



**Ministério da Justiça e Segurança Pública - MJSP**  
**Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE**  
SEPN 515 Conjunto D, Lote 4 Ed. Carlos Taurisano, 4º andar - Bairro Asa Norte, Brasília/DF, CEP 70770-504  
Telefone: (61) 3221-8409 - www.cade.gov.br

## NOTA TÉCNICA Nº 9/2018/DEE/CADE

**Referência:** Processo nº 08700.000678/2018-44

**Assunto:** Efeitos concorrenciais da regulação de afretamento de embarcações sobre o transporte de cabotagem

**Ementa:** Resolução nº 01/2015-ANTAQ. Novos critérios para o afretamento de embarcações. Aumento de barreiras à entrada. Possível reforço do poder de mercado das empresas líderes e maior dificuldade de expansão das empresas menores.

**Versão:** Pública

### 1. Introdução

- Em 13 de fevereiro de 2015, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) publicou a Resolução Normativa nº 01/2015 que alterou procedimentos e critérios para o afretamento de embarcações por empresas brasileiras de navegação (EBN) destinados à navegação de cabotagem. A referida norma tem sido contestada junto ao Poder Judiciário pela empresa Posidonia Shipping & Trading Ltda., que alega que a mesma limita sua capacidade de concorrer com outras empresas estabelecidas no mercado.
- Em 2017, a Secretaria de Acompanhamento Econômico (Seae/MF), instada pelo Ministério Público Federal, manifestou-se, com base em critérios adotados pela OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico, no sentido de que as exigências estabelecidas na RN 01/2015, da ANTAQ, têm o *“potencial de limitar a concorrência entre os incumbentes nesse setor econômico ao impor restrições, com base em sua tonelagem, à utilização de embarcações estrangeiras nos serviços de navegação de apoio marítimo e de cabotagem.”*<sup>[1]</sup>
- Na presente nota, o Departamento de Estudos Econômicos também avalia os possíveis efeitos concorrenciais decorrentes das mudanças na regulação do processo de afretamento de embarcações estrangeiras sobre a oferta de serviços de navegação de cabotagem, com base na análise de dados sobre a estrutura do mercado.
- Esta análise não implica uma avaliação sobre o mérito da norma sob ponto de vista regulatório, nem sobre a competência da ANTAQ para editá-la.

### 2. Alteração na norma sobre afretamento de embarcações

- A Resolução Normativa nº 01/2015, da ANTAQ, estabelece os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação nas navegações de apoio portuário, apoio marítimo, cabotagem e longo curso. Esta norma que derogou a norma anterior (Resolução nº 2920/2013, da ANTAQ) acrescenta, em relação àquela, alguns critérios a serem observados nesses procedimentos.
- Os dispositivos que trazem essas alterações são os seguintes:

#### **Resolução Normativa nº 01-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2015.**

##### **Da Autorização de Afretamento**

Art. 5º Nos afretamentos de embarcação estrangeira que dependem de autorização da ANTAQ, a empresa brasileira de navegação só poderá obtê-la nos seguintes casos:

(...)

II - **na navegação de apoio portuário**, nas modalidades a casco nu ou por tempo, quando:

- verificada, mediante circularização, inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados, nos prazos consultados, admitindo-se o bloqueio parcial, **cuja autorização será limitada ao dobro da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de propriedade da empresa afretadora;** e

(...)

III - **na navegação de cabotagem**, nas modalidades a casco nu sem suspensão de bandeira, por espaço, por tempo ou por viagem, quando:

- verificada, mediante circularização, inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados, nos prazos consultados, admitindo-se o bloqueio parcial, nas modalidades por espaço, por tempo em uma única viagem ou por viagem, **cuja**

autorização será limitada ao quádruplo da tonelage de porte bruto das embarcações de registro brasileiro em operação comercial pela empresa afretadora, a qual também deverá ser proprietária de ao menos uma embarcação de tipo semelhante à pretendida.

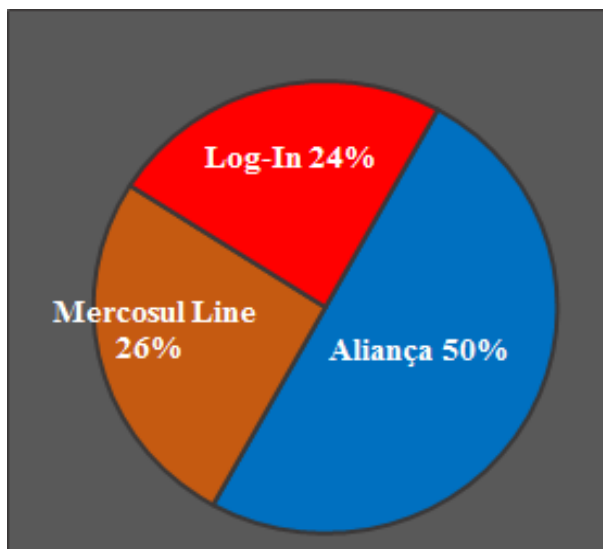
7. O texto legal denota as seguintes condições para a obtenção de autorização de afretamento de embarcações estrangeiras:
1. a afretadora deve ser uma empresa brasileira de navegação;
  2. obrigatoriedade de circularização;
  3. inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados, nos prazos consultados;
  4. limitação de capacidade autorizada:
    - a) **apoio portuário: limitada ao dobro da tonelage de porte bruto das embarcações brasileiras de propriedade da empresa afretadora**
    - b) **cabotagem: limitada ao quádruplo da tonelage de porte bruto das embarcações de registro brasileiro em operação comercial pela empresa afretadora, a qual também deverá ser proprietária de ao menos uma embarcação de tipo semelhante à pretendida**
8. Além disso, a Resolução Normativa nº 01/2015 suprimiu um dispositivo que constava na Resolução 2920/2013, da ANTAQ, que previa autorização de afretamento de embarcação estrangeira para navegação de cabotagem "... quando verificado que as ofertas para o transporte pretendido não atendem aos prazos consultados ou que as condições ofertadas não são compatíveis com o mercado" (Resolução nº 2920/2013, art. 5º, I, b).

### 3. A oferta de serviços de navegação de cabotagem

9. Na análise do ato de concentração nº 08700.004700/2017-44 (Requerentes: CMA CGM S.A. E MAERSK LINE A/S.), as empresas requerentes informaram ao Cade a seguinte estrutura de mercado de cabotagem:

**Gráfico 01**

**Estrutura de oferta do mercado de cabotagem - Brasil - 2016**



Fonte: Estimativas da Mercosul Line, em Parecer 285/2017/CGAA5/SGA1/SG

10. Certamente, nos dados acima, há uma simplificação por parte das empresas, uma vez que há na ANTAQ quarenta e duas empresas registradas como prestadoras de serviços de navegação de cabotagem. Ocorre que dentre essas empresas, a maioria é de pequeno porte e há uma grande diferença de capacidade de transporte entre as grandes empresas líderes do mercado e as demais (Tabela 01).

**Tabela 01 - Empresas operadoras de navegação de cabotagem - 2017**

Empresa	Capacidade (TPB)	% Geral	% sem Grupo Petrobras
Transpetro	1.539.810,38	50,68%	xxxxxx
Aliança	324.194,59	10,67%	23,59%
Elcano	187.018,50	6,16%	13,61%
Hidroviás Do Brasil	165.668,00	5,45%	12,06%
Norsul	143.764,34	4,73%	10,46%
Petrobras	124.322,13	4,09%	xxxxxx
Mercosul Line	106.028,50	3,49%	7,72%
Chibatão	99.327,60	3,27%	7,23%
Log-In	77.389,90	2,55%	5,63%
Norsulmax	75.011,80	2,47%	5,46%
Flumar	51.000,00	1,68%	3,71%
Tranship	41.590,80	1,37%	3,03%
Locar	35.711,85	1,18%	2,60%
Lyra	26.975,00	0,89%	1,96%
Navemestra	16.154,93	0,53%	1,18%
Zemax Log	9.143,09	0,30%	0,67%
Martin Leme	5.446,99	0,18%	0,40%
Marfort	5.034,11	0,17%	0,37%
Grega Shipping	2.540,27	0,08%	0,18%
Equipemorim	705,62	0,02%	0,05%
Marcia D. S. Leandro	362,72	0,01%	0,03%
Agemar	229,00	0,01%	0,02%
Paolo Garabuggio	204,60	0,01%	0,01%
Jaqueline Segundo	160,59	0,01%	0,01%
Meso Oceânica	151,35	0,00%	0,01%
Além Mar	133,24	0,00%	0,01%
Expresso Noronha	114,00	0,00%	0,01%
Recanto Do Mar	34,00	0,00%	0,00%
Posidonia	10,47	0,00%	0,00%
Fertimar	0,01	0,00%	0,00%
<b>Total</b>	<b>3.038.238,38</b>	<b>100,00%</b>	
<b>Total sem Grupo Petrobras</b>	<b>1.374.105,87</b>		<b>100,00%</b>

Fonte: ANTAQ                      Elaboração: DEE  
Capacidade: inclui a soma de embarcações próprias e afretadas

11. A Tabela 01 mostra a capacidade total das embarcações das empresas autorizadas pela ANTAQ a operar o serviço de navegação de cabotagem. Esta informação dá uma mostra do tamanho e da capacidade operacional das empresas, mas não serve como um bom indicador das participações de mercado, que seriam melhor aferidas considerando-se as quantidades transportadas ou faturamento das empresas.

12. As empresas do Grupo Petrobras respondem por 54,77% da capacidade de carga da navegação de cabotagem no Brasil. As embarcações desse grupo atendem somente as necessidades das empresas coligadas. Por isso, faz sentido calcular as participações das demais empresas que ofertam serviços ao mercado, desconsiderando os valores do Grupo Petrobras (Tabela 01).

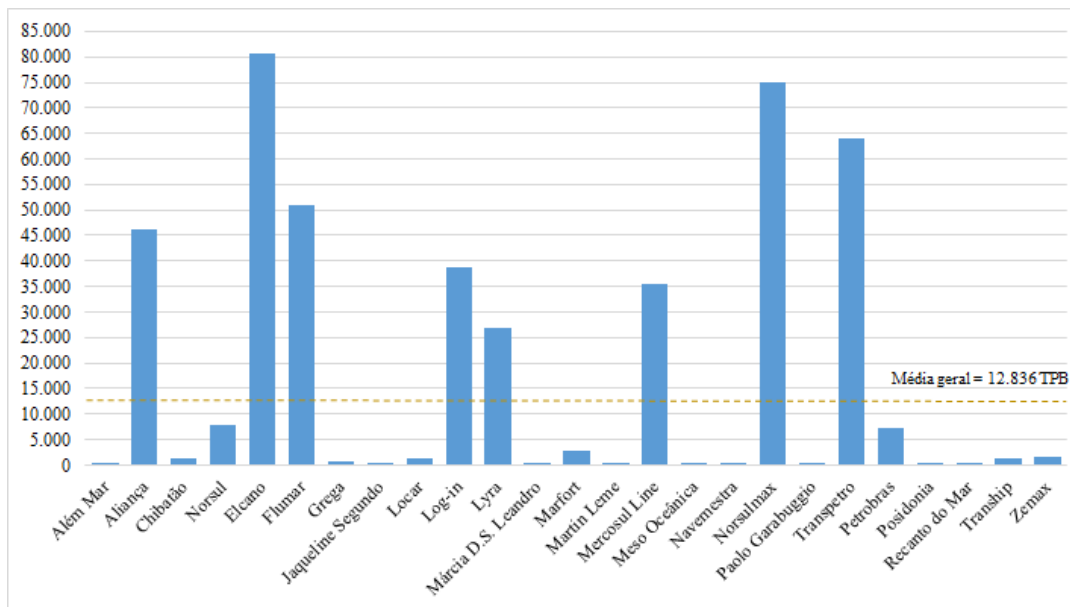
13. Essa nova configuração mostra uma liderança destacada da Aliança (23,59%), seguida por Elcano, Hidroviás do Brasil e Norsul - as três com mais de 10% de participação na capacidade total de carga no transporte de cabotagem.

14. Percebe-se, também, uma grande quantidade de empresas com baixíssima representatividade na capacidade total de carga do transporte de cabotagem no Brasil. O Gráfico 02 ilustra essa disparidade entre as capacidades das empresas do setor. Ele compara a média das capacidades de carga das embarcações próprias de cada empresa com a média geral do setor. Poucas empresas superam a média do setor: Aliança, Elcano, Flumar, Log-in, Lyra, Mercosul Line, Norsulmax e Transpetro. Este grupo reflete as maiores empresas do setor apresentadas na Tabela 01, com duas exceções: a Lyra possui uma média de capacidade alta, porque tem somente um navio graneleiro com capacidade de carga elevada nos registros da ANTAQ; a Chibatão, ao contrário, está entre as maiores empresas do setor, porém com dezenas de embarcações de pequeno porte, o que joga sua média para um nível inferior à média geral.

15. A disparidade de tamanho das empresas do setor também se reflete na dispersão dos resultados de cada empresa em relação à média geral – tanto as grandes empresas, quanto as pequenas apresentam médias individuais bem distantes do valor médio das capacidades do setor que é igual a 12.836 TPB (Tonelagem de Porte Bruto).

## Gráfico 02

### Capacidade média das embarcações de cabotagem, por empresa - 2017



Fonte: ANTAQ

Elaboração: Departamento de Estudos Econômicos

16. As empresas líderes do setor - Aliança, Norsul, Elcano, Flumar, Hidrovias do Brasil, Log-In, Mercosul Line e Norsulmax (além da Transpetro) - contam com as embarcações, próprias ou afretadas, de maior porte (acima de 35 mil TPB de capacidade[2]), o que lhes permite obter ganhos de escala no transporte de cabotagem, principalmente em rotas de maiores distâncias. Essas empresas são apresentadas com mais detalhes a seguir:

- **Aliança Navegação e Logística Ltda.** - empresa pertencente ao grupo A.P. Moller - Maersk, que atua de forma integrada em âmbito mundial e no Brasil, com operações de navegação de longo curso, terminais portuários, navegação de cabotagem. Em 2013, a Aliança lançou ao mar uma nova geração de navios, investindo cerca de R\$ 700 milhões na compra de 6 porta-contêineres[3].
- **Chibatão - Navegação e Comércio Ltda.** - dentre as maiores empresas do mercado, a única que não apresenta registro de embarcações com capacidade acima de 35 mil TPB. O grupo Chibatão concentra suas atividades na região de Manaus/AM, contando com terminal portuário próprio, terminal retroportuário e outras soluções de logística integrada[4].
- **Cia. de Navegação Norsul/Norsulmax** - empresas de grupo brasileiro que opera desde 1963. Segundo informações da própria empresa, em janeiro de 2017, a companhia controlava 29 embarcações, num total de aproximadamente 523 mil TPB (toneladas de porte bruto), sendo 23 embarcações de bandeira brasileira num total de aproximadamente 290 mil TPB[5].
- **Empresa de Navegação Elcano S.A.** - empresa pertencente ao grupo espanhol Elcano, com filiais em diversos países como Brasil, Argentina e Portugal. A empresa anunciou que estão em construção mais dois navios graneleiros de grande porte com previsão de entrega para 2018[6].
- **Flumar Transportes de Químicos e Gases Ltda.** - A Flumar é uma subsidiária da empresa norueguesa Odffjell SE, especializada em transporte de granéis líquidos, produtos químicos, óleos e outros produtos especiais. A Odffjell SE tem operações na Europa, América do Sul e Ásia[7].
- **Hidrovias do Brasil - Cabotagem Ltda.** - A Hidrovias do Brasil foi constituída inicialmente pelo fundo de infraestrutura do Pátria Investimentos, que investe nos setores de logística e transporte, óleo e gás, infraestrutura para telefonia, água e saneamento. Em 2012, passaram a integrar a sociedade a AIMCO (Alberta Investment Management Corporation) e o Temasek (Fundo Soberano de Cingapura). Em 2015, incorporaram-se à empresa os seguintes investidores: BTO Mezanino FIP (Blackstone), BNDESPAR e Internacional Finance Corporation (IFC). A Hidrovias do Brasil possui um terminal de uso privado no Pará (Vila do Conde) e tem projeto de construção de um terminal no Porto de Montevidéu (Uruguai)[8].
- **Log-In - Logística Intermodal S/A** - empresa brasileira de logística integrada que opera navegação de cabotagem, terminais portuários e transporte rodoviário de cargas. A empresa opera sete navios porta-contêineres, com capacidades acima de 35 mil TPB[9]. A Log-In realizou um programa de investimentos em sete navios porta-contêineres, da ordem de R\$ 1 bilhão, no período de 2007 a 2014[10].
- **Mercosul Line Navegação e Logística Ltda.** - empresa que oferece logística integrada pertencente ao grupo francês CMA-CGM, com atuação em 160 países. A Mercosul Line opera com três navios porta-contêineres com capacidade acima de 35 mil TPB[11].

17. Portanto, as principais empresas de navegação de cabotagem do Brasil pertencem a grandes grupos nacionais com atuação consolidada no mercado, a grandes grupos investidores ou aos maiores grupos de transporte marítimo de cargas do mundo.

18. Outro aspecto relevante diz respeito à especialização da atuação dessas empresas, que se depreende das informações colhidas diretamente nos sites das mesmas na internet e na relação de embarcações registradas pela ANTAQ (Anexo 1): a empresa Chibatão atua principalmente na região de Manaus e não conta com navios de grande porte; a Flumar é especializada em granéis líquidos e produtos químicos; Elcano e Norsul detêm somente navios graneleiros de grande porte, assim como a Hidrovias do Brasil que também possui somente navios graneleiros de grande porte e atua especificamente nas regiões do Pará e regiões Centro-Oeste e Sul do Brasil interligando com portos do Uruguai e da Argentina.

19. Considerando a especialização da atuação dessas empresas, explica-se a informação da Mercosul Line no ato de concentração nº 08700.004700/2017-44 de que, além dela mesma, Log-In e Aliança são as empresas que dominam o transporte de cabotagem ao longo da costa brasileira, especialmente, quando se trata de carga geral containerizada e não-containerizada (Gráfico 01).

#### 4. Economias de escala, integração vertical e concentração na cadeia de transportes marítimos

20. No volume da série Cadernos do Cade dedicado ao mercado de serviços portuários<sup>[12]</sup>, o Departamento de Estudos Econômicos destacou a importância das economias de escala e a tendência de integração vertical e concentração na cadeia de transportes marítimos, em nível mundial. Conforme aquela publicação:

21. Economias de escala ou retornos crescentes de escala ocorrem quando o custo médio de produção cai à medida que aumenta a quantidade produzida. Atividades econômicas que apresentam elevados custos fixos, como portos e transporte marítimo, apresentam economias de escala na medida em que com a elevação da quantidade produzida conseguem diluir seus custos fixos, reduzindo o custo médio de produção. (p. 16)

22. Tal característica leva a algumas tendências identificadas, em especial, no transporte marítimo de contêineres:

- aumento paulatino da capacidade de carga dos navios;
- concentração do mercado através de fusões e aquisições, como os casos das chinesas China Shipping e Cosco, da anunciada joint-venture entre as japonesas Kawasaki Kisen Kaisha (K Line), Nippon Yusen Kaisha (NYK) e Mitsui O.S.K. Lines (MOL), e da aquisição da alemã Hamburg Süd pelo grupo dinamarquês Maersk;
- formação de alianças globais entre as grandes companhias do transporte marítimo, visando o compartilhamento de ativos e cooperação operacional. As principais alianças em operação atualmente são: 2M (Maersk e MSC), Ocean Alliance (CMA – CGM, COSCO, OOCL e Evergreen) e The Alliance (Hapag Lloyd, NYK, MOL, K Line e Yang Ming);
- as fusões e aquisições entre armadores e o aumento de capacidade dos navios porta-contêineres provocaram, no Brasil, nesta década, uma redução do número de escalas semanais de navios de longo curso.

23. A integração vertical entre diferentes elos também é uma tendência que se observa na cadeia logística dominada pelas grandes empresas de transporte marítimo. As três maiores empresas de cabotagem do Brasil inserem-se nessa lógica de atuação: Aliança e Mercosul Line integram dois dos maiores grupos de transporte marítimo de longo curso (A.P. Moller – Maersk e CGA-CGM, respectivamente), sendo que o grupo A.P. Moller – Maersk também opera terminais portuários no Brasil. A Log-In também foi criada dentro da lógica de integração vertical, dentro do Grupo Vale, e mesmo após ter seu controle transferido para outro investidor (Alaska Investimentos) mantém a estratégia de atuação integrada com terminal portuário e transporte terrestre.

#### 5. Possíveis efeitos concorrenciais da Resolução Normativa nº 01/2015, da ANTAQ, no transporte de cabotagem

24. Como mencionado anteriormente, o mercado de cabotagem no Brasil é dominado por empresas ligadas a grandes grupos internacionais de navegação ou grupos brasileiros consolidados no mercado e, alguns, com o apoio de fundos de investimentos. Essas empresas, por possuírem alta capacidade de investimento, já dispõem de embarcações de grande porte, frota diversificada e, também, por oferecerem operações integradas com outros elos da cadeia logística (navegação de longo curso, terminais portuários, transporte rodoviário) podem enquadrar-se facilmente nas condições para autorização de afretamento impostas pela Resolução Normativa nº 01/2015, da ANTAQ.

25. As demais empresas, de pequeno e médio porte, com atuação exclusiva na navegação e com frota composta de embarcações de menor porte terão maior dificuldade de ampliar sua operação utilizando-se do afretamento de navios estrangeiros de grande porte, pois estarão restringidos por uma menor capacidade de investimento em embarcações próprias e pela limitação da capacidade máxima a ser afretada (limitada ao quádruplo da tonagem de porte bruto da sua própria frota). Tais limitações dificultam a possibilidade de alguma dessas empresas virem a crescer e passar a rivalizar com as líderes do mercado, à medida que restringem uma opção que viabilizaria uma expansão de oferta de capacidade com investimento menor.

26. Quanto à entrada de novos competidores no mercado, a medida representa uma elevação das barreiras legais/econômicas de entrada, pois a norma regulatória determina a necessidade de um investimento maior em embarcações de grande porte próprias para um entrante que queira competir efetivamente com as maiores empresas do mercado.

27. Outro ponto relevante diz respeito à oferta de embarcações de grande porte no país. As restrições de afretamento concentram a demanda por navios de grande porte nas maiores empresas de cabotagem (sendo que algumas destas já pertencem a grupos internacionais). Portanto, o mercado brasileiro fica menos atrativo para que outras empresas estrangeiras que ainda não atuam no Brasil venham disponibilizar embarcações para operações de cabotagem no país<sup>[13]</sup>.

28. Portanto, é possível que os critérios de afretamento de embarcações estrangeiras estabelecidos pela Resolução Normativa nº 01/2015, da ANTAQ, tenha como efeito concorrencial um reforço da concentração e do poder de mercado das empresas que atualmente já dominam a navegação de cabotagem no país.

#### 6. Conclusões

29. A Resolução Normativa nº 01/2015, da ANTAQ, alterou alguns critérios e procedimentos para o afretamento de embarcações estrangeiras por empresas brasileiras de navegação até então vigentes. Para a navegação de cabotagem foi introduzido o critério que limita a possibilidade de afretamento ao quádruplo da tonagem de porte bruto das embarcações de registro brasileiro em operação comercial pela empresa afretadora, a qual também deverá ser proprietária de ao menos uma embarcação de tipo semelhante à pretendida.

30. O setor é composto por um numeroso grupo de pequenas empresas que dispõem de pequena capacidade de carga e por poucas grandes empresas, que dispõem de embarcações de grande porte, pertencem a grandes grupos econômicos nacionais e estrangeiros, têm capacidade de investimento, já contam com frota de embarcações mais diversificada e com maior porte e operam de forma integrada, cominando a navegação de cabotagem com outros elos da cadeia logística, como navegação de longo curso, terminais portuários e transporte ferroviário.

31. Nesse contexto, espera-se que as pequenas empresas do mercado tenham maiores dificuldades para afretar embarcações estrangeiras, o que limitaria sua capacidade de crescimento e a possibilidade de se tornarem concorrentes efetivas das líderes do mercado. Além disso, aumenta o volume de investimento necessário para que uma empresa entrante consiga se estabelecer em condições de rivalizar com as empresas incumbentes.

32. Também é possível que haja uma redução da oferta de embarcações de grande porte no país, pois as restrições de afretamento concentram a demanda por navios de grande porte nas maiores empresas de cabotagem (sendo que algumas destas já pertencem a grupos

internacionais). Assim, o mercado nacional ficaria menos atrativo para outras empresas de navegação que poderiam disponibilizar embarcações de grande porte para o transporte de cabotagem no Brasil.

33. Portanto, pode-se apontar como possíveis efeitos da RN nº 01/2015 uma limitação à expansão das pequenas empresas de transporte de cabotagem, elevação de barreiras à entrada, aumento da concentração do mercado e uma redução da oferta de embarcações de grande porte por empresas não atuantes no país que, sob o ponto de vista concorrencial, constituem efeitos negativos para o mercado.

**ANEXO 1**  
**Embarcações autorizadas a operar navegação de cabotagem – 2017**

<b>Empresa</b>	<b>Tipo Embarcação</b>	<b>Embarcação</b>	<b>Capacidade (TPB)</b>	<b>Propriedade</b>
Agemar	Balsa	Ilha Fernando de Noronha	229	Afretada
<b>Agemar Total</b>			<b>229</b>	
Além Mar	Outras Embarcações	Além Mar	17	Própria
Além Mar	Supridores de Plataformas Marítimas (Supply)	Alro	116	Própria
<b>Além Mar Total</b>			<b>133</b>	
Aliança	Porta Container	Américo Vespúcio	52.039	Própria
Aliança	Porta Container	Bartolomeu Dias	57.818	Própria
Aliança	Porta Container	Fernão de Magalhães	52.072	Própria
Aliança	Porta Container	Pedro Álvares Cabral	52.019	Própria
Aliança	Porta Container	Sebastião Caboto	52.065	Própria
Aliança	Porta Container	Vicente Pinzon	57.881	Própria
Aliança	Rebocador/Empurrador	Aliança Minuano	301	Própria
<b>Aliança Total</b>			<b>324.195</b>	
Chibatão	Balsa	Giovanna I	2.485	Própria
Chibatão	Balsa	Giovanna Ii	2.485	Própria
Chibatão	Balsa	Giovanna Iii	2.485	Própria
Chibatão	Balsa	Giovanna Ix	1.202	Própria
Chibatão	Balsa	Giovanna Vii	2.000	Própria
Chibatão	Balsa	Giovanna Viii	2.000	Própria
Chibatão	Balsa	Giovanna Xi	1.202	Própria
Chibatão	Balsa	Giovanna Xii	943	Própria
Chibatão	Balsa	Giovanna Xiii	1.202	Própria
Chibatão	Balsa	Giovanna Xiv	1.740	Própria
Chibatão	Balsa	Giovanna Xix	2.340	Própria
Chibatão	Balsa	Giovanna Xv (Reb)	1.202	Própria
Chibatão	Balsa	Giovanna Xvi	2.029	Própria
Chibatão	Balsa	Giovanna Xvii	2.061	Própria
Chibatão	Balsa	Giovanna Xviii	2.320	Própria
Chibatão	Balsa	Isabele Xxiv	2.000	Própria
Chibatão	Balsa	Isabele Xxix	2.340	Própria
Chibatão	Balsa	Isabele Xxv	2.000	Própria
Chibatão	Balsa	Isabele Xxvii	2.061	Própria
Chibatão	Balsa	Isabele Xxviii	2.029	Própria
Chibatão	Balsa	Isabele Xxx	2.340	Própria
Chibatão	Balsa	Isabele Xxxiii	0	Própria
Chibatão	Balsa	Isabele Xxxiv	0	Própria
Chibatão	Balsa	Isabele Xxxv	2.696	Própria
Chibatão	Balsa	Isabele Xxxvi	2.696	Própria
Chibatão	Balsa	Monte Sinai Vi	2.667	Própria
Chibatão	Balsa	Valentina I	0	Própria
Chibatão	Balsa	Valentina Vi	2.720	Própria
Chibatão	Rebocador/Empurrador	Comte. Baracho I	18	Própria
Chibatão	Rebocador/Empurrador	Comte. Baracho Ii	18	Própria
Chibatão	Rebocador/Empurrador	Comte. Baracho Iii	18	Própria
Chibatão	Rebocador/Empurrador	Comte. Baracho Iv	18	Própria
Chibatão	Rebocador/Empurrador	Comte. Tadeu I	10	Própria
Chibatão	Rebocador/Empurrador	Jean Filho Xii	9	Própria
<b>Empresa</b>	<b>Tipo Embarcação</b>	<b>Embarcação</b>	<b>Capacidade (TPB)</b>	<b>Propriedade</b>
Chibatão	Rebocador/Empurrador	Jean Filho Xxvi	22	Própria
Chibatão	Rebocador/Empurrador	Jean Filho Xxviii	50	Própria
Chibatão	Rebocador/Empurrador	Jose Guilherme Iv	70	Própria
Chibatão	Rebocador/Empurrador	Jose Guilherme V	70	Própria
Chibatão	Rebocador/Empurrador	José Guilherme Vi	290	Própria
Chibatão	Rebocador/Empurrador	Oliveira Filho I	9	Própria
Chibatão	Rebocador/Empurrador	Oliveira Filho Ii	9	Própria
Chibatão	Balsa	Giovanna Iv	2.071	Afretada
Chibatão	Balsa	Giovanna V	2.072	Afretada
Chibatão	Balsa	Isabele V	1.486	Afretada
Chibatão	Balsa	Isabele Vi	2.500	Afretada
Chibatão	Balsa	Isabele Xix	2.019	Afretada

Chibatão	Balsa	Isabele Xviii	2.019	Afretada
Chibatão	Balsa	Isabele Xx	2.019	Afretada
Chibatão	Balsa	Isabele Xxi	2.014	Afretada
Chibatão	Balsa	Isabele Xxii	2.019	Afretada
Chibatão	Balsa	Isabele Xxiii	1.975	Afretada
Chibatão	Balsa	Monte Sinai Iv	1	Afretada
Chibatão	Balsa	Monte Sinai V	2.500	Afretada
Chibatão	Balsa	Valentina Ii	3.400	Afretada
Chibatão	Balsa	Valentina V	3.722	Afretada
Chibatão	Balsa	Valentina Vii	3.421	Afretada
Chibatão	Balsa	Valentina Xi	3.575	Afretada
Chibatão	Balsa	Valentina Xii	3.159	Afretada
Chibatão	Barçaça	Giovanna Xx	7.500	Afretada
<b>Chibatão Total</b>			<b>99.328</b>	
Norsul	Barçaça	Norsul 10	10.343	Própria
Norsul	Barçaça	Norsul 11	10.364	Própria
Norsul	Barçaça	Norsul 12	10.364	Própria
Norsul	Barçaça	Norsul 14	7.968	Própria
Norsul	Barçaça	Norsul 2	6.551	Própria
Norsul	Barçaça	Norsul 3	6.573	Própria
Norsul	Barçaça	Norsul 4	6.501	Própria
Norsul	Barçaça	Norsul 5	6.563	Própria
Norsul	Barçaça	Norsul 6	7.605	Própria
Norsul	Barçaça	Norsul 7	7.632	Própria
Norsul	Barçaça	Norsul 8	7.608	Própria
Norsul	Barçaça	Norsul 9	10.364	Própria
Norsul	Graneleiro	Norsul Crateus	42.631	Própria
Norsul	Rebocador/Empurrador	Norsul Abrolhos	540	Própria
Norsul	Rebocador/Empurrador	Norsul Belmonte	540	Própria
Norsul	Rebocador/Empurrador	Norsul Caravelas	548	Própria
Norsul	Rebocador/Empurrador	Norsul Vega	535	Própria
Norsul	Rebocador/Empurrador	Norsul Vitória	535	Própria
<b>Norsul Total</b>			<b>143.764</b>	
Elcano	Graneleiro	Forte De São Felipe	83.000	Própria
Elcano	Graneleiro	Forte De São José	78.384	Própria
Elcano	Gases Liquefeitos	Forte De Copacabana	8.834	Afretada
Elcano	Gases Liquefeitos	Forte De Sao Marcos	8.935	Afretada
Elcano	Químico	Forte De Sao Luiz	7.866	Afretada
<b>Elcano Total</b>			<b>187.019</b>	
Equipemorim	Balsa	Equip 400	0	Própria
<b>Empresa</b>	<b>Tipo Embarcação</b>	<b>Embarcação</b>	<b>Capacidade (TPB)</b>	<b>Propriedade</b>
Equipemorim	Balsa	Willy 1	706	Afretada
<b>Equipemorim Total</b>			<b>706</b>	
Expresso Noronha	Carga Geral	Ekos Noronha	114	Afretada
<b>Expresso Noronha Total</b>			<b>114</b>	
Fertimar	Balsa	Litho One	0	Própria
<b>Fertimar Total</b>			<b>0</b>	
Flumar	Químico	Flumar Brasil (Reb)	51.000	Própria
<b>Flumar Total</b>			<b>51.000</b>	
Grega	Balsa	Grega I	1.400	Própria
Grega	Balsa	Grega Ii	936	Própria
Grega	Balsa	Grega Iii	0	Própria
Grega	Rebocador/Empurrador	Grega Xxi	140	Afretada
Grega	Rebocador/Empurrador	Grega Xxiii	65	Afretada
<b>Grega Total</b>			<b>2.540</b>	
Hidroviás do Brasil	Graneleiro	Hb Tambaqui	82.834	Afretada
Hidroviás do Brasil	Graneleiro	Hb Tucunaré	82.834	Afretada
<b>Hidroviás do Brasil Total</b>			<b>165.668</b>	
Jaqueline Segundo	Carga Geral	Tháís Iv	161	Própria
<b>Jaqueline Segundo Total</b>			<b>161</b>	
Locar	Balsa	Locar Pipe	4.883	Própria
Locar	Balsa	Locar Xxvi	6.053	Própria
Locar	Barçaça	Locar I	5.820	Própria
Locar	Barçaça	Locar Iv	2.124	Própria
Locar	Barçaça	Locar Ix	1.882	Própria
Locar	Barçaça	Locar X	1.885	Própria
Locar	Barçaça	Locar Xi	6.090	Própria
Locar	Rebocador/Empurrador	Locar Ii	300	Própria
Locar	Rebocador/Empurrador	Locar Lh Xix	413	Própria
Locar	Rebocador/Empurrador	Locar Lh Xvi	413	Própria
Locar	Rebocador/Empurrador	Locar Lh Xvii	413	Própria
Locar	Rebocador/Empurrador	Locar Lh Xviii	413	Própria

Locar	Rebocador/Empurrador	Locar Lh Xx	428	Própria
Locar	Rebocador/Empurrador	Locar Lh Xxi	414	Própria
Locar	Rebocador/Empurrador	Locar Lh Xxii	414	Própria
Locar	Rebocador/Empurrador	Locar Lh Xxiii	414	Própria
Locar	Rebocador/Empurrador	Locar Lh Xxiv	414	Própria
Locar	Rebocador/Empurrador	Locar Vi	107	Própria
Locar	Rebocador/Empurrador	Locar Vii	374	Própria
Locar	Rebocador/Empurrador	Locar Xii	108	Própria
Locar	Rebocador/Empurrador	Locar Xiii	32	Própria
Locar	Rebocador/Empurrador	Locar Xiv	32	Própria
Locar	Rebocador/Empurrador	Toucan (Reb)	205	Própria
Locar	Balsa	Locar Iii	2.082	Afretada
<b>Locar Total</b>			<b>35.712</b>	
Log-In	Porta Container	Log-In Jacaranda	38.675	Própria
Log-In	Porta Container	Log-In Jatobá	38.715	Própria
<b>Log-In Total</b>			<b>77.390</b>	
Lyra	Graneleiro	São José	26.975	Própria
<b>Lyra Total</b>			<b>26.975</b>	
Marcia D. S. Leandro	Balsa	Margil Vi	70	Própria
<b>Empresa</b>	<b>Tipo Embarcação</b>	<b>Embarcação</b>	<b>Capacidade (TPB)</b>	<b>Propriedade</b>
Marcia D. S. Leandro	Balsa	Margill Iv	13	Própria
Marcia D. S. Leandro	Balsa	Margill V	3	Própria
Marcia D. S. Leandro	Balsa	Margill Vii	12	Própria
Marcia D. S. Leandro	Balsa	Margill Viii	17	Própria
Marcia D. S. Leandro	Bote	Margill Ix	2	Própria
Marcia D. S. Leandro	Catamarã	Capitão Margill	120	Própria
Marcia D. S. Leandro	Lancha	Margil Ma	106	Própria
Marcia D. S. Leandro	Lancha	Piracicaba	20	Afretada
<b>Marcia D. S. Leandro Total</b>			<b>363</b>	
Marfort	Balsa	Confiança 5	782	Própria
Marfort	Balsa	Fermisa	111	Própria
Marfort	Balsa	Marfort 12	868	Própria
Marfort	Balsa	Marfort 14	186	Própria
Marfort	Balsa	Marfort 6	62	Própria
Marfort	Balsa	Marfort 7	62	Própria
Marfort	Barcaça	Marfort 11	565	Própria
Marfort	Lancha	Marfort 5	5	Própria
Marfort	Rebocador/Empurrador	Marfort 21	0	Própria
Marfort	Rebocador/Empurrador	Marfort 22	41	Própria
Marfort	Rebocador/Empurrador	Marfort 8	28	Própria
Marfort	Barcaça	Marfort 9	311	Afretada
Marfort	Rebocador/Empurrador	Corona	88	Afretada
Marfort	Rebocador/Empurrador	Jupiter	52	Afretada
Marfort	Rebocador/Empurrador	Netuno	52	Afretada
Marfort	Rebocador/Empurrador	Procion	455	Afretada
Marfort	Rebocador/Empurrador	Sagitaris	455	Afretada
Marfort	Rebocador/Empurrador	Scorpius	455	Afretada
Marfort	Rebocador/Empurrador	Taurus	455	Afretada
<b>Marfort Total</b>			<b>5.034</b>	
Martin Leme	Balsa	Martin Leme Xi	450	Própria
Martin Leme	Balsa	Martin Leme Xix	120	Própria
Martin Leme	Barcaça	Martin Leme Vi	36	Própria
Martin Leme	Barcaça	Martin Leme Xv	1.018	Própria
Martin Leme	Barcaça	Martin Leme Xvii	3.250	Própria
Martin Leme	Chata	Martin Leme V	336	Própria
Martin Leme	Chata	Martin Leme Xxv	111	Própria
Martin Leme	Lancha	Martin Leme Ix	10	Própria
Martin Leme	Lancha	Martin Leme Vii	3	Própria
Martin Leme	Lancha	Martin Leme Viii	11	Própria
Martin Leme	Lancha	Martin Leme X	17	Própria
Martin Leme	Lancha	Martin Leme Xii	3	Própria
Martin Leme	Lancha	Martin Leme Xvi	0	Própria
Martin Leme	Lancha	Martin Leme Xviii	8	Própria
Martin Leme	Lancha	Martin Leme Xxi	2	Própria
Martin Leme	Lancha	Martin Leme Xxii	2	Própria
Martin Leme	Lancha	Martin Leme Xxiii	2	Própria
Martin Leme	Lancha	Martin Leme Xxiv	1	Própria
Martin Leme	Rebocador/Empurrador	Jaburu	0	Própria
Martin Leme	Lancha	Sose Vi	1	Afretada
Martin Leme	Rebocador/Empurrador	Antares	65	Afretada
Martin Leme	Rebocador/Empurrador	Rigel	0	Afretada
<b>Martin Leme Total</b>			<b>5.447</b>	



Empresa	Tipo Embarcação	Embarcação	Capacidade (TPB)	Propriedade
Mercosul Line	Porta Container	Mercosul Itajaí	35.587	Própria
Mercosul Line	Porta Container	Mercosul Santos	35.221	Própria
Mercosul Line	Porta Container	Mercosul Suape	35.221	Própria
<b>Mercosul Line Total</b>			<b>106.029</b>	
Meso Oceânica	Carga Geral	Mr Nr	151	Própria
<b>Meso Oceânica Total</b>			<b>151</b>	
Navemestra	Balsa	Cd Ipanema	1.059	Própria
Navemestra	Rebocador/Empurrador	Sm São Vicente	11	Própria
Navemestra	Balsa	Cd Copacabana	1.402	Afretada
Navemestra	Balsa	Cd Ilha Das Flores	1.150	Afretada
Navemestra	Balsa	Cd Paquetá	1.059	Afretada
Navemestra	Balsa	Cd São Miguel I	500	Afretada
Navemestra	Balsa	Cd São Miguel Ii	1.344	Afretada
Navemestra	Balsa	Cd São Miguel Iii	1.344	Afretada
Navemestra	Balsa	Marbela	372	Afretada
Navemestra	Balsa	Twb 181	284	Afretada
Navemestra	Barçaça	Cd Serra Da Estrela	1.963	Afretada
Navemestra	Barçaça	Twb V	364	Afretada
Navemestra	Chata	Rio Guadiana	231	Afretada
Navemestra	Chata	Rio Souza	231	Afretada
Navemestra	Chata	Santa Barbara	672	Afretada
Navemestra	Chata	Sao Miguel Xvi	496	Afretada
Navemestra	Chata	Twb-250	1.729	Afretada
Navemestra	Chata	Twb I	1.484	Afretada
Navemestra	Flutuante	Coisa Bela	0	Afretada
Navemestra	Rebocador/Empurrador	Aquidaba	13	Afretada
Navemestra	Rebocador/Empurrador	Funchal 2	29	Afretada
Navemestra	Rebocador/Empurrador	Perseverante	16	Afretada
Navemestra	Rebocador/Empurrador	Sm Gradim	35	Afretada
Navemestra	Rebocador/Empurrador	Sm Prainha	217	Afretada
Navemestra	Rebocador/Empurrador	Sm Sao Gonçalo	132	Afretada
Navemestra	Rebocador/Empurrador	Twb Mariner I	18	Afretada
<b>Navemestra Total</b>			<b>16.155</b>	
Norsulmax	Graneleiro	Juruti	75.012	Própria
<b>Norsulmax Total</b>			<b>75.012</b>	
Paolo Garabuggio	Balsa	Sirius	13	Própria
Paolo Garabuggio	Bote	Aquarius	156	Própria
Paolo Garabuggio	Rebocador/Empurrador	Gemini	13	Própria
Paolo Garabuggio	Rebocador/Empurrador	Antares	14	Afretada
Paolo Garabuggio	Rebocador/Empurrador	Vega	9	Afretada
<b>Paolo Garabuggio Total</b>			<b>205</b>	
Transpetro	Barçaça	Bttp-001	1.497	Própria
Transpetro	Barçaça	Bttp-002	1.497	Própria
Transpetro	Barçaça	Bttp-003	1.497	Própria
Transpetro	Barçaça	Bttp-004	1.497	Própria
Transpetro	Gases Liquefeitos	Barbosa Lima Sobrinho	5.354	Própria
Transpetro	Gases Liquefeitos	Darcy Ribeiro	5.354	Própria
Transpetro	Gases Liquefeitos	Gilberto Freyre	2.574	Própria
Transpetro	Gases Liquefeitos	Guapore	4.490	Própria
Transpetro	Gases Liquefeitos	Lúcio Costa	5.097	Própria
Transpetro	Gases Liquefeitos	Oscar Niemeyer	5.354	Própria
Transpetro	Petroleiro	Abdias Nascimento	157.055	Própria
<b>Empresa</b>	<b>Tipo Embarcação</b>	<b>Embarcação</b>	<b>Capacidade (TPB)</b>	<b>Propriedade</b>
Transpetro	Petroleiro	André Rebouças	157.058	Própria
Transpetro	Petroleiro	Celso Furtado	48.300	Própria
Transpetro	Petroleiro	Dragão Do Mar	157.058	Própria
Transpetro	Petroleiro	Henrique Dias	57.058	Própria
Transpetro	Petroleiro	João Cândido	157.055	Própria
Transpetro	Petroleiro	José Alencar	48.300	Própria
Transpetro	Petroleiro	José Do Patrocínio	156.513	Própria
Transpetro	Petroleiro	Machado De Assis	156.829	Própria
Transpetro	Petroleiro	Milton Santos	156.629	Própria
Transpetro	Petroleiro	Rômulo Almeida	48.300	Própria
Transpetro	Petroleiro	Sergio B. de Holanda	48.300	Própria
Transpetro	Petroleiro	Zumbi Dos Palmares	157.058	Própria
Transpetro	Rebocador/Empurrador	Ef Araçatuba	86	Própria
<b>Transpetro Total</b>			<b>1.539.810</b>	
Petrobras	Balsa	Bgl-1	12.504	Própria
Petrobras	Balsa	Bgl-2	25.643	Própria
Petrobras	Balsa	Bs-1	3.740	Própria
Petrobras	Balsa	Bs-3	6.431	Própria

Petrobras	Balsa	Bs-5	2.863	Própria
Petrobras	Balsa	Bs-6	2.863	Própria
Petrobras	Balsa	Bs-8	2.863	Própria
Petrobras	Lancha	Anchova	19	Própria
Petrobras	Lancha	Bonsucesso	19	Própria
Petrobras	Lancha	Ilha D'Água	0	Própria
Petrobras	Lancha	Ilha Do Governador	0	Própria
Petrobras	Lancha	Ilha Rasa	0	Própria
Petrobras	Lancha	Merlusa	12	Própria
Petrobras	Lancha	Pampo	17	Própria
Petrobras	Lancha	Renor	17	Própria
Petrobras	Petroleiro	Pirajuí	66.876	Própria
Petrobras	Supridores De Plataformas Marítimas (Supply)	Tangará	455	Própria
<b>Petrobras Total</b>			<b>124.322</b>	
Posidonia	Lancha	Isabella I	10	Própria
<b>Posidonia Total</b>			<b>10</b>	
Recanto Do Mar	Bote	Recanto Do Mar Iii	34	Própria
<b>Recanto Do Mar Total</b>			<b>34</b>	
Tranship	Balsa	Ts 10	6.165	Própria
Tranship	Balsa	Ts 2	1.047	Própria
Tranship	Balsa	Ts 8	2.155	Própria
Tranship	Carga Geral	Ts 3	1.416	Própria
Tranship	Carga Geral	Ts 4	4.195	Própria
Tranship	Carga Geral	Ts 5	2.111	Própria
Tranship	Carga Geral	Ts 6	2.102	Própria
Tranship	Carga Geral	Ts 7	5.275	Própria
Tranship	Carga Geral	Ts 9	6.161	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Atrevido	93	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Abusado	123	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Alucinante	315	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Assanhado	145	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Atirado	60	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Bárbaro	305	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Desejado	300	Própria
<b>Empresa</b>	<b>Tipo Embarcação</b>	<b>Embarcação</b>	<b>Capacidade (TPB)</b>	<b>Propriedade</b>
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Exagerado	300	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Exibido	303	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Fabuloso	298	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Favorito	284	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Fiel	305	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Fissurado	304	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Incrível	300	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Invocado	300	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Luxento	305	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Marrento	296	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Metido	300	Própria
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Soberano	436	Própria
Tranship	Barçaça	Crest 2501	5.426	Afretada
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Ouriçado	159	Afretada
Tranship	Rebocador/Empurrador	Ts Valente	305	Afretada
<b>Tranship Total</b>			<b>41.591</b>	
Zemax	Barçaça	Z Max X	1.276	Própria
Zemax	Barçaça	Z Max Xii	958	Própria
Zemax	Barçaça	Z Max Xiv	308	Própria
Zemax	Barçaça	Z Max Xviii	1.653	Própria
Zemax	Barçaça	Z Max Xx	4.535	Própria
Zemax	Rebocador/Empurrador	Z Max Xvi	209	Própria
Zemax	Barçaça	Z Max Xvii	203	Afretada
<b>Zemax Total</b>			<b>9.143</b>	
<b>Total Geral</b>			<b>3.038.239</b>	

Fonte: Estatístico Aquaviário/ANTAQ, consulta em dezembro/2017

Elaboração: Departamento de Estudos Econômicos

## GLOSSÁRIO

**Afretamento:** contrato por meio do qual o fretador cede ao afretador, por certo período, direito total ou parcial sobre o emprego da embarcação, mediante taxa de afretamento, podendo transferir ou não a sua posse;

**Afretador:** aquele que tem a disponibilidade da embarcação ou parte dela, mediante o pagamento de taxa de afretamento;

**Afretamento a casco nu:** contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação;

**Afretamento por espaço:** espécie de afretamento por viagem no qual o afretador, na cabotagem ou no longo curso, afreta apenas parte da embarcação;

**Afretamento por tempo:** contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

**Afretamento por viagem:** contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte de carga em uma ou mais viagens;

**Autorização de afretamento:** ato de caráter precário pelo qual a ANTAQ autoriza a empresa brasileira de navegação a afretar embarcação estrangeira, até a emissão do Certificado de Autorização de Afretamento – CAA;

**Circularização:** procedimento de consulta formulada por empresa brasileira de navegação a outras empresas brasileiras de navegação sobre a disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira

**Embarcação de tipo semelhante:** aquela na qual é possível o transporte do mesmo perfil de carga, com condicionamentos e características equivalentes à embarcação do afretador ou por ele encomendada a estaleiro brasileiro, conforme análise técnica da ANTAQ;

**Empresa brasileira de navegação – EBN:** pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto realizar o transporte aquaviário ou operar nas navegações de apoio marítimo ou portuário, autorizada pela ANTAQ;

**Navegação de apoio marítimo:** a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

**Navegação de apoio portuário:** navegação realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;

**Navegação de cabotagem:** navegação realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

**Navegação de longo curso:** navegação realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

**Porte bruto ou porte (DWT, Gross deadweight ou deadweight)** - é a soma de todos os pesos variáveis que um navio é capaz de embarcar em segurança. Na prática, mede a capacidade comercial dos navios, pelo peso que são capazes de transportar, o que dá também uma ideia do seu tamanho. É constituído pelo somatório dos pesos do combustível, água, mantimentos, consumíveis, tripulantes, passageiros, bagagens e carga embarcados. O porte é normalmente expresso em toneladas.

---

[1] Parecer Técnico nº 09/2017-COGR/SUCON/SEAE/MF, de 19 de abril de 2017.

[2] A capacidade de 35 mil TPB foi escolhida como referência para indicar uma embarcação de grande porte no contexto da cabotagem no Brasil, considerando o conjunto de embarcações registradas pela ANTAQ (Anexo 1).

[3] Obtido em: <<http://www.alianca.com.br/alianca/pt/alianca/index.html>>. Acesso em 27/12/2017.

[4] Obtido em: <<http://www.grupochibatao.com.br/>>. Acesso em 27/12/2017.

[5] Obtido em: <<https://www.norsul.com/a-empresa/apresentacao>>. Acesso em 27/12/2017.

[6] Obtido em: <<http://www.navieraelcano.com/index.php?page=26>>. Acesso em 27/12/2017.

[7] Obtido em: <<http://www.odfjell.com/Tankers/Flumar/Pages/Flumar.aspx>>. Acesso em 27/12/2017.

[8] Obtido em: <<http://hbsa.com.br/projetos-logisticos>>. Acesso em 27/12/2017.

[9] Essa informação consta no site da empresa, embora os registros obtidos na ANTAQ (Anexo 1) indiquem apenas dois navios porta-contêineres. Essa informação indica que as participações apresentadas na Tabela 01, com dados da ANTAQ, especialmente as das grandes empresas, podem estar subestimadas.

[10] Obtido em: <<https://www.loginlogistica.com.br/cabotagem>>. Acesso em 27/12/2017.

[11] Obtido em: <<http://www.mercosul-line.com.br>>. Acesso em 27/12/2017.

[12] Publicado em setembro de 2017. Disponível em <http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/CadernosdoCadePortos26092017.pdf>

[13] Esta conclusão corrobora o entendimento manifestado pela Secretaria de Acompanhamento Econômico (Seae/MF) no parecer mencionado na nota de rodapé nº 1.



Documento assinado eletronicamente por **Guilherme Mendes Resende, Economista-Chefe**, em 06/02/2018, às 17:24, conforme horário oficial de Brasília e Resolução Cade nº 11, de 02 de dezembro de 2014.



Documento assinado eletronicamente por **Gerson Carvalho Bênia, Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental**, em 06/02/2018, às 17:28, conforme horário oficial de Brasília e Resolução Cade nº 11, de 02 de dezembro de 2014.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [sei.cade.gov.br/autentica](http://sei.cade.gov.br/autentica), informando o código verificador **0437375** e o código CRC **A21D22B6**.

Referência: Processo nº 08700.000678/2018-44

SEI nº 0437375