

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

Portos	Cabotagem	Longo Curso	Total
Santos	139.381	1.130.125	1.269.506
Itajaí	12.380	339.448	351.828
Paranaguá	0	288.683	288.683
Rio Grande	32.964	220.621	253.585
Rio de Janeiro	19.989	177.765	197.754
Sepetiba	38.776	73.727	112.503
Total do 1º Semestre nos Portos Brasileiros			3.184.083

Elaboração: Alex Rotmeister/CBC. Fonte: Datamar.



CBC encaminha ofício sobre contêineres tanques à COANA.

Pág. 02



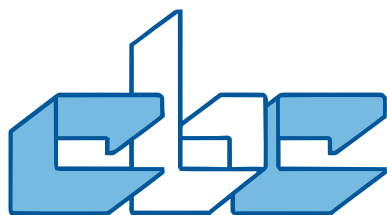
Silvio Campos participa do Fórum da FGV, sobre a Questão Portuária no Brasil.

Pág. 03



Triton Container, filiada à CBC, é a segunda maior empresa de leasing do mundo.

Pág. 04



Notícias



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

INTERMODALIDADE: Transportadores de carga se reúnem em Recife



Aluísio Sobreira e Silvio Campos, em Congresso realizado pela ABTC em outubro.

IX Congresso Nacional Intermodal dos Transportadores de Carga, promovido pela Associação Brasileira de Logística e Transporte de Cargas – ABTC, e apoio da Confederação Nacional dos Transportes – CNT, reuniu a comunidade transportadora em Recife, para promoção de debates e discussões sobre o setor.

Em um país como o Brasil, de dimensões continentais, o investimento no transporte de cargas é essencial para o crescimento econômico sem, no entanto, deixar de lado o desenvolvimento sustentável dos modais.

A situação atual nem de longe é a ideal e as medidas devem ser tomadas de imediato, para evitar o colapso do setor. O complexo portuário brasileiro é desestruturado, com iminente sucateamento da Marinha Mercante, as hidrovias em condições adequadas de navegabilidade têm quantidade limitada, além das

repetidas crises no sistema aéreo. Com apenas trinta mil quilômetros de ferrovias, e a situação igualmente preocupante das rodovias, o país é carente de investimentos massivos em infraestrutura e ações administrativas eficazes.

A ABTC produziu um documento, "A Carta de Pernambuco", com base nos debates e palestras proferidas no Congresso. Na carta estão enumeradas propostas para fomentar o desenvolvimento do setor, das quais algumas estão reproduzidas abaixo:

"II - aprimorar os esforços no sentido de

permitir a aplicabilidade do Plano de Logística Nacional, produto do esforço da CNT – Confederação Nacional de Transportes, de modo a permitir a diminuição dos custos com o transporte e a otimização dos recursos empregados na distribuição das riquezas nacionais, viabilizando a integração intermodal;

III – buscar medidas que possibilitem a captação dos recursos necessários à modernização da frota de bens e equipamentos destinados ao transporte do produto nacional;

IV – discutir com as lideranças nacionais, particularmente com os parlamentares que compõem o Congresso Brasileiro, esclarecendo a necessidade de modernizar a legislação trabalhista, concedendo ao empregado as condições necessárias ao seu aprimoramento e desenvolvimento, mas sem penalizar as empresas, afastando o risco do desequilíbrio nas relações produtivas;

V - Acompanhar no Senado Federal, no grupo de trabalho que estuda as condições de trabalho a que estão submetidos os profissionais do Setor de Transporte Rodoviário – Comissão de Direitos Humanos – Projeto de Lei do Senado nº 271 – de 2008 – autoria do senador Paulo Paim – (Institui o Estatuto do Motorista Profissional);

VI – incentivar o Governo Federal na adoção de metas e diretrizes com vista à diminuição da desigualdade regional, integrando o país de forma homogeneia, justa e fraterna, incentivando assim as medidas que visem prover as regiões menos favorecidas do Brasil de projetos estruturadores." ■

Palavra do Presidente

A Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga – ABTC realizou no início do mês de outubro/2008, na Cidade de Recife, Estado de Pernambuco, o IX Congresso Nacional Intermodal dos Transportadores de Cargas, com o intuito de promover debates e estimular as discussões sobre importantes questões pertinentes ao Setor.

Os assuntos que foram abordados no evento alinharam-se com o interesse do setor, em colaborar com o esforço do governo de preparar o Brasil para a competitividade, com equilíbrio econômico e com a melhoria da infra-estrutura para o crescimento do setor.

O setor de transporte é imprescindível para o desenvolvimento do País. Mas, para um crescimento maior do Brasil são necessários pesados investimentos por parte do governo em infra-estrutura de transporte; fixação de recursos orçamentários suficientes para a recuperação e a manutenção das condições de nossas rodovias federais, estaduais e municipais.

O sucateamento da Marinha Mercante, um limitado segmento de hidrovias em condições adequadas de uso, apenas trinta mil quilômetros de ferrovias e o péssimo estado das rodovias, torna o País extremamente dependente de investimentos fortes em infra-estrutura e ações administrativas eficazes, para evitar o colapso do setor.

A Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga (ABTC), por meio de um documento, denominado “Carta de Pernambuco”, enumerará as propostas colhidas a partir das contribuições, palestras, debates e painéis, consentindo através desse documento atender os interesses do transporte rodoviário de cargas, com base nos princípios discutidos durante o IX Congresso Internacional dos Transportadores de Cargas.

Silvio Vasco Campos Jorge
Presidente

Importação ou reposicionamento?

A Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal, encaminhou um ofício para o Coordenador Geral de Administração Aduaneira, Francisco Labriola Neto. O documento em questão solicita a normalização dos contêineres tanque. Equipamentos sofisticados e de custo elevado (podendo chegar a US\$ 100 mil por unidade de 20 pés).

Contêineres como Dray, Open Top e Reefer ficam sob responsabilidade do armador, sejam eles próprios ou alugados. No caso dos contêineres tanque, os mesmos são do dono da carga ou de empresas de leasing (aluguel de equipamentos). Logo, cabe ao dono da carga o reposicionamento dos equipamentos vazios do exterior para o Brasil.

Os contêineres são despachados pelo modal marítimo, pagando-se o frete ao armador, que por sua vez emite o conhecimento de embarque. Não se trata de uma importação, mas de um reposicionamento de um equipamento, que será reutilizado no transporte de cargas líquidas.

A fiscalização da Alfândega interpreta a entrada do tanque como mercadoria importada, quando na verdade é uma importação temporária, e exige do dono do contêiner a nacionalização e o despacho para consumo.

Esse procedimento onera as operações de comércio exterior. Implica em gastos desnecessários com longos processos administrativos, mandados de segurança e pagamento de aluguel de contêineres parados. ■

Tendência à containerização

O transporte de cargas através de contêineres representa hoje mais de 60% da movimentação geral e tende a crescer ainda mais. Commodities como soja e minério de ferro, normalmente transportadas em navios apropriados, agora utilizam contêineres para sua movimentação.

Em geral, os equipamentos são utilizados para o transporte de cargas de alto valor, no entanto, a alta cobrança no frete marítimo desses granéis, devido à escassez de terminais disponíveis, fez com que houvesse uma adequação para transportar essas cargas com menor custo.

De acordo com dados da Antaq, o Brasil conta atualmente com 40 portos, sendo 42

terminais privados, os quais movimentam cerca de 20% dos contêineres para exportação. É de grande interesse do setor privado investir na ampliação do número de terminais, como por exemplo, o Grupo Coimex que investirá US\$ 500 milhões na construção, já em andamento, do Terminal da Embraport.

No entanto, o Governo Federal publicou o Decreto nº 6.620, de 29 de outubro de 2008, que regula os investimentos do setor privado nos portos brasileiros, de maneira que o setor participará de leilões para obter as concessões públicas de portos. Dilma Rousseff assevera que os projetos e obras já em andamento não serão alterados pelo decreto. ■

Peças Sobressalentes Contêineres Reefer e Tank

O Presidente da CBC incumbiu o Diretor Regional de São Paulo, Jorge Coelho, de dar continuidade ao processo de Ex-Tarifário para importação de partes e peças sobressalentes para os contêineres reefer e tank.

Como primeira medida foi solicitado às empresas capacitadas, a se manifestarem em fornecer tais partes e peças, sendo que até o momento não há nenhuma empresa com “know-how” para fornecer tais peças no Brasil. ■

Fórum FGV



Silvio Campos e Jovelino Pires

Presidente da CBC ministra palestra em Seminário da Fundação Getúlio Vargas

Silvio Vasco Campos participou do Fórum da Fundação Getúlio Vargas, como debatedor no painel que abordou a necessidade de uma Marinha Mercante forte, para o desenvolvimento da atividade portuária e comércio interno.

Em sua apresentação, Silvio Campos explicou brevemente as atividades da Câmara e os setores que abrange, além de abordar a origem histórica do contêiner. Ele ainda demonstrou por meio de estatísticas e gráficos, pesquisados junto a SE-

CEX/MDIC, as porcentagens de importações e exportações brasileiras, frente ao cenário mundial.

Adequação

De acordo com o Presidente da Câmara, o primeiro navio que transportou contêineres (Gateway City), comportava apenas 226 TEUs. Atualmente, ou seja, cerca de 50 anos após a primeira viagem do contêiner, já existem navios com 11 mil Teus de capacidade, e em crescimento. A frota mundial de contêineres está estimada em 20 milhões de TEUs e somente em 2007, a movimentação mundial foi de 404 milhões de TEUs, distribuídos nos 100 principais portos do mundo.

Toda a cadeia logística do transporte de contêineres se viu obrigada a se adaptar e acompanhar a evolução. Surgem então no transporte ferroviário os vagões Double Stack, onde são transportados dois contêineres de 40 pés ou quatro contêineres de 20 pés.

Silvio Campos aponta as principais mudanças:

- O tempo de carga e descarga nos navios porta-contêineres é reduzido praticamente pela metade, com a entrada em operação dos transteneres, operando dois contêineres simultaneamente;
- O aumento da capacidade dos navios nas rotas de longas distâncias, determinou a implantação dos sistemas "feeder" conjugado com os "hub ports" reduzindo os custos logísticos.
- Quanto aos modelos dos contêineres, foram evoluindo do contêiner de carga geral até cargas frigoríficas; passando por granéis sólidos e líquidos; cargas fora de padrão na altura (Open Top), e etc.

Campos assegura que em alguns anos toda carga frigorificada será transportada em contêineres reefer (refrigerados), pois não há mais encomendas para fabricação de navios frigoríficos. No que tange a fabricação dos contêineres propriamente dito, a China é imbatível, com 250.000 TEUs de contêineres por mês, ao custo em torno de US\$ 2 mil, do tipo Dry. ■

28º ENAEX

O Encontro Nacional de Comércio Exterior abordou temas de interesse direto da CBC e, com base nos debates e palestras proferidas, um documento foi formulado contendo propostas que visam, principalmente a redução do Custo Brasil e aumento da competitividade.

O Brasil é um grande exportador de produtos frigorificados, no entanto não conta com fabricantes de contêineres reefer, nem tão pouco tanque, de forma que os de origem estrangeira são utilizados para as cargas específicas. As empresas responsáveis pela manutenção desses equipamentos têm cerca de 80% do valor da peça tributado, por não serem abrangidas pelo Regime Aduaneiro de

Depósito Especial, o que garantiria a estocagem de peças.

Foi sugerida, então, a admissão em regime aduaneiro especial para essas empresas, com inclusão na IN SRF nº 386, de 14/01/2004, no art. 5º de item III com o seguinte teor: "Exerça uma das atividades relacionadas no art. 2º ou, na qualidade de reparadoras, subsidiária ou representante do fabricante estrangeiro, importe em consignação partes, peças, componentes e materiais de reposição ou manutenção para máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos, estrangeiros, nacionalizados ou não, empregados em tais atividades."

O pleito já fora submetido pela CBC ao Secretário da Receita Federal, em maio de 2006,

e em setembro de 2007 ao Coordenador Geral de Administração Aduaneira, da Receita Federal do Brasil. Em seguida, em julho de 2008, a Câmara realizou reunião com a Secretária Adjunta da Receita Federal. Ainda não houve solução.

Outro item, do documento já citado, é a criação de uma "ouvidoria" nas Alfândegas dos principais portos do país, que esclareça dúvidas e padronize procedimentos.

A regulamentação do tratamento aos contêineres vazios e a não incidência do ICMS no transporte rodoviário e ferroviário de contêineres vazios, destinados as cargas de exportação, também foram apontados como proposta no evento. ■

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@cbccontainer.org.br

Site: <http://www.cbccontainer.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: **Aluísio 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



Triton Container Sul Americana A segunda empresa de leasing do mundo



Victor H. Belich, Gerente de Marketing da Triton.

Há 27 anos no mercado, a Triton é uma companhia de leasing, considerada como uma das maiores do mundo, em termos de volume.

A empresa possui 19 escritórios em seis continentes e o apoio de agências em todo mundo. Somente na América Latina a movimentação varia de 500 a 1000 contêineres por mês. O escritório responsável pelas atividades na região sul-americana está instalado no centro do Rio de Janeiro e, segundo o Gerente de Marketing, Victor Belich, esse é o diferencial da Triton. “Enquanto algumas empresas decidiram deixar a América do Sul, a Triton permaneceu. E acredita que é a melhor forma de abranger o mercado. A questão geográfica faz parte do negócio e o atendimento se torna melhor, porque temos maior sensibilidade com as necessidades dos nossos clientes”.

Além da proximidade com os clientes, a Triton é uma das primeiras colocadas em sua atividade, em razão da qualidade dos equipamentos oferecidos. São contêineres do tipo dry van, open top, flat rack e reefer, que são fabricados com rigoroso sistema de qualidade, apresentando grande resistência e durabilidade, para transportar o máximo de carga, desta forma reduzindo os custos operacionais para o cliente.

A Triton oferece equipamentos para locação quando e onde seu cliente solicitar, em acordos de leasing, adaptados às suas necessidades. No Brasil, a empresa vem absorvendo a demanda por equipamentos especiais como o open top e flat rack. ■

“Se navegar é preciso, dragar é essencial”

Aluísio Sobreira, Vice-Presidente de Transporte Multimodal da CBC, ministrou palestra no seminário Investimentos em Dragagem – Planejamento e Otimização de Operações Portuárias, realizado pelo IBC, onde teceu breve apanhado da história da dragagem.

Sobreira demonstrou através de estatísticas que, em decorrência do crescimento da corrente de comércio, cresce igualmente

o número e o porte dos navios, o que impõe a adequação dos portos e terminais.

Desvios de recursos, além de restrições ambientais, são algumas das causas apontadas para a falta de dragagem no Brasil. Ele argumenta que “os efeitos econômicos, como consequência da falta de dragagem de manutenção, colocam em risco a sustentabilidade futura do Comércio Exterior Brasileiro”. ■

FELIZ NATAL E PRÓSPERO ANO NOVO!!!!