

Movimentação de Contêineres no Brasil – (Em TEU) Primeiro Trimestre do ano de 2008

Informe de Julho/08 - Continuação do 1º Trimestre

Portos	Cabotagem	Longo Curso	Total
Fortaleza	6.743	7.099	13.842
Vila do Conde	2.803	3.560	6.363
Imbituba	513	2.747	3.260
Natal	0	2.868	2.868
Porto Alegre	2.334	0	2.334
Belém	0	0	0
Total do 1º Trimestre nos Portos Brasileiros			1.565.341

Elaboração: Alex Rotmeister/CBC. Fonte: Datamar.



Presidente da CBC se reúne com Secretária Adjunta da Receita Federal.

Pág. 02



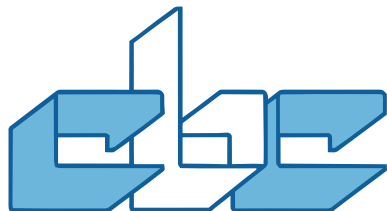
Diretor da CBC aponta as dificuldades no transporte de contêineres tanque.

Pág. 03



René Schoppa, fala da importância das ferrovias para o transporte de cargas do país.

Pág. 04



Notícias



Informativo da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC ■ agosto de 2008

Desenvolvimento do sistema portuário brasileiro



Representantes do setor aquaviário e Pedro Brito, em reunião na CNT

O Presidente da CBC Silvio Campos e o Vice-Presidente de Transporte Multimodal Aluisio Sobreira participaram da reunião entre a CNT e a SEP, em Brasília, para discutir os entraves e soluções para o sistema portuário brasileiro.

Esse foi o tema central no encontro entre os representantes do setor aquaviário da Confederação Nacional do Transporte – CNT e o ministro da Secretaria Especial de Portos, Pedro Brito, no dia 15 de julho, em Brasília. Na reunião, foram apresentados painéis que abordaram dragagem, praticagem, cabotagem e todo o contexto geral dos modais.

O ministro Pedro Brito manifestou seu desejo de união com a CNT para, de maneira conjunta, incentivar o desenvolvimento do setor.

Segundo Aluísio Sobreira, Vice-Presidente da CBC, todos os portos do país apresentam problemas, os quais têm origem, principalmente, na falta de investimentos. Ele argumenta que cerca de 95% das cargas são movimentadas através dos portos, desta forma, “as soluções devem ser buscadas com urgência, uma vez que o comércio exterior é o principal responsável pelo bom desempenho econômico do país e as exportações dependem de uma boa infra-estrutura portuária”.

Sobreira aponta as dragagens como serviços essenciais para diminuir os custos das operações nos portos brasileiros. “A falta ou irregularidade na contratação e execução dos serviços de dragagem em praticamente todos os portos nacionais provocou a redução das profundidades e, obviamente, dos calados de serviço, condição que passou a onerar os custos de navegação, via redução de escala no volume transportado por navio”. Aluísio Sobreira ainda aponta a realocação dos recursos oriundos da cobrança das tarifas de acesso aquaviário, destinados originalmente aos serviços de dragagem, para atender outras despesas, como custos administrativos e provisão para atender demandas judiciais. ■

Palavra do Presidente

Em pouco mais de 50 anos uma simples caixa de aço padronizada, chamada Contêiner, provocou uma verdadeira revolução no comércio internacional por oferecer maior segurança, facilidade de manuseio e, principalmente, por racionalizar a integração das diversas modalidades de transporte.

Atualmente mais de um milhão de TEUs são movimentados por dia nas transações internacionais, em navios cada vez maiores. Sua utilização, embora menos importante no mercado doméstico é observada, também, nos países desenvolvidos.

Na década de 1970 nossas ferrovias tentaram conquistar esse promissor mercado, mas não tiveram êxito devido às deficiências das ferrovias, da navegação de cabotagem e a falta, ou precariamente, dos terminais de transbordo.

No eixo Rio/São Paulo foram criados trens expressos diários de contêineres. Depois de uns dois anos o serviço foi paralisado devido aos altos custos das duas pontas rodoviárias, o pequeno percurso ferroviário e a demora dos transbordos. O carregamento de uma composição levava um tempo equivalente ao da viagem de um caminhão no referido trecho.

Em que pesem os maus traçados e outros gargalos existentes em boa parte de nossa malha ferroviária, algumas concessionárias estão aumentando significativamente o número de contêineres transportados.

Entre 2002 e 2007 o número de contêineres transportados sobre trilhos passou de 107 mil para 220 mil e este ano deverá fechar com 235 mil, segundo dados da ANTF. É muito pouco se considerarmos que em 2007 o número de TEUs movimentados no Brasil, por todas as modalidades, somaram mais de 7,2 milhões de TEUs.

Isso nos leva a concluir que as ferrovias têm um grande mercado a ser conquistado.

Silvio Vasco Campos Jorge
Presidente

Peças sobressalentes Pleito da CBC sob análise

Silvio Campos, Presidente da CBC, e José Nicola Benedetti, Diretor Institucional, estiveram em Brasília para tratar com a Dra. Clecy Busato Lionço, Secretária Adjunta da Receita Federal, a questão da internação de peças sobressalentes para contêineres reefer e tank, em recintos alfandegados das próprias empresas reparadoras.

De acordo com o resultado da reunião, o Presidente da CBC assegura que o pleito passa por análise da Receita Federal e, ainda este ano, deverá ser editada Instrução Normativa que possibilite a importação das peças sobressalentes com suspensão de pagamento dos impostos de importação, permitindo a estocagem das mesmas, até a sua utilização no reparo dos contêineres reefer e tank. ■



Dra. Clecy Busato Lionço, Secretária Adjunta da Receita Federal

Agência Brasil

Contêineiros em números



Hapag-Lloyd

Cresce a tecnologia aplicada na indústria naval, cresce a produção, e crescem também as medidas das embarcações. Atualmente o motor propulsor de um contêiner, tem aproximadamente a mesma altura de um prédio de seis andares. A embarcação em plena carga percorre cerca de oito milhas, antes de parar, levando também em consideração seu peso equiparado a 300 aeronaves do tipo jumbo.

Existem hoje mais de quatro mil contêineres pelo mundo, sendo sua vida útil estimada

em 26 anos. O navio que atualmente é considerado o maior contêiner do mundo, tem cerca de 400 metros de extensão e é tripulado por penas 13 pessoas, além de contar com um moderno sistema de operação, que pode carregar até 11 mil contêineres de 20 pés.

Outra vantagem deste tipo de transporte de cargas é no que diz respeito à interferência no meio ambiente, pois que, um contêiner emite 40 vezes menos CO₂ do que um avião com cerca de 1/3 de seu tamanho, por exemplo. ■

Novos Associados

- ❑ Santista Módulos, Transporte e Locações Ltda. Reparadora de contêineres: www.santistamodulos.com.br
- ❑ BrascontainersTerminal de Reparo de Containers e Serviços: Reparadora de contêineres
- ❑ WF Transportes - Transportadores Rodoviários
- ❑ Santos Containers - Transformadores de contêineres: www.santoscontainer.com.br

Contêiner Tanque

Mais uma vez fomos surpreendidos com as exigências fiscais da Receita Federal do Brasil no porto de Santos e, possivelmente, é a mesma nos demais portos brasileiros como Rio Grande, Itajaí, Paranaguá, Rio de Janeiro, Itaguaí, Salvador, Suape, Fortaleza, Pecém e Manaus, quanto ao desembarço de contêineres tanques vazios vindo do exterior.

A utilização dos contêineres tanques no tráfego internacional tem um tratamento completamente diferente do uso dos outros tipos de contêineres como os Dry, Open-Top, Reefer e demais tipos.

Enquanto os vários tipos de contêineres ficam sobre a responsabilidade do Armador, sendo próprios ou alugados, os contêineres tanques são de propriedade do dono da carga ou alugados de uma Cia. leasing ou dos operadores de contêineres tanques internacionais.

Como esses contêineres não são de responsabilidade do Armador, cabe ao dono da carga ou leasing ou operadores reposicioná-los vazios do exterior para o Brasil.

Trata-se de um equipamento realmente muito sofisticado e caro, podendo chegar a um valor de US\$ 100.000,00 por cada unida-

de de 20 pés, com capacidade de 21.000 a 26.000L.

Como já foi descrito acima, a única maneira de reposicionar esses contêineres para o Brasil é despachá-los por via marítima pagando o frete ao Armador, que por sua vez emite um B/L dando a total cobertura do seguro em caso de perda total do contêiner.

Como houve a emissão do B/L a Alfândega não enquadra o contêiner tanque como importação temporária e sim como mercadoria exigindo do dono do contêiner, muita das vezes empresas estrangeiras que tem subsidiárias no Brasil e companhias de leasing, nacionalizar para desembarço.

Como podemos ver um verdadeiro absurdo, implicando em gastos desnecessários com processos, mandatos de segurança e etc.

O absurdo é maior quando temos uma Lei (9.611/98 – art. 26º) que permite a livre entrada e saída das unidades de cargas estrangeiras, bem como a sua utilização em território nacional.

A poucos dias tivemos informações que embora haja uma grande demanda de contêineres tanques vazios na Argentina, as leasings

estão preferindo mandá-los vazios para os EEUU e recebê-los cheios no Brasil, afim de evitar toda uma burocracia desnecessária, embora os nossos exportadores de carga líquida estarão pagando esse passeio do contêiner até os Estados Unidos, quando poderiam em 3 dias estarem em algum porto brasileiro.

Com o crescimento das exportações brasileiras de cargas líquidas, as empresas operadoras e leasings estão buscando maneiras de atender a demanda e uma delas é com o posicionamento de contêineres tanques vazios do exterior.

Mais uma vez a Câmara Brasileira de Contêineres Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC irá agir junto às autoridades da Receita Federal do Brasil em Brasília, afim de instruir as suas várias alfândegas que dêem um tratamento normal e adequado para a liberação de tais contêineres, tornado os produtos líquidos exportáveis e mais competitivos no mercado internacional. ■

Silvio Vasco Campos Jorge
Presidente da CBC



Aumento nas exportações de cargas líquidas faz crescer demanda por contêineres ISO Tanque

Segundo Ian Gordon Petersen, Diretor de Desenvolvimento da CBC, um dos maiores óbices ao crescimento do transporte de contêineres ISO tanque no Brasil é a interpretação da Receita Federal para a Lei, onde se entende que o contêiner é um produto e não um equipamento de transporte para as cargas. Lei esta (9.611 – art. 26º) que permite a livre entrada e saída das unidades de cargas estrangeiras, bem como a sua utilização em território nacional.

A utilização dos contêineres ISO tanques no tráfego internacional tem um tratamento completamente diferenciado dos outros tipos de contêineres. Enquanto os outros tipos de contêineres ficam sobre a responsabilidade do Armador, sendo próprios ou alugados, os contêineres tanques são de propriedade do dono da carga ou dos operadores internacionais de contê-

ineres ISO tanques. Como esses contêineres não são de responsabilidade do Armador, caberia ao dono da carga ou operadores reposicioná-los vazios para o Brasil para atender o aumento de demanda. Hoje, exportações de líquidos em ISO tanques são atendidos pelos estoques gerados com os tanques utilizados com cargas líquidas de importação.

Com o crescimento das exportações Brasileiras de cargas líquidas (químicos, óleos vegetais e alimentícios) versus o volume de importação, as empresas operadoras estão buscando maneiras de atender a demanda e uma delas é com o reposicionamento de contêineres tanques vazios do exterior, principalmente de países vizinhos como à Argentina e Uruguai.

De acordo com Ian Gordon, além das consultas diárias recebidas do eixo Sudeste e Sul do Brasil, hoje há consultas freqüentes de empresas instaladas nos Estados do Nordes-

te Brasileiro que tem investido em usinas com produção de óleos vegetais além da produção de Biodiesel, que estão tendo dificuldades em viabilizar suas exportações por falta de contêineres ISO tanques disponibilizados e principalmente em sua própria região.

Ele defende que “a situação ideal seria utilizar contêineres ISO tanques que sobram hoje na Argentina, possam ser posicionados no Brasil pelos operadores de contêineres ISO tanque com o mesmo tratamento que é dado aos armadores e que tem amparo legal pela a lei 9.611 - art. 26º”. No entanto, contêineres ISO tanques vindos do exterior, mesmo que vazios, são vistos e tratados pela Receita Federal como carga. - O ideal seria que todos os portos tivessem um entendimento único de que o contêiner ISO tanque é apenas uma “embalagem”, argumenta Petersen. ■

expediente

CÂMARA BRASILEIRA DE CONTÊINERES,
TRANSPORTE FERROVIÁRIO E MULTIMODAL

Rua Visconde de Inhaúma, 134 - Sala 833

CEP: 20091-007 Rio de Janeiro - RJ

Tels.: (21) 2263-1645 e 2233-2333

Tel/fax: (21) 2233-9258

E-mail: cbcdiretoria@cbconteiner.org.br

Site: <http://www.cbconteiner.org.br>

DIRETORIA GERAL

Presidente: **Silvio Vasco Campos Jorge** ■ Vice-presidente de Contêiner: **Carlos Oswaldo Bezerra de Miranda** ■ Vice-presidente de Transporte Ferroviário: **Washington Luiz Pereira Soares** ■ Vice-presidente de Transporte Multimodal: **Aluisio de Souza Sobreira** ■ Diretor Executivo: **Cláudio Luiz de Viveiros** ■ Diretor de Planejamento: **Jorge Antonio de Almeida** ■ Diretor de Desenvolvimento: **Ian Gordon Petersen** ■ Diretor Institucional: **José Nicola Benedetti**

DIRETORIAS REGIONAIS

Diretor da Região Sudeste: **André Machado de Oliveira** ■ Diretor da Região Norte: **Luiz Edgard G. Ferreira** ■ Diretor da Região Nordeste: **Manoel Carvalho Ferreira da Silva Jr** ■ Diretor do Estado de São Paulo: **Jorge Coelho**

CONSELHO FISCAL

Presidente: **Paulo Treu** ■ Membro Efetivo: **Luiz Henrique de V. Carneiro** ■ Membro Efetivo: **Washington Perissini** ■ Membro Suplente: **José Roberto Tavares da Silva** ■ Membro Suplente: **José Maria Joventino da Silva** ■ Membro Suplente: **Adriana Murta**

CBC Notícias é uma publicação da editora Vela e Meio Ambiente Ltda para a Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC.

COORDENAÇÃO EDITORIAL

Alex Rotmeister

JORNALISTA RESPONSÁVEL

Andréia Paim - MTB 27819/RJ

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

Editora Vela e Meio Ambiente LTDA

TIRAGEM: 1.000 EXEMPLARES

Editora Vela e Meio Ambiente LTDA

Avenida Beira Mar, 406/1203 - Castelo

Rio de Janeiro - RJ - CEP: 20021-900

www.velejar.com

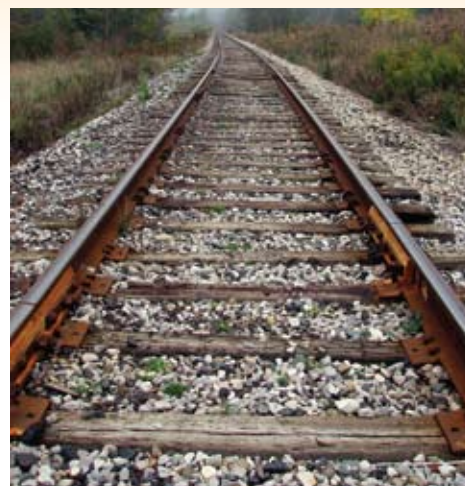


Lula tem razão

“Um caminhão não deve transportar uma carga por dois ou três mil quilômetros. Temos de aprender a conviver com terminais que possam fazer com que os caminhões sejam apenas os coletores e entregadores das cargas cabendo aos trens e navios cobrir os grandes percursos”. Essas foram as palavras proferidas pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, na cerimônia de entrega da primeira locomotiva fabricada pela GE, em Contagem (MG), região Metropolitana de Belo Horizonte.

Tem razão o presidente, mas seria oportuno lembrá-lo que nossas ferrovias foram predominantemente construídas entre 1854 e 1930, para atender às exportações de produtos primários, com destaque para o café em grão ensacado. No final do governo de Washington Luiz, o Brasil já contava com 32.478 quilômetros de linhas férreas e apenas o trecho Petrópolis – Juiz de Fora era pavimentado. Com más condições técnicas em planta e perfil, a maior parte de nossas ferrovias deixam muito a desejar. A célebre frase do então presidente dizendo que “governar é abrir estradas”, parece ter inspirado os sucessivos governos a considerar que o papel de integração das diversas regiões do País cabe às rodovias pavimentadas. Com isso, o Brasil é hoje o único país de dimensões continentais, onde é insignificante a participação das ferrovias no transporte de carga geral, constituída de produtos industrializados.

Até mesmo muitos produtos a granel, carga típica dos trens e navios, são levados de caminhões. Não é a toa que, a cada ano, cem mil novos caminhões entram em circulação em nossas precárias estradas de rodagem, sendo raro o ano em que mais de dois mil vagões são produzidos pela nossa indústria ferroviária.



Rachel Kirk

É importante salientar que, no transporte de minério de ferro, três ferrovias brasileiras são referência mundial cujos traçados são infinitamente melhores que o restante da malha. Além do mau traçado da maioria das linhas de bitola estreita, há gargalos que limitam sua capacidade: invasões da faixa de domínio; inúmeras passagens de nível, sobretudo em áreas urbanas e metropolitanas; a interligação da malha paulista de bitola larga com a da MRS, sem passar pela RMSP; a ligação da Ferrovia Norte-Sul com a Ferronorte; e melhorar substancialmente os acessos ferroviários aos principais portos do País.

Finalmente, caberia refletir como o contêiner, que revolucionou o comércio internacional em pouco mais de 50 anos, poderia se tornar também largamente utilizado no transporte doméstico de cargas, mudando a forma de fazer logística, permitindo a rápida liberação dos veículos rodoviários e ferroviários. ■ René Fernandes Schoppa - autor do livro “150 anos do trem no Brasil”.

E-mail: rfschoppa@ibest.com.br

Congresso debaterá transporte de cargas

O Presidente da CBC, Silvio Campos, foi convidado para participar do IX Congresso Nacional Intermodal dos Transportadores de Carga da Associação Brasileira de Logística e Transporte de Cargas - ABTC, a realizar-se nos dias 8, 9 e 10 de outubro / 2008, em Recife, como debatedor no Painel: Plataforma Logística – Desempenho, Competitividade e Atratividade Econômica.

O evento contará com palestras de Fernando Fialho, diretor da ANTAQ, que abordará A

Contribuição do Setor Aquaviário para o Desenvolvimento do País, além da abertura com a presença do Governador do Estado de Pernambuco – Eduardo Campos, entrega do Troféu “O Transportador”, e do Prêmio Regional “Excelência em Meio Ambiente” - Programa Despoluir.

As inscrições para o evento são gratuitas e o programa preliminar poderá ser acessado pelo site da CBC ou da ABTC. ■

<http://www.cbconteiner.org.br>

<http://www.abtc.org.br>