

RELATÓRIO ESTATÍSTICO

1º SEMESTRE DE 2020

ÍNDICE

- 1) Relatório Estatístico da ATP
- 2) Cenário Econômico Brasileiro e Internacional
- 3) Análise do Setor Portuário
- 4) Movimentação Portuária por Perfil de Carga
- 5) Movimentação Portuária por Região
- 6) Navegação e Sentido da Carga
- 7) Indicadores de Eficiência
- 8) Responsabilidade Socioambiental
- 9) Perspectivas para o Segundo Semestre de 2020

1. Relatório Estatístico da ATP

A Associação de Terminais Portuários Privados – ATP - mantém o compromisso com seus associados e com a comunidade em geral, de elaborar relatórios semestrais e anuais, com as estatísticas do Setor. Este ano, além do relatório, a ATP inaugurou o DATaPort, um banco de dados, com foco em informações do setor portuário nacional.

O banco possui visualizações interativas e recursos de *business intelligence* com uma interface simples para o usuário. A ferramenta é atualizada semanalmente e compila diversas informações retiradas de fontes oficiais, tais como: ANTAQ, SNPTA, RFB, PF entre outros órgãos oficiais do governo federal. A ideia é facilitar a busca por informações do setor.

Atualmente, o banco é dividido em três categorias: Terminais Privados, ATP em números e Índices de eficiência. Todas as três são voltadas para o setor portuário privado. No entanto, a ATP, ciente da importância da informação, buscará agregar em breve as informações referentes a todo o sistema portuário.

As informações presentes nesse relatório também podem ser encontradas no DATaPort de maneira simples e rápida. Além dessas, também estão presentes informações como: total de terminais privados autorizados, investimentos por instalação portuária e seu destino, número do contrato de adesão, informações da estrutura e acessos de cada terminal (Ex: áreas, calado, canal de acesso), situação operacional do terminal, imagens, dentre outras.



2. Cenário Econômico Brasileiro e Internacional

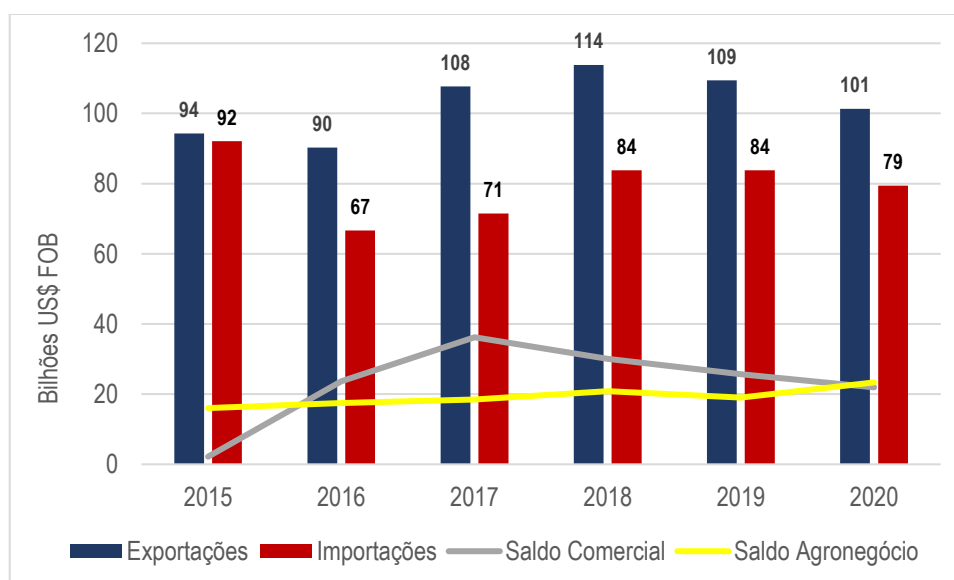
Segundo o Ministério da Economia¹, a corrente de comércio brasileira² somou US\$ 180,7 bilhões (FOB – *Free on Board*) durante o primeiro semestre de 2020. O número apresentou uma variação negativa de -6,4% quando comparado com o primeiro semestre de 2019. A queda é reflexo da redução tanto das exportações (-7,4%) quanto das importações (-5,2%).

A corrente de comércio brasileira seguiu a tendência mundial de desaceleração econômica. Fatores como a pandemia causada pelo COVID-19 e a instabilidade política brasileira e internacional, podem ser citados como variáveis explicativas para esta queda.

Apesar do cenário de crise, a balança comercial brasileira, continuou superavitária, totalizando US\$ 21,9 bilhões. O Gráfico 1 apresenta as exportações e importações do Brasil, com o saldo da balança comercial e o saldo do agronegócio.

GRÁFICO 1 – Evolução das Exportações e Importações no Brasil (US\$ FOB)

Avaliação dos primeiros semestres



Fonte: Ministério da Economia – ComexStat e Ministério da Agricultura – Agrostat 07/08/2020. **Elaboração:** ATP

A análise da corrente de comércio brasileira demonstra que a **via marítima** é a mais expressiva, representando **74,7%** de todas as transações do primeiro semestre de 2020, em US\$ FOB. As exportações

¹ Via Comex-Stat

² Soma das exportações e importações de um país

por via marítima totalizaram US\$ 83,5 bilhões e as importações US\$ 51,6 bilhões, resultando em um **superávit de US\$ 31,9 bilhões.**

No que tange à exportação de produtos, algumas mercadorias merecem destaque pelo aumento da exportação em toneladas³:

- Sal **(+110,5%)**
- Óleos de petróleo ou de minerais betuminosos **(+57,5%)**
- Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose **(48,5%)**
- Soja **(+35,8%)**

Uma observação importante deve ser feita quanto a exportação e consequente movimentação dos minérios de ferro⁴ no primeiro semestre de 2020. A exportação minério caiu em toneladas (-10,5%), no entanto, a mercadoria teve seu preço médio valorizado em, aproximadamente 7,8%. Entre os estímulos para a valorização do minério estão, a flutuação entre demanda e oferta em 2020 (menor oferta) e a melhor qualidade do minério exportado (Brazilian Blend Fines⁵), permitindo a elevação do preço.

Outra mercadoria que afetou o número das exportações foi a soja. O ano de 2019 foi afetado pela safra reduzida da *commodity* e a baixa demanda chinesa devido à peste suína africana. Durante o primeiro semestre de 2020 pode-se observar a recuperação da mercadoria, com um aumento de 35,8% na quantidade exportada em toneladas.

No que tange ao destino das exportações brasileiras, quatro países se destacaram pelo aumento da sua importação em US\$ FOB do produto brasileiro. A China importou US\$ 4 bilhões a mais de produtos brasileiros, um crescimento de 13,6% em relação ao primeiro semestre de 2019. Logo em seguida, estão: Cingapura com US\$ 706 milhões a mais (+53,3%), Canadá com acréscimo de US\$ 285,5 (+18,1%) e Coréia do Sul com US\$ 254,3 milhões a mais (+18%).

³ Para análise dos destaques, utilizou-se uma linha de corte de mercadorias que movimentaram mais de 1 milhão de toneladas.

Fonte: ComexStat – Ministério da Economia.

⁴ SH4 – 2601 - Minérios de ferro e seus concentrados, incluídas as pirites de ferro ustuladas (cinzas de pirites)

⁵ Mistura de minério em diferentes tipos, elevando sua qualidade com baixo teor.

3. Análise do Setor Portuário

Segundo dados oficiais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o sistema portuário brasileiro movimentou **537.980.669 toneladas** no primeiro semestre de 2020. O número mostra uma alta de 22,7 milhões de toneladas (+4,42%) quando comparado com o mesmo período de 2019.

Os Terminais Privados (TUPs e ETCs) movimentaram 351,2 milhões de toneladas neste primeiro semestre. O número teve uma alta de 3,8% puxado pelo crescimento nos meses de fevereiro, março e abril. Desta forma, os terminais privados mantêm sua posição de destaque, sendo responsáveis por **65,3 %** de toda a movimentação nacional durante o primeiro semestre de 2020.

A tabela 1 apresenta o desempenho mensal, em toneladas, da movimentação de cargas no período de janeiro a junho de 2020. Também indica o percentual relativo ao primeiro semestre de 2019, para os Portos Públicos e Terminais Privados.

Tabela 1 – Movimentação Aquaviária em 2020 (janeiro a junho)⁶ – Em toneladas (t.)

TIPO Mês	PORTO			TUP			SUBTOTAL		
	2019	2020	Var %	2019	2020	Var %	2019	2020	Var %
JAN	26.859.238	24.463.379	-8,92%	60.974.717	52.161.482	-14,45%	87.833.955	76.624.860	-12,76%
FEV	27.209.593	27.577.659	1,35%	51.373.468	54.565.653	6,21%	78.583.061	82.143.312	4,53%
MAR	30.774.190	33.562.069	9,06%	52.525.110	59.256.582	12,82%	83.299.300	92.818.652	11,43%
ABR	29.769.074	33.550.021	12,70%	48.789.739	60.448.376	23,90%	78.558.812	93.998.397	19,65%
MAI	30.058.082	34.699.755	15,44%	61.237.686	61.394.014	0,26%	91.295.768	96.093.770	5,26%
JUN	32.200.231	32.862.715	2,06%	63.432.915	63.438.963	0,01%	95.633.146	96.301.678	0,70%
TOTAL	176.870.408	186.715.599	5,57%	338.333.635	351.265.070	3,82%	515.204.043	537.980.669	4,42%

Fonte: Estatístico Aquaviário – Antaq. 12/08/2020 **Adaptação:** ATP

A variação positiva na movimentação dos terminais privados é reflexo do aumento na movimentação dos seguintes grupos de mercadorias⁷: Sementes e frutos oleaginosos, como a soja (+24,8%), combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação (+19,2%), pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas (+13,8%) e Contêineres (+10,2%).

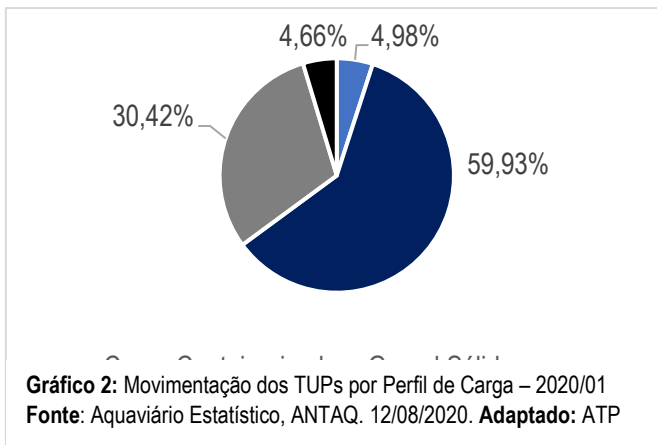
⁶ Os dados do Estatístico Aquaviário da ANTAQ estão sujeitos a atualização a todo momento, o que pode resultar em pequenas alterações de valores ao longo do tempo.

⁷ Grupos Categorizados pelo Sistema Harmônico 2 – Linha de corte de mais de 1 milhão de toneladas.

O primeiro semestre de 2020 também foi positivo para os Portos Públicos. Estes tiveram um aumento de 5,6% na sua movimentação em relação ao mesmo período de 2019. Entre os grupos de mercadorias que mais aumentaram sua movimentação nos portos públicos, estão⁸: Açúcares e produtos de confeitaria (+46,8%), sementes e frutos oleaginosos, como a soja (+37,6%) e produtos químicos inorgânicos (+31,6%).

4. Movimentação Portuária por Perfil de Carga

O granel sólido e o granel líquido e gasoso foram os perfis de carga de destaque durante o primeiro semestre de 2020. O **granel líquido e gasoso** teve uma variação positiva de 15,5% guiado, principalmente, pelos terminais privados cuja movimentação deste perfil aumentou em 19,8%. Entre as mercadorias que mais se destacaram dentro do granel líquido estão⁹: Óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos (17 milhões de toneladas a mais que no primeiro semestre de 2019, representando uma variação de 24,4%) e água de formação, que é a água que ocorre naturalmente nos poros de uma rocha e é produzida junto com o petróleo¹⁰ (variação positiva de quase 1 milhão de toneladas).



Já o **granel sólido** teve um aumento de 2,2%, puxado pela soja (+31,4%) e açúcares (+42,2%). A queda da movimentação de minérios de ferro e milho (-9,7% e 56,9%, respectivamente) contribuíram para o baixo aumento na movimentação de granel sólido.

Ainda comparando com o primeiro semestre de 2019, as cargas gerais e as cargas conteneurizadas tiveram uma queda

de 6,2% e 1% em suas movimentações, respectivamente.

Apesar da queda geral da movimentação das cargas conteneurizadas, para os terminais privados, este perfil de carga, teve um aumento significativo de 10,2%. Com destaque no aumento da movimentação em

⁸ Grupos Categorizados pelo Sistema Harmônico 2 – Linha de corte de mais de 1 milhão de toneladas

⁹ Mercadorias – SH4: Considerando variações positivas acima de 300 mil toneladas.

¹⁰ TELES, AZEVEDO, SANTOS, 2010 - Caracterização isotópica de águas de formação hipersalinas de um campo de petróleo da Bacia do Recôncavo, Brasil.

TEUs nos seguintes terminais: **DP World Santos** (+41,2%), **Porto Chibatão** (+7,9%), **Porto Itapoá** (+4,1%) e **Portonave** (+2,7%). Vale ressaltar que os quatro terminais em destaque são associados da ATP.

5. Movimentação Portuária por Região

Ao longo do primeiro semestre de 2020, a região **Norte** liderou o crescimento percentual da movimentação de cargas, registrando +15,9%, em comparação com o mesmo período de 2019. Foram 66,7 milhões de toneladas movimentadas na região, com destaque no aumento da soja (+30,9%) e minérios de alumínio (+18,4%). Há de se lembrar que a participação dos terminais privados nessa região é significativa, uma vez que 71,5% do que é movimentado na região Norte é através dos TUPs e ETCs.

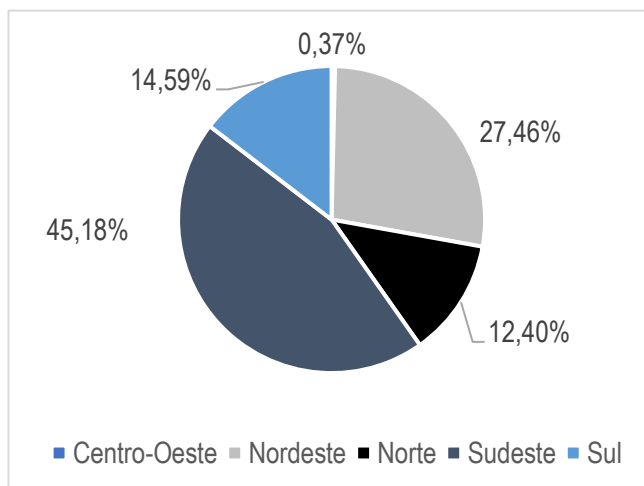


Gráfico 3: Movimentação por Região – 2020/01
Fonte: Aquaviário Estatístico, ANTAQ. 12/08/2020. **Adaptado:** ATP

Foram notórios na região Norte os terminais privados: **Hidroviás do Brasil Miritituba** (+76,2%), Terminal Vila do Conde (+63%) e **Terminal Ponta da Montanha** (+23,2%). Já entre os Portos Organizados, as melhores evoluções foram do Porto de Vila do Conde (+40,3%) e Santarém (+14,6%).

A região **Sul** obteve a segunda maior variação percentual na movimentação de mercadorias via portos e terminais portuários (+6,4%), seguida pelas regiões **Sudeste** (+3,1%) e **Nordeste** (+1,7%). A mercadoria propulsora do aumento da movimentação na região Sul foi a soja. Passaram pelos portos e terminais privados da região 6,5 milhões de toneladas a mais que no primeiro semestre de 2019. Já na região Sudeste e Nordeste os óleos brutos de petróleo e de minerais betuminosos foram as mercadorias com o maior aumento da movimentação em toneladas¹¹ (+31,5% e 32,3%, respectivamente).

6. Navegação e Sentido da Carga

A Tabela 2 mostra o total movimentado no primeiro semestre de 2020, por tipo de navegação e instalação portuária. Também apresenta a variação percentual em relação ao ano de 2019. Através da tabela é possível

¹¹ Categorizado pelo Sistema Harmônico 4, e efetuada uma linha de corte de 10 milhões de toneladas movimentadas.

observar que os terminais privados movimentaram mais que os portos públicos em todos os tipos de navegação. A navegação de cabotagem foi o destaque com um aumento de 13,26% do total de cargas transportadas em toneladas, seguida pela navegação por vias interiores com um acréscimo de 7,13%.

Dentro do escopo dos terminais privados, o total transportado por cabotagem cresceu ainda mais. Os TUPs e ETCs destinaram quase 10 milhões de toneladas a mais para a navegação por cabotagem. O **Terminal de Angra dos Reis**, da Transpetro, e o **Terminal Petróleo TPET/TOIL- Açú** foram os grandes determinantes para este aumento. Os dois associados da ATP foram responsáveis pelo aumento de 7,4 milhões de toneladas.

Tabela 2 – Total Transportado por Tipos de Navegação

	Longo Curso			Cabotagem			Interiores		
	01/2020	01/2019	Var%	01/2020	01/2019	Var%	01/2020	01/2019	Var%
TUP	225.074.964	224.575.718	0,22%	74.881.366	65.606.083	14,14%	35.097.317	33.332.359	5,30%
PORTO	150.386.113	141.826.210	6,04%	16.668.160	15.226.614	9,47%	21.289.130	19.301.669	10,30%
Total	375.461.077	366.401.929	2,47%	91.549.525	80.832.698	13,26%	56.386.447	52.634.028	7,13%

Fonte: Estatístico Aquaviário – Antaq. 12/08/2020 Adaptação: ATP

Já evolução da navegação por vias interiores é reflexo da atuação dos portos organizados. Observa-se um crescimento de 10,3% do total transportado por vias interiores, tendo com cerne da movimentação os portos organizados. Entre as mercadorias mais transportadas por vias interiores estão¹²: Soja (+25,9%), corindo artificial, quimicamente definido ou não¹³ (+68,5%) e minérios de alumínio (7,26%).

Por fim, observa-se um crescimento de aproximadamente 2,5% no total transportado por longo curso. Alguns países destacam-se pelo crescimento da importação das mercadorias brasileiras, entre eles: Singapura (+51%), China (+18%), Turquia (+33,7%) e Espanha (+22,2%). Todos os 4 países aumentaram em mais 1 milhão de toneladas a recepção de mercadorias brasileiras, com destaque para a China, que recebeu 24,7 milhões de toneladas a mais, que no mesmo período de 2019.

¹² Linha de corte de 1 milhão de toneladas para a definição das mercadorias que mais fizeram diferença no aumento da movimentação.

¹³ Mineral utilizado como joia. O de coloração vermelha é chamado de rubi, o de coloração azul é chamado de safira

7. Indicadores de Eficiência

A Tabela 3 mostra os cinco melhores terminais portuários, por perfil de carga movimentado, levando em consideração a prancha média operacional. A prancha média operacional mostra quantidade de unidades de contêiner ou toneladas movimentadas por cada hora em que o navio está em operação no porto / instalação portuária. É um indicador da produtividade média de cada terminal ou berço.

Tabela 3 – TOP 5 Produtividades Médias por Perfil de Carga

Carga Containerizada - unidades/h		Granel Líquido - ton/h	
Portonave	98,4	Terminal Aquaviário de Angra dos Reis	4.498,4
Santos	79,6	Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul	4.165,1
DP World Santos	69,6	Terminal Aquaviário de São Sebastião (A. Barroso)	2.749,6
Porto Itapoá	67,4	Terminal Aquaviário de Osório	2.312,5
Rio Grande	64,7	Terminal Portuário do Pecém	1.812,3
Granel Sólido - ton/h		Carga Geral - ton/h	
Terminal Marítimo de Ponta da Madeira	5.843,1	Amazon Aço	2.455,9
Porto do Açu - Terminal de Minério	5.568,3	Norte Log	814,2
Porto Sudeste do Brasil	4.817,7	TERNIUM BR	575,6
Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul	4.480,4	Niterói	557,8
Terminal da Ilha Guaíba - TIG	3.449,6	Chibatão Navegação e Comércio	456,0

Fonte: Estatístico Aquaviário – Antaq. 14/08/2020 Adaptação: ATP

Os terminais privados ocuparam posição de destaque em todas os perfis analisados. Entre os terminais que movimentam cargas containerizadas 3 associados da ATP foram notórios em sua produtividade: A **Portonave**, que manteve a primeira colocação, a **DP World** ocupando a terceira posição, e o **Porto Itapoá** ocupando a quarta posição. A prancha média do Porto de Santos também foi notória,

Dentre os terminais que movimentam granel sólido, os cinco primeiros colocados foram terminais de empresas associadas à ATP. O **Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (Vale)** e o Terminal de Minério do **Porto do Açu** mantiveram suas posições em relação ao primeiro semestre de 2019. O **Porto Sudeste**, com um aumento de 16%, ocupou a terceira posição no ranking, seguido pelo Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul (**Transpetro**) e o Terminal da Ilha Guaíba (**Vale**). Outros dois destaques neste perfil são os terminais Ponta do Ubu – **Samarco** – e **Hidrovias do Brasil Miritituba** que tiveram os maiores¹⁴ crescimento percentuais em suas pranchas médias, alcançando 139% e 118,2%, respectivamente.

Entre os terminais de granel líquido e gasoso a, associada da ATP, **Transpetro** é o grande nome. As 4 melhores pranchas foram de terminais pertencentes à esta empresa. Merece evidência o Terminal de Osório que no primeiro semestre de 2019 possuía uma prancha de 1.759 toneladas/hora, e em 2020 passou a movimentar mais de 2.300 toneladas/hora. Um crescimento de 31,4%.

¹⁴ Com uma linha de corte de no mínimo 1.000 ton/hora

Por fim, entre os terminais que movimentam cargas gerais, o terminal da Amazon Aço ficou em primeiro lugar com uma prancha média de 2.455,9 ton/hora, puxada pela movimentação de produtos laminados planos, de ferro ou aço não ligado, realizada no primeiro semestre de 2020. É importante ressaltar que em 2019 a movimentação de carga geral por este terminal foi muito baixa, atingindo apenas 21 toneladas.

A TERNIUM e o Terminal Chibatão Navegação e Comércio também são duas associadas da ATP que ocuparam o ranking de melhores pranchas médias operacionais de carga geral. A **Ternium** com uma variação positiva de 16,5%, em relação ao primeiro semestre de 2019, e o terminal de **Chibatão** com uma variação positiva de 16,4%.

8. Responsabilidade Socioambiental

O Índice de Desenvolvimento Ambiental (IDA) foi instituído pela Resolução 2.650/2012 da ANTAQ. O índice é um instrumento que permite o acompanhamento e controle de gestão ambiental em instalações portuárias. Apesar de ser utilizado para a avaliação dos portos organizados desde 2012, para os terminais privados a aplicação iniciou-se apenas em 2017.

É importante ressaltar que os números aqui avaliados não são referentes ao primeiro semestre de 2020, mas sim do ano de 2019, isto porque os resultados da ANTAQ para o ano de 2019 foram publicados apenas em agosto de 2020.

Os terminais privados obtiveram uma melhor de +6,8% no seu Índice de Desenvolvimento Ambiental médio. Em 2018 a média dos terminais privados era de 56,51, já em 2019 o número passou para 60,35. O **Terminal Portuário Bunge** e o **Terminal Marítimo Privativo de Cubatão** tiveram as duas melhores evoluções no índice, subindo para 12° e 31° lugares, respectivamente, e contribuindo para o aumento da média geral. Vale lembrar que ambos são associados da ATP.

A Tabela 4 mostra as 15 maiores notas do índice dentro da categoria dos terminais privados. Nota-se que 12 destes são associados à ATP, inclusive o **Porto Itapoá**, que ocupou a primeira colocação, o Terminal Marítimo Ponta da Madeira, da **Vale**, e a **Portonave**, ocupando a segunda e terceira posição, respectivamente.

Tabela 4: TOP 15 – Melhores IDAs entre os Terminais Privados

Terminal	IDA 2019
Porto Itapoá Terminais Portuários	99,26
Terminal Marítimo de Ponta da Madeira	98,13
Portonave - Terminais Portuários de Navegantes	89,31
Cattalini Terminais Marítimos	87,27
Terminal da Ilha Guaíba - TIG	82,94
Portocel - Terminal Especializado de Barra do Riacho	81,95
Terminal de Praia Mole	80,91
Terminal de Tubarão	80,91
Porto do Açú Operações S.A.	80
Porto do Açú - Terminal de Minério	79,08
Terminal Portuário Privativo da Alumar	78,92
Terminal Portuário Bunge Alimentos	78,24
Super Terminais Comércio e Indústria	77,95
Brasco Logística Offshore	77,47
Terminal Marítimo Luiz Fogliatto - Termasa	75,75

9. Perspectivas para o Segundo Semestre de 2020

Ao longo do primeiro semestre de 2020, observou-se uma alta da movimentação de soja, devido à elevada safra e demanda externa, e uma queda na movimentação de minério, relacionada não só à pandemia do COVID-19, como também devido a alguns problemas com a correia de longa distância no S11D (em Canaã dos Carajás).

No entanto, para o segundo semestre a expectativa é de inversão dessa situação. A movimentação da soja tende a ter uma pequena queda, reflexo da própria sazonalidade da mercadoria, que tem seu pico de exportação nos meses de março a junho, caindo no segundo semestre. Em compensação, a expectativa quanto ao setor de minério é de recuperação no segundo semestre, devido ao final da estação chuvosa no Brasil, diminuição dos impactos do COVID-19, e a melhora na produção do Projeto Ferro Carajás S11D, da Vale.