério de ferro (155,2 milhões de toneladas), soja (29,7 milhões de toneladas) e combustíveis e óleos minerais e produtos (4 milhões de toneladas).

3.2. Importações

Em 2013, as importações brasileiras apresentaram crescimento de 5% em relação a 2012. O incremento das importações registradas em US\$ 239,6 bilhões repercutiu no resultado da balança comercial, com a redução do superávit comercial em 2013 em 86,7% comparativamente a 2012, quando o mesmo foi registrado em US\$ 19,4 bilhões.

O impacto negativo na balança comercial foi, em grande medida, concentrado na conta de petróleo e derivados, cujo déficit saltou de US\$ 5,4 bilhões em 2012 para US\$ 20,3 bilhões em 2013, segundo dados do MDIC. A manutenção programada de plataformas e refinarias da Petrobrás concomitantemente ao aumento do consumo interno de combustíveis contribuiu para a queda temporária na produção nacional de petróleo e a elevação das importações (VE, 2014, c). Nesse contexto, a principal mercadoria desembarcada do exterior nas instalações portuárias brasileiras em 2013 foi o grupo combustíveis, óleos minerais e produtos, que representou 26,9% do total das mercadorias importadas pelo Brasil, cerca de 40 milhões de toneladas.

Quadro 6 – Comércio Exterior - Importações



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

4. Movimentação de Cargas por Grupo de Mercadorias

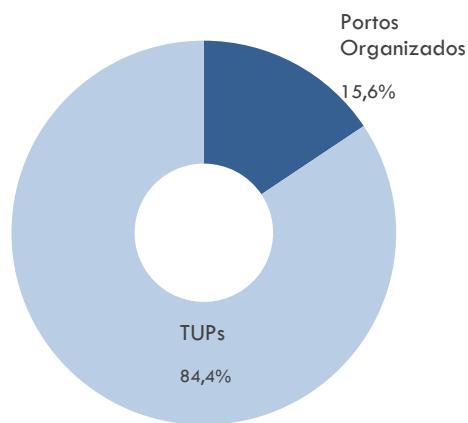
4.1. Minério de Ferro

Em 2013, o minério de ferro respondeu por 36,4% do total de mercadorias movimentadas pelas instalações portuárias brasileiras. A movimentação total registrada de 330,1 milhões de toneladas foi 0,5% inferior à movimentação de 2012.

A China manteve-se como o principal mercado consumidor do minério de ferro brasileiro em 2013, absorvendo 48,2% das exportações da mercadoria. Como apontado anteriormente, o crescimento dos desembarques de minério de ferro nas Filipinas reflete a estratégia logística da empresa Vale de estabelecer no país uma estação de transferência de minério de ferro para que esse seja distribuído entre os países asiáticos, particularmente à China, o principal mercado da Vale.

No país, o minério de ferro é tradicionalmente escoado por instalações portuárias altamente especializadas de grandes empresas mineradoras – com destaque para a Vale – e, por esse motivo, 84,4% da movimentação do minério concentra-se nos TUPs e 15,6% nos portos organizados. Apenas os TUPs Pontada Madeira e CVRD Tubarão, ambos de propriedade da Vale, concentraram 64,4% das exportações de minério de ferro para o exterior, seguidos pelo porto de Itaguaí (15,7%) e pelo TUP MBR (12,3%).

Gráfico 8 – Distribuição do Minério entre Instalações Portuárias (%) - 2013



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

De acordo com analistas de mercado, neste momento de baixa do ciclo das commodities e de aumento da pressão inflacionária de itens como mão de obra, energia e fornecedores, a indústria global de mineração procurou reduzir seus custos e despesas e aumentar a eficiência, perseguindo uma lucratividade maior no ano de 2013. A Vale, a maior mineradora de ferro do mundo, possui um gasto logístico maior do que as grandes minerados da Austrália na entrega do minério de ferro e vem, nos últimos anos, buscando reduzir seus custos e vender seus ativos menos importantes (VE, 2014, d).

De acordo com os analistas, a especificidade do ciclo atual é que a redução dos preços das commodities minerais têm sido maior e mais longa do que nos ciclos anteriores, acompanhada por uma alta volatilidade nos preços (VE, 2013, b).

4.2. Combustíveis, Óleos Minerais e Produtos

Em 2013, o déficit na balança comercial da conta de petróleo e derivados, de acordo com dados do MDIC, foi elevado, alcançando a marca de US\$ 20,3 bilhões. Os motivos, já relatado, recaem sobre a manutenção programada de plataformas e refinarias e o aumento do consumo interno de combustíveis. Nesse ano, registrou-se a importação de 39 milhões de toneladas do grupo de mercadorias combustíveis, óleos minerais e produtos nas instalações portuárias brasileiras e a exportação de 13,5 milhões de toneladas.

Das dez instalações portuárias que mais movimentaram combustíveis, óleos minerais e produtos em 2013, sete são terminais de uso privado, sendo as 5 primeiras posições ocupadas pelos TUPS Almirante Barroso (52,8 milhões de toneladas), Almirante Maximiliano da Fonseca (23,1 milhões de toneladas), Madre de Deus (22,7 milhões de toneladas), Almirante Tamandaré (14,8 milhões de toneladas) e Almirante Soares Dutra (14,6 milhões de toneladas).

Os principais países de origem das importações brasileiras de combustíveis, óleos minerais e produtos foram Nigéria (27,9%, o que representa a importação de 10,9 milhões de toneladas), Estados Unidos (12,1%, 4,7 milhões de toneladas) e Arábia Saudita (8,8%, 3,4 milhões de toneladas).

Os principais países de destino das exportações da mercadoria foram China (29,5%, o que representa a exportação de 3,9 milhões de toneladas), Estados Unidos (15,3%, 2,1 milhões de toneladas) e Antilhas Holandesas (11,9%, 1,6 milhões de toneladas).

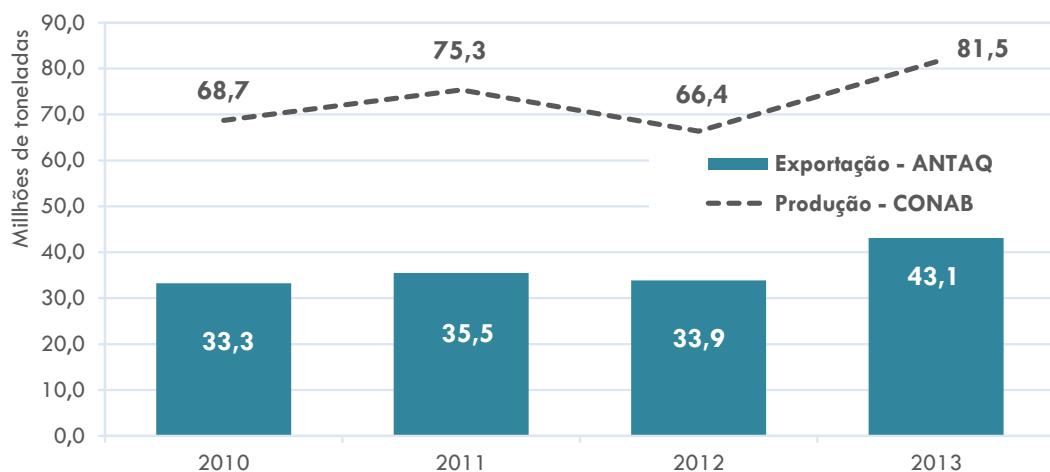
5.3. Soja

Com condições climáticas favoráveis e a recuperação da seca observada em 2012 na região produtora do Rio Grande do Sul, observou-se uma supersafra de soja no Brasil em 2013. As instalações portuárias, particularmente os portos de Santos e Paranaguá, sofreram com os congestionamentos de caminhões carregados de soja que ocupavam grande parte das vias no entorno das instalações.

A soja foi a terceira carga mais movimentada pelos portos organizados e TUPs no Brasil. Em 2013, foram movimentadas 50,3 milhões de toneladas de soja, crescimento de 21,2% em relação a 2012. A soja representa 5,5% da tonelagem agregada de cargas relacionadas ao transporte aquaviário no país.

O porto de Santos, em 2013, concentrou 24% de todo o embarque de soja no país, apresentando um incremento de 9,9% em relação ao ano de 2012. O porto de Paranaguá foi responsável por 15,4% da soja embarcada em 2013, apresentando um incremento de 16,9% em relação a 2012. O porto de Rio Grande foi responsável pela movimentação de 9,2% da soja em 2013, apresentando um incremento de 100% no comparativo de 2012 e 2013 (incremento de 2,3 milhões de toneladas).

Gráfico 9 – Comparativo de Produção e Exportação de Soja – 2010 a 2013



Fonte: Companhia Nacional de Abastecimento e Sistema de Informações Gerenciais da ANTAQ, 2014.

Segundo dados da CONAB, a produção de soja da safra 2012/2013 foi 22,8% superior à da safra anterior, atingindo a marca de 81,5 milhões de toneladas. A forte demanda

mundial e o declínio da produção mundial em função da seca nos Estados Unidos contribuíram para o incremento de 27,3% das exportações de soja pelas instalações portuárias brasileiras, exportando 43,1 milhões de toneladas.

Referências Bibliográficas

BBC. *Em momento de ajustes econômicos, China cresce no menor ritmo em 14 anos.* 20/01/2014(http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2014/01/140120_china_economia_dg.shtml).

EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA (EPE). *Caracterização do Cenário Macroeconômico para os próximos 10 anos (2012-2021).* Nota Técnica DEA 15/11. Rio de Janeiro, Dezembro de 2011.

INTITUTO DE PESQUISAS ECONOMICAS APLICADAS. As transformações no *Sistema Monetário Internacional*. Brasília, 2013.

LOPREATO, Francisco Luiz C. e DEDECCA, Cláudio Salvadori. *Os desafios de um padrão de investimento para o crescimento com redução da desigualdade no Brasil.* Texto para Discussão 223. Instituto de Economia, UNICAMP. Campinas, dezembro 2013.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO. Balança Comercial do Agronegócio - Dezembro/2013. Brasília, dezembro de 2013 http://www.agricultura.gov.br/arq_editor/NOTA%20Dezembro%20-%202013.pdf

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR (MDIC). *Apresentação da Balança Comercial 2013.* Brasília, 2014.

VALOR ECONÔMICO (VE). *Recuperação da economia mundial perde fôlego.* 1/11/13 (a).

VALOR ECONÔMICO. *Redução de custos é prioridade na mineração.* 06/11/2013 (b).

VALOR ECONÔMICO. Movimentação de cargas cresce 9,4% no porto de Santos em 2013. 23/12/2013 (c).

VALOR ECONÔMICO. *O Brasil sem muletas.* 03/01/2014 (a).

VALOR ECONÔMICO. *Forte piora do superávit expõe fraqueza da balança comercial.* 08/01/2014 (b).

VALOR ECONÔMICO. *A ficção e a realidade da nossa balança comercial.* 30/01/2014 (c).

VALOR ECONÔMICO. *Mercado aponta ano de fortes oscilações.* 06/02/2014 (d).