

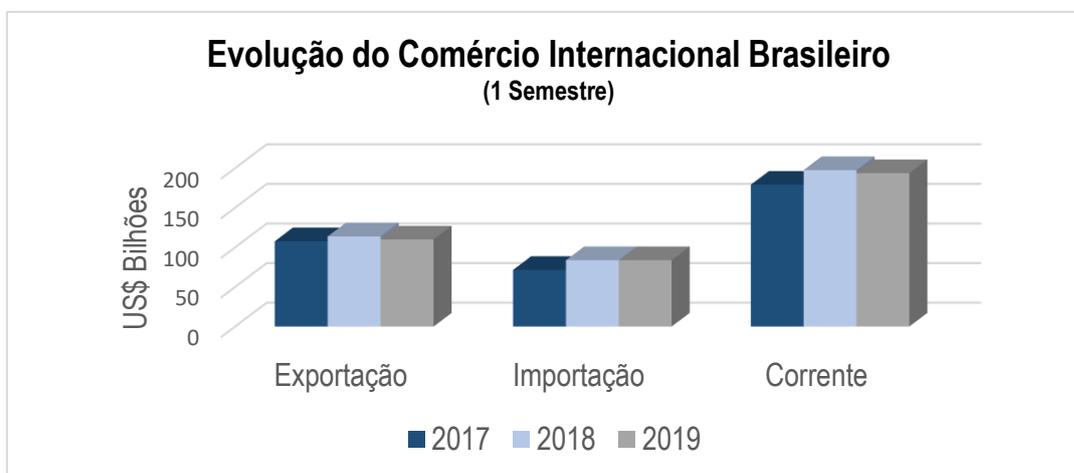
## RELATÓRIO - 1 ° SEMESTRE DE 2019

# 1. CENÁRIO ECONÔMICO BRASILEIRO

Durante o primeiro semestre de 2019, a corrente de comércio brasileira totalizou US\$ 193,7 bilhões<sup>1</sup>. O número apresentou uma variação negativa de 1,98% quando comparado com o primeiro semestre de 2018. A queda foi reflexo tanto da baixa nas exportações, quanto nas importações. As exportações totalizaram US\$ 109,94 bilhões e as importações US\$ 83,76 bilhões, gerando um **superávit de US\$ 26,18 bilhões**.

A queda na corrente de comércio brasileira segue uma tendência mundial de desaceleração econômica, conforme apontado pela carta de conjuntura IPEA<sup>2</sup>. Durante os primeiros 4 meses de 2019, o comércio internacional cresceu apenas 0,4% em volume, em relação ao mesmo período de 2018. Tensões comerciais, tais como o conflito comercial entre os Estados Unidos e a China, a perspectiva incerta em relação ao Brexit e as sanções ao Irã, acabam impactando, direta e indiretamente, a atividade econômica global.

Dentro do comércio brasileiro, a China manteve sua posição de maior importadora de produtos nacionais, com um aumento de 1,24% (em US\$ FOB) em relação ao mesmo período do ano anterior. As exportações para os Estados Unidos também merecem destaque. Estas tiveram um acréscimo de 12,19%, equivalente a aproximadamente US\$ 1,59 bilhões. A Argentina manteve a terceira colocação, entre os importadores de produtos do Brasil. Mas apresentou uma queda significativa de 41,60%, reflexo da crise econômica que enfrenta.



**Gráfico 1** - Evolução do Comércio Internacional Brasileiro  
Fonte: MDIC – ComexStat. Elaboração ATP 20/08/2019

A análise da corrente de comércio brasileira demonstra que a via marítima é a mais expressiva, representando 77,81% de todas as transações deste semestre, em US\$ FOB. As exportações por via marítima

<sup>1</sup> Dados extraídos do MDIC – ComexStat – 20/08/2019

<sup>2</sup> Carta de Conjuntura – Economia Mundial – 16 de julho de 2019.

totalizaram US\$ 89,2 bilhões e as importações US\$ 60,5 bilhões, resultando em um superávit maior do que o obtido quando consideradas todas as vias (**US\$ 28,74 bilhões**).

No que tange à exportação de produtos por via marítima, algumas mercadorias merecem destaque pelo aumento do valor em US\$ FOB e em Kg<sup>3</sup>, respectivamente:

- Milho (+90,6%; +75,17%)
- Carnes de animais da espécie bovina, congeladas (+90,6%; +75,17%)
- Carnes e miudezas comestíveis (+37,99%; 29,83%)
- Os óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos (+21,10%; +20,07%)

A imagem abaixo é um gráfico de hierarquia que demonstra, proporcionalmente, a importância de cada mercadoria no conjunto de exportações brasileiras, durante o primeiro semestre de 2019. A proporcionalidade foi feita considerando o valor da exportação em US\$ FOB.

### Mercadorias Exportadas do Brasil – 1º semestre de 2019 – US\$ FOB



**Gráfico 2** - Mercadorias Exportadas do Brasil – 1º semestre de 2019 – US\$ FOB

Fonte: MDIC – ComexStat. Elaboração ATP 20/08/2019

<sup>3</sup> Para análise dos destaques, utilizou-se uma linha de corte de mercadorias que movimentaram mais de US\$ 1 bilhão. As mercadorias foram classificadas por SH4, e seus valores foram comparados com o mesmo período de 2018.

## 2. MOVIMENTAÇÃO AQUAVIÁRIA

Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAq), no primeiro semestre de 2019, as instalações portuárias no Brasil movimentaram **512.052.189** toneladas (t) de cargas. Ao relacionar este montante com o mesmo período de 2018, nota-se uma queda de 3,47%.

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) movimentaram **336.064.148 t.** neste primeiro trimestre, valor 4,3% inferior aos seis primeiros meses do ano anterior. Apesar da pequena queda, os TUPs ainda são responsáveis por **65,63%** de toda a movimentação nacional durante o primeiro semestre de 2019.

A tabela 1 apresenta o desempenho mensal, em toneladas, da movimentação de cargas no período de janeiro a junho de 2019. Também indica o percentual relativo ao primeiro semestre de 2018.

**Tabela 1 – Movimentação Aquaviária em 2019 (janeiro a junho)<sup>4</sup> – Em toneladas (t.)**

TIPO	PORTO		Var %	TUP		Var %	SUBTOTAL		Var %	
	Mês	2018		2019	2018		2019	2018		2019
JAN		24.798.396	26.825.672	8,18%	56.237.599	60.091.298	6,85%	81.035.995	86.916.970	7,26%
FEV		27.081.628	27.193.156	0,41%	52.357.407	51.348.458	-1,93%	79.439.035	78.541.614	-1,13%
MAR		32.898.719	30.715.263	-6,64%	58.612.238	52.569.025	-10,31%	91.510.957	83.284.288	-8,99%
ABR		32.093.126	29.431.512	-8,29%	58.604.419	47.830.650	-18,38%	90.697.544	77.262.162	-14,81%
MAI		30.824.839	29.990.593	-2,71%	62.033.428	61.062.367	-1,57%	92.858.267	91.052.960	-1,94%
JUN		31.570.381	31.831.844	0,83%	63.355.486	63.162.351	-0,30%	94.925.867	94.994.195	0,07%
<b>TOTAL</b>		<b>179.267.089</b>	<b>175.988.041</b>	<b>-1,83%</b>	<b>351.200.577</b>	<b>336.064.148</b>	<b>-4,31%</b>	<b>530.467.666</b>	<b>512.052.189</b>	<b>-3,47%</b>

Fonte: Estatístico Aquaviário – Antaq. Elaboração ATP 12/08/2019

Os meses de março e abril são os maiores responsáveis pela queda significativa na movimentação dos Portos Públicos e Privados. Dentro do escopo dos TUPs, a queda na movimentação total pode ser explicada pela variação negativa dos seguintes grupos de mercadorias<sup>5</sup>: Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas, papel ou cartão para reciclar **-12,48%**, Madeira, carvão vegetal e obras de madeira **-10,53%** e Minérios, escórias e cinzas **-9,75%**. Os grupos de mercadoria com destaque com positivo, nos terminais privados são: Cereais **+51,51%**, Contêineres **+7,25%** e Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas; ceras minerais **+ 3,54%** (com um aumento de mais de 3 milhões de toneladas).

No que tange aos Portos Públicos, os destaques negativos, por grupo de mercadoria, são: Açúcares e produtos de confeitaria **-21,73%**, Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos **-11,21%**

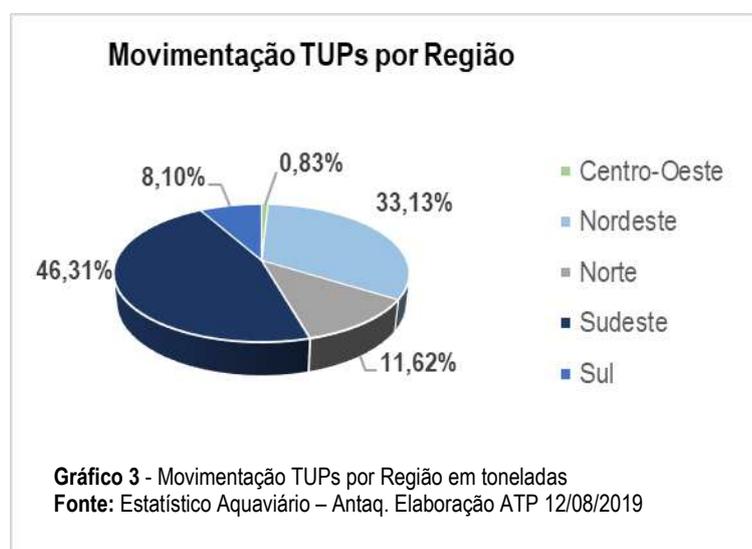
<sup>4</sup> Os dados do Estatístico Aquaviário da ANTAq estão sujeitos a atualização a todo momento, o que pode resultar em pequenas alterações de valores ao longo do tempo.

<sup>5</sup> Para o cálculo dos destaques negativos e positivos por Grupo de Mercadoria, foi estabelecida uma linha de corte de 1.000.000t, comparando-se os primeiros semestres de 2019 e 2018.

e Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação **-4,39%**. Já os destaques positivos nos Portos Públicos são: Cereais **+64,97%**, Madeira, carvão vegetal e obras de madeira **+29,10%** e Adubos (fertilizantes) **+5,61%**.

## 2.1- Movimentação de Cargas por Região

No universo dos terminais de uso privado (TUPs), a movimentação do primeiro semestre concentrou-se na região Sudeste, responsável por 46,31% de toda a movimentação (155,6 Mt). A região teve sua participação ampliada quando comparada com o primeiro semestre de 2018 (45,65%). A expansão da participação foi resultado da queda na quantidade de movimentações dos TUPs em outras regiões, e não do aumento na movimentação desta localidade.

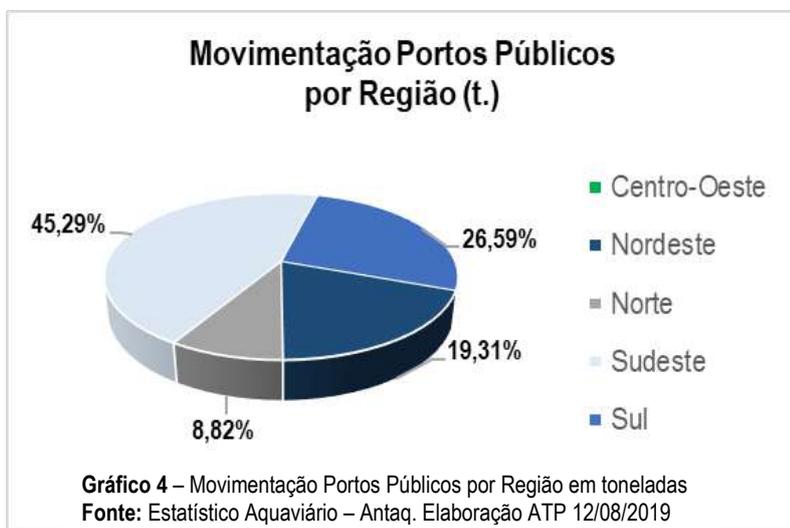


Outras duas regiões ampliaram sua participação na movimentação total dos terminais de uso privado, a Centro-Oeste (representava 0,71% e passou para 0,83%) e a Norte (passou de 11,49% para 11,62%). A região Sul e Nordeste tiveram uma queda na sua participação de 0,23% e 0,69%, respectivamente.

Entre os principais perfis de cargas movimentadas em cada região, temos o Granel

Sólido na região Sudeste (52%), Norte (70,37%), Nordeste (85,80%) e Centro-Oeste (99,54%), e o Granel Líquido e Gasoso na região Sul (43,41%).

No que tange aos Portos Públicos, o destaque positivo é da região Norte e Nordeste. A movimentação total



de cargas, de ambas regiões, aumentou em 7,15% e 2,28%, respectivamente. Entretanto, a região Sudeste ainda é a que mais movimenta (79,6Mt), seguida pela região Sul (46,7Mt), Nordeste (33,9Mt) e Norte (15,5Mt).

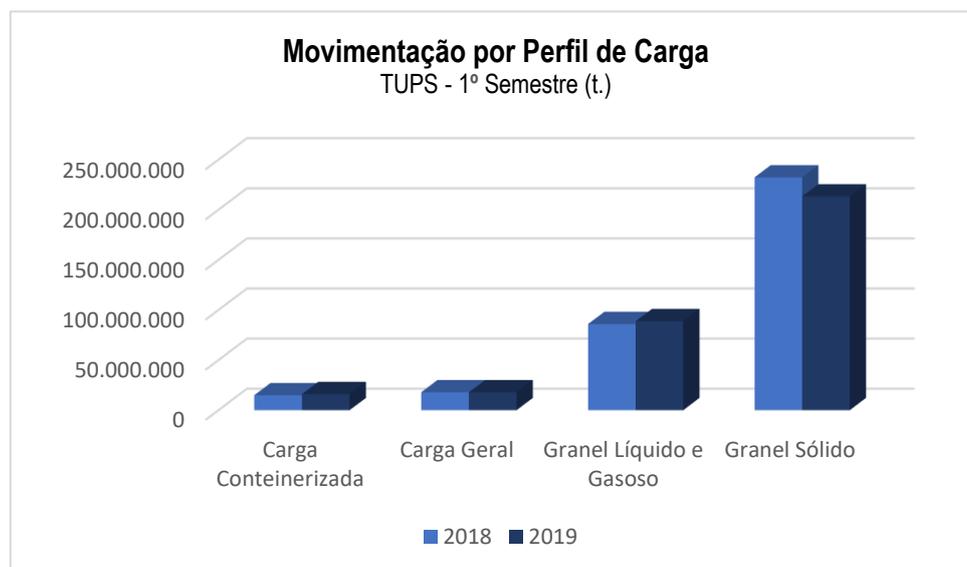
Entre os principais perfis de cargas movimentadas em cada região, temos o

Granel Sólido na região Sudeste (60,23%) e Norte (82,81%), e o Granel Líquido e Gasoso na região Sul (43,41%) e Nordeste (45,93%)

## 2.2 - Movimentação Portuária por Perfil de Cargas

A análise da movimentação portuária por perfil de carga permite a melhor tipificação dos portos e a compreensão do seu papel no mercado nacional. O Granel Sólido foi o perfil de carga com a maior parcela de participação na movimentação dos terminais privados, durante este primeiro semestre. Foram registrados um total de **213,3 Mt** movimentados. A segunda maior movimentação foi a dos Granéis Líquidos (88,8 Mt.), seguido pelas Cargas Gerais (17,8 Mt) e Cargas Containerizadas (16 Mt).

Quando comparados com o mesmo período de 2018, os terminais portuários privados obtiveram um aumento do volume movimentado de Carga Containerizada **+7,25%** e Granéis Líquidos e Gasosos **+ 3,34%**. O aumento da movimentação dos Contêineres foi alavancado pela região Nordeste e Norte. Ambas regiões obtiveram, uma alta de 55,34% e 14,87%, respectivamente. Merecendo destaque o Terminal de Portuário de Pecém, no Nordeste e o Porto de Chibatão no Norte (com uma variação positiva **23,09%** e **70,92%**, respectivamente)<sup>6</sup>.



**Gráfico 5 - Movimentação TUPs por Região perfil de carga**  
Fonte: Estatístico Aquaviário – Antaq. Elaboração ATP 12/08/2019

No que tange aos Granéis Sólidos e Cargas Gerais, observa-se uma queda na sua movimentação portuária dos TUPs, em -8,20% e -0,28%. As mercadorias que mais contribuíram para a queda de movimentação dos granéis sólidos foram: Minérios de ferro e seus concentrados (-9,02%) e soja (6,67%). O destaque positivo dos granéis

<sup>6</sup> A análise foi elaborada considerando a movimentação em TEUS do primeiro semestre de 2018 e comparando com 2019.

sólidos é o milho, que passou de 1,56 Mt movimentadas no primeiro semestre de 2018, para 2,6 Mt movimentadas no primeiro semestre de 2019. Um aumento de mais de 66,55%.

Nos Portos Públicos os destaques positivos por perfil de carga são: Cargas Gerais, com uma alta de 9,02% e Carga Conteneurizada, com 2,06%. O Granel Líquido e Gasoso obteve praticamente a mesma movimentação do primeiro semestre de 2018, e o Granel Sólido também foi o destaque negativo dos portos públicos com uma queda de 4,63%.

## 2.3 - Ranking de Movimentação Portuária

A tabela abaixo apresenta o ranking das dez instalações portuárias com o maior volume de movimentação de cargas, durante o primeiro semestre de 2019. Estes terminais respondem por 57,23 % de toda a movimentação portuária nacional ao longo deste período, somando **293,07 Mt**. Vale ressaltar que as cinco instalações portuárias de uso privado listadas no ranking são terminais de empresas associadas à ATP.

Merece destaque o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis que listava na sétima posição no primeiro semestre de 2018, e subiu para a quinta posição no primeiro semestre de 2019. A variação positiva do terminal foi de 11,40%. Outro porto que merece destaque é o Porto de Itaqui, com um aumento de 18,29% em sua movimentação portuária, subindo uma posição no ranking.

Os perfis de cargas com maior movimentação entre os dez terminais acima são: Granéis Sólidos (69,13%) e Granéis Líquidos e Gasosos (19,82%). As principais mercadorias nestes terminais são, respectivamente: Minérios de ferro e seus concentrados (145,7 Mt), Óleos brutos de petróleo (42,94 Mt) e Soja (26,8 Mt).

**Tabela 2 – Movimentação Aquaviária – 1º Semestre de 2019 – em toneladas (t.)**

Tipo de instalação	Nome da Instalação	Região	Movimentação (t.)
TUP	Terminal Marítimo de Ponta da Madeira	Nordeste	81.475.981
Porto Público	Santos	Sudeste	50.613.879
TUP	Terminal de Tubarão	Sudeste	36.049.069
Porto Público	Itaguaí	Sudeste	22.859.999
TUP	Terminal Aquaviário de Angra dos Reis	Sudeste	22.859.960
Porto Público	Paranaguá	Sudeste	22.771.179
TUP	Terminal Aquaviário de São Sebastião (Almirante Barroso)	Sudeste	21.880.050
Porto Público	Rio Grande	Sul	11.866.578
TUP	Terminal da Ilha Guaíba - TIG	Sudeste	11.719.698
Porto Público	Itaqui	Nordeste	10.981.501
			<b>293.077.893</b>

Fonte: Estatístico Aquaviário – Antaq. Elaboração ATP 15/08/2019

A terceira tabela apresenta os 10 terminais privados com destaque em crescimento percentual durante o primeiro semestre de 2019. O Porto do Açú movimentou 10,6 Mt, atingindo um crescimento percentual de **230,19**. O segundo porto com a maior variação da movimentação em toneladas, foi o Porto Chibatão, que obteve um acréscimo de 64,91%. Ambos terminais são de empresas associadas à ATP.

**Tabela 3 – TUPs em destaque<sup>7</sup> - 1º Semestre de 2019**

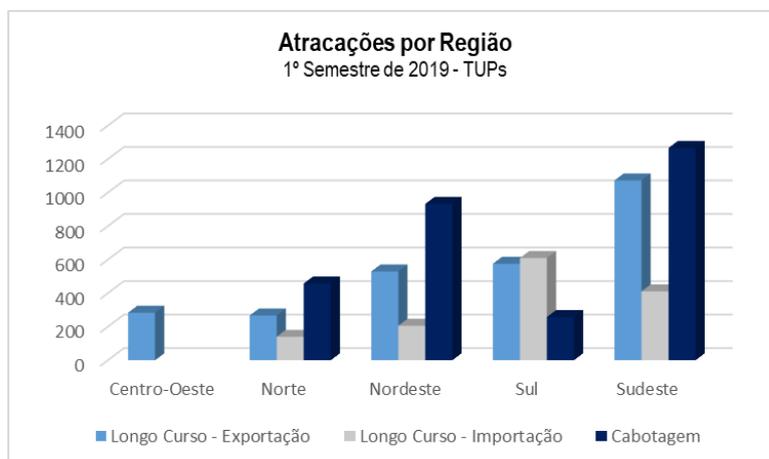
	Nome da Instalação	Movimentação (t.)	Var % 2018/2019
1	Porto do Açú - Terminal de Minério	10.621.813	230,19%
2	Porto Chibatão	2.896.608	64,91%
3	Terminais Fluviais do Brasil	1.862.245	48,98%
4	Porto Sudeste do Brasil	7.331.997	41,58%
5	Terminal de Petróleo TPET/TOIL - Açú	6.425.707	40,57%
6	Terminal Vila do Conde	3.441.836	32,40%
7	Hidrovias do Brasil Miritituba	1.520.107	29,61%
8	Terminal Marítimo Alfandegado Privativo de Uso Misto de Praia Mole	3.700.344	23,94%
9	Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita - TIPLAM	4.780.436	14,66%
10	Terminal Aquaviário de Angra dos Reis	22.859.960	11,40%

Fonte: Estatístico Aquaviário – Antaq. Elaboração ATP 15/08/2019

## 2.4 - Análise das Atracações Portuárias

O estudo das atracções portuárias é uma novidade nos relatórios da ATP. A variação na quantidade de atracções possibilita a melhor compreensão da evolução dos fluxos nos terminais portuários. O tempo de espera entre a atracção e a desatracção, também permite avaliar a eficiência dos terminais, sendo um dos parâmetros recomendados internacionalmente.

Durante o primeiro semestre de 2019, os terminais portuários privados efetuaram 17.913 atracções. A região Norte foi a que teve mais atracções (51,17%), seguida da região Sudeste (18,3%), Sul (12,04%), Nordeste (10,86%) e Centro-Oeste (7,60%). No entanto, quando a análise é feita considerando apenas atracções de operações de Longo Curso e Cabotagem, os números mudam um pouco, conforme pode ser observado na tabela abaixo:



Fonte: Estatístico Aquaviário – Antaq. Elaboração ATP 16/08/2019

<sup>7</sup> Para a análise foi estabelecida uma linha de corte de 1Mt.

A variável prancha média mede a produtividade média de um porto, em período, para um determinado segmento de mercadoria. A medida é realizada em relação ao tempo de operação do navio, utilizando sempre atracções de movimentação exclusiva. A tabela abaixo apresenta a variação da prancha média operacional<sup>8</sup> e da prancha média geral<sup>9</sup> do primeiro semestre de 2019 em relação ao mesmo período de 2018.

**Tabela 4 – Atracções TUPS - 1º Semestre de 2019<sup>10</sup>**

Perfil de Carga	Prancha Média Geral	Var%	Prancha Média Operacional	Var%	Atracções	Var%
Contêiner	38,9	5,14%	61,2	12,50%	1.463	13,15%
Carga Geral	148,7	8,70%	238,5	0,55%	5.091	7,02%
Granel Líquido e Gasoso	702,8	10,64%	937,9	8,93%	3.883	5,54%
Granel Sólido	1.190,60	-9,43%	1524	-5,31%	7.721	-8,86%

Fonte: Estatístico Aquaviário – Antaq. Elaboração ATP 16/08/2019

O perfil de carga com maior ganho de eficiência, considerando a prancha média operacional, foi o Contêiner. Em 2018, este perfil movimentava **54,4** unidades por hora, e em 2019 passou para **61,2** unidades por hora. A melhor prancha operacional, no que tange aos contêineres, foi a do Terminal Portuário de Navegantes (93,8/h), associado da ATP.

O segundo destaque é o Granel Líquido e Gasoso, que passou de **861** toneladas por hora para **937,9** toneladas por hora. A Carga Geral foi o terceiro destaque, com uma variação positiva de 0,55%, equivalente a 1,3 toneladas a mais por hora. O Granel Sólido foi o destaque negativo desse semestre. A prancha média operacional caiu 5,31%. Uma parte da queda pode ser explicada pelo aumento do tempo médio de operação, que passou de 17,5 para 18,2.

No que tange ao número de atracções, são destaques: A carga containerizada, com um aumento de **170** atracções, a carga geral com mais **334**, e granel líquido e gasoso com mais **204**.

### 3. PERSPECTIVAS PARA 2019

As perspectivas para o ano de 2019 são de crescimento do PIB em aproximadamente 0,83%, segundo dados do Banco Central<sup>11</sup>. Apesar da baixa percentagem deste ano, a projeção de 2020 cresceu de 2,1% para 2,2%. Faz-se necessário lembrar que existe uma relação entre o desempenho da balança comercial (exportações e

<sup>8</sup> Prancha Média Operacional = Data/Hora fim da operação – Data/Hora Início da Operação

<sup>9</sup> Prancha Média Geral = Data/Hora fim da Desatracção – Data/Hora Início da Atracção

<sup>10</sup> As cargas containerizadas foram medidas em unidades/hora e os outros perfis em toneladas/hora.

<sup>11</sup> Relatório de Mercado – Focus – 16 de agosto de 2019 – BACEN.

importações) o PIB e conseqüentemente as expectativas da movimentação portuária. O PIB pode ser decomposto em quatro variáveis: Investimentos, consumo das famílias, gastos do governo e o saldo das transações com o exterior. Desta forma, a projeção de crescimento do PIB pode ter como motivação, a perspectiva de crescimento do superávit da balança comercial, e conseqüentemente da expectativa da movimentação portuária.

Segundo o The World Bank, as perspectivas de crescimento global deste ano continuam diminuindo, devendo cair para 2,6%. Para os países da América Latina e Caribe a perspectiva é de 1,7%. Entre os fatores que afetam o crescimento global estão a acumulação da dívida pública, o aumento de barreiras comerciais, e desacelerações maiores do que o esperado em algumas economias mundiais.