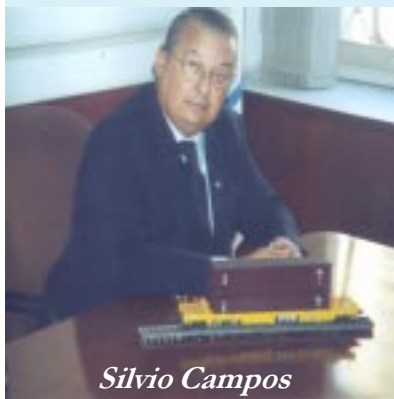


CÂMARA BRASILEIRA DE CONTÊINERES, TRANSPORTE FERROVIÁRIO E MULTIMODAL

Agenda do Presidente

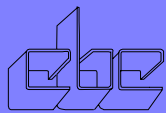


Silvio Campos

O presidente da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC, **Silvio Vasco Campos Jorge**, cumpriu a seguinte agenda de trabalho

durante o mês de agosto:

- Dia 03/08 Participou do VII Congresso Nacional Intermodal dos Transportadores de Cargas da ABTC – Associação Brasileira dos Transportadores de Cargas, realizado nos dias 2, 3 e 4/8, onde participou como debatedor do Painel: Entraves Logísticos e Burocráticos do Setor de Transporte.
- Dia 15/08 Esteve presente no Coquetel de apresentação do conjunto de Projetos Estratégicos “PORTO DO RIO, Século XXI – Desenvolvimento e a Integração Porto/Cidade”, organizado pela ACRJ - Associação Comercial do Rio de Janeiro, através do seu Comitê de Usuários dos Portos, Aeroportos e EADI’s do Estado do Rio de Janeiro – COMUS/RJ.
- Dia 16/08 Reuniu-se, em São Paulo, com o Vice-Almirante José Carlos Cardoso, do 8º Distrito Naval, para tratar do Encontro Comemorativo dos 50 anos do Surgimento do Contêiner, a ser promovido pela CBC, no dia 19 de outubro próximo, em conjunto com a Marinha.
- Dia 16/08 Concedeu entrevista ao programa Brasil Logística & Comércio Exterior, do Programa Rede Mulher de Televisão, apresentado pela jornalista Tânia Rodrigues, que teve como tema: A Nova CBC; A Participação da CBC na Feira Intermodal 2006; e a Intermodalidade dos Contêineres.
- Dia 21/08 Participou do Seminário Bilateral de Comércio Exterior e Investimentos Brasil – Panamá, organizado pela Federação das Câmaras de Comércio Exterior (FCCE).
- Dia 21/08 Esteve presente à solenidade de entrega da Primeira Nova Barca para a Travessia Rio-Niterói, na Estação das Barcas de Niterói. A nova barca tem capacidade para 1.300 passageiros, com circuito interno de televisão, poltronas acolchoadas e moderno sistema computadorizado de monitoramento e navegação, com redução do tempo de travessia dos atuais 20 minutos para 12 minutos, sendo a primeira embarcação de grande porte construída no Estaleiro Barcas-Rodriguez. A barca (Catamarã) foi batizada com o nome de “Gávea”.
- Dia 22/08 Em Brasília, reuniu-se com o Dr. Ronaldo Lázaro Medina, Coordenador-Geral de Administração Aduaneira (COANA), para tratar dos seguintes assuntos: Importação de Peças Sobressalentes e Nacionalização de Contêineres Inservíveis.
- Dia 22/08 Reuniu-se, em Brasília, com o Dr. Edson Lupatini, Secretário da Secretaria de Comércio e Serviços, tratando da redução da alíquota do Imposto de Importação de Peças Sobressalentes para contêineres reefer e tanques.
- Dia 27/08 Visitou as instalações da Marinha na Restinga da Marambaia a convite do Alte. Marcelo Gaya Cardoso Tosta.
- Dia 31/08 Participou do Almoço mensal da Comunidade Marítima-Portuária, que na oportunidade, homenagearam os novos diretores da ANTAQ, Srs. Décio Mauro e o Almirante Murillo Barbosa.



Metrô de São Paulo e Rio Caos Logístico em Santos

A greve dos metroviários de São Paulo que, no dia 15 de agosto causou sérios transtornos para quase três milhões de pessoas e teve um caráter meramente político-ideológico.

Dois deputados estaduais, um do PT e outro do PC do B, em apoio ao Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários, provocaram a paralisação em protesto ao processo de licitação da Linha 4-Amarela, iniciado em 22 de março passado. O argumento utilizado foi a desproporção entre a participação do estado e da iniciativa privada, no projeto.

Para o deputado Nivaldo Santana (PT-SP), a concessão da nova linha, dentro das cláusulas do edital, se constitui em um "negócio da China" para a empresa vencedora da licitação. "O governo do estado vai destinar 77% do montante total para a realização do projeto, cerca de US\$1,26 bilhão, enquanto o investidor privado aplicará os 23% restantes (US\$ 340 milhões) e ainda será beneficiado com toda a receita tarifária".

O deputado parece desconhecer que quase todos os metrô do mundo apresentam déficit de custeio, ou seja, a arrecadação não cobre os gastos diretos para a realização dos serviços, não incluindo, portanto, a depreciação dos ativos e as despesas financeiras (juros e amortização dos financiamentos).

É natural que a categoria dos metroviários seja inteiramente contra a privatização dos serviços, não só na Linha 4 - Amarela, como em qualquer outra. Mas o protesto jamais deveria penalizar os usuários.

Enquanto isso, o metrô do Rio de Janeiro, privatizado no final do governo Marcello Alencar, em 1997, vai muito bem e hoje faz parte de um pequeno rol de empresas que dão lucro nesse tipo de transporte no mundo. Mas isso só foi possível depois de cinco anos de prejuízos, logo após a privatização do serviço.

A folha de pessoal (1.850 empregados diretos) corresponde a 48% do total das despesas do metrô e a energia elétrica responde por mais 24%. Descontando-se os demais gastos de manutenção e o valor do arrendamento pago ao Estado - proprietário do metrô - a margem de lucro é estreita e depende de um bom fluxo de passageiros (e obviamente também da tarifa cobrada).

Quanto ao índice de qualidade dos serviços previsto no contrato de concessão, cabe assinalar que na última pesquisa o Metrô-Rio recebeu nota acima de 9 nos quesitos segurança do sistema, atendimento dos empregados e limpeza das estações.

O extraordinário crescimento das exportações brasileiras evidencia sérios gargalos em nosso sistema logístico que já começam a comprometer o desempenho do nosso comércio exterior, onde nosso País tem um grande espaço a ocupar. Uma das causas do caos logístico no Porto de Santos, segundo o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTC), Ramiro Marot, é a redução do tempo para recebimento de contêineres destinados à exportação, que antes era de sete dias, foi reduzido para cinco e agora é de apenas 48 horas, ou seja, na antevéspera do embarque marítimo, o que cria transtornos para os exportadores e transportadores de carga contêinerizada, principalmente quando o transporte é ferroviário. Isso vem ocorrendo porque os terminais dão prioridade aos contêineres de importação que lhes proporciona maior faturamento.

Ora, se esses transtornos no porto ocorrem quando há participação dos trens é ainda limitada, a situação ficará sensivelmente agravada após a implementação de projetos que irão aumentar a capacidade da ferrovia, como a construção do segundo acesso, em bitola mista, à margem direita do porto; a construção do trecho Sul do Ferroanel de São Paulo e a implantação de correia transportadora do minério da Cosipa, que irá liberar o sistema cremalheira - aderência para os contêineres com carga geral.

Reunião da CIT

Será realizado nos dias 14 e 15 de setembro em Medellín, na Colômbia, o II Encontro Latino-Americano de Transportadores de Carga e a Expotranscarga. Ambos os eventos são promovidos pela Associação de Transportadores de Carga da Colômbia (ATC) e se realizarão por ocasião da 6ª Assembléia Ordinária da Câmara Interamericana de Transportes - CIT.

Na ocasião, os novos representantes dos países-membros para o biênio 2006-2008 tomarão posse e serão debatidos temas de vital importância para o setor, tais como: rotas internacionais de transporte e competitividade, seguro de responsabilidade civil, custos de transporte, união do setor transportador, políticas públicas, entre outros temas de interesse.

Ferrovias pós privatização

Os pontos mais importantes da concessão do transporte ferroviário de cargas à livre iniciativa, foi a retomada dos investimentos para a ampliação da frota de material rodante de modo a atender à demanda, sobretudo das exportações. Além da recuperação da frota arrendada, as concessionárias adquiriram novos vagões, bem como locomotivas novas e usadas.

Graças à confiança adquirida de seus principais clientes, estes também investiram em material rodante comprando novos vagões e alguns até locomotivas, tornando possível o expressivo crescimento da produção de 62%, expressa em toneladas quilômetros úteis (TKU) no período de 1997 - 2005. A demanda continua em ascensão e está na hora do governo, que se viu livre dos déficits das ferrovias estatais, começar a fazer a sua parte quanto aos investimentos na infraestrutura para eliminar os gargalos existentes.

Principais Investimentos das Concessionárias

Valores em milhões de R\$

Categoria	1997	2001	2002	2003	2004	2005
Material Rodante	113,0	243,3	261,7	604,5	1.222,0	2.064,0
Infra-Estrutura	15,5	122,9	48,6	61,0	73,0	202,2
Superestrutura	64,3	328,8	173,5	184,3	364,3	746,9
Comunicação e Sinalização	10,4	41,8	49,9	66,1	37,8	59,0
Outros	149,8	73,6	92,0	156,2	192,5	305,6
Total.....	353,0	810,4	625,7	1.072,1	1.889,6	3.377,7

Fonte: ANTT.

As concessionárias das ferrovias de cargas investiram R\$ 3.377 bilhões em 2005, quase o dobro do que foi investido em 2004.

Os investimentos, como não poderia deixar de ser, se concentraram no segmento de material rodante por parte das três principais operadoras Vitória a Minas, Carajás e MRS.

Em 2006 os investimentos planejados somavam R\$ 2,35 bilhões na compra de material rodante e no desenvolvimento de projetos ligados à tecnologia. A informação é do presidente da ANTF, Mauro Dias, que em coletiva realizada no dia 1 de junho anunciou para este ano um crescimento entre 9% e 11% sobre o volume transportado em 2005, o que significa atingir 435,7 milhões de TU e 245 bilhões de TKU em 2006.

Estudos realizados pela ANTF indicam que a aplicação dos recursos privados permitirá que as ferrovias aumentem sua participação na matriz de transporte para 28% até 2008, podendo chegara a 30%, caso sejam realizados os investimentos sugeridos, pelo setor, ao Governo Federal – cerca de R\$ 4,2 bilhões em projetos para desobstrução dos gargalos.

Alíquota “0” para trilhos importados

Pela Resolução nº 23, de 8 de agosto de 2006, o Conselho de Ministros da Câmara de Comércio Exterior (Camex) estabeleceu a alíquota zero para a importação de trilhos de aço, com peso linear superior a 44,5 kg/m.

Cabe lembrar que os trilhos para ferrovias não são mais fabricados no Brasil desde que a Companhia Siderúrgica Nacional deixou de produzi-los, devido à irregularidade e queda das encomendas, tornando sua produção antieconômica para a CSN.

A medida da Camex irá favorecer as concessionárias na adequação de suas linhas à operação com trens mais longos e de maior peso por eixo.

Porto de Santos Subiu 6 Posições no Rank Mundial

No ano de 2004 o Porto de Santos movimentou 1.882.639 (Teu) contêineres, alcançando o 45º lugar no Rank Mundial de movimentação de contêineres. No ano de 2005 passou a ocupar 39º lugar, atingindo a movimentação de 2.267.921 (Teu), tendo um aumento em sua movimentação de 20,46%. Em 1º lugar no Rank ficou o Porto de Singapura com 23.190.000. Em 2º lugar o Porto de Hong Kong com 22.602.000. No ano de 2005 foram movimentados um total de 322.939.433 Teu, segundo informação da Revista Cargo Systems.

Abaixo, quadro com os 50 Portos do Rank Mundial:

<h1 style="text-align: center;">TOP 100 CONTAINER PORTS</h1>							
Rank 2005	Rank 2004	Port	Country	Throughput (2005) In teu	Throughput (2004) teu	Variation (teu)	±% 2004-5
1	2	Singapore	Singapore	23,190,000	21,329,000	+1,861,000	+8.7%
2	1	Hong Kong	China	22,602,000	21,930,000	+672,000	+3.1%
3	3	Shanghai	China	18,084,000	14,554,000	+3,530,000	+24.3%
4	4	Shenzhen	China	16,197,000	13,620,000	+2,577,000	+18.9%
5	5	Busan	South Korea	11,840,445	11,491,968	+348,477	+3.0%
6	6	Kaohsiung	Taiwan	9,471,056	9,710,000	-238,944	-2.5%
7	7	Rotterdam	Netherlands	9,287,000	8,220,000	+1,067,000	+13.0%
8	9	Hamburg	Germany	8,087,545	7,003,479	+1,084,066	+15.5%
9	10	Dubai	UAE	7,619,219	6,428,884	+1,190,335	+18.5%
10	8	Los Angeles	US	7,484,624	7,321,440	+163,184	+2.2%
11	12	Long Beach	US	6,709,818	5,779,852	+929,966	+16.1%
12	11	Antwerp	Belgium	6,482,029	6,063,746	+418,283	+6.9%
13	14	Qingdao	China	6,307,000	5,139,000	+1,168,000	+22.7%
14	13	Port Klang	Malaysia	5,543,527	5,243,593	+299,934	5.7%
15	17	Ningbo	China	5,208,000	4,000,000	+1,208,000	+30.2%
16	18	Tianjin	China	4,801,000	3,810,000	+991,000	+26.0%
17	15	New York	US	4,785,000	4,478,480	+306,520	+6.8%
18	22	Guangzhou	China	4,683,000	3,313,200	+1,369,800	+41.3%
19	16	Tanjung Pelepas	Malaysia	4,177,122	4,010,037	+167,085	+4.2%
20	19	Laem Chabang	Thailand	3,793,802	3,621,595	+172,207	+4.8%
21	20	Tokyo	Japan	3,759,000	3,580,096	+178,904	+5.0%
22	21	Bremerhaven	Germany	3,700,000	3,469,104	+230,896	+6.7%
23	26	Xiamen	China	3,342,300	2,871,700	+470,600	+16.4%
24	24	Jakarta	Indonesia	3,281,580	3,170,000	+111,580	+3.5%
25	25	Algeciras	Spain	3,179,614	2,937,381	+242,233	+8.2%
26	23	Gioia Tauro	Italy	3,160,981	3,261,034	-100,053	-3.1%
27	30	Jeddah	Saudi Arabia	2,874,937	2,425,930	+449,007	+18.5%
28	27	Yokohama	Japan	2,873,288	2,717,585	+155,703	+5.7%
29	28	Felixstowe	UK	2,750,000	2,625,000	+125,000	+4.8%
30	31	Panama	Panama	2,718,470	2,406,741	+311,729	+13.0%
31	35	Dalian	China	2,690,000	2,210,000	+480,000	+21.7%
32	32	Jawaharlal Nehru**	India	2,670,000	2,370,000	+300,000	+12.7%
33	29	Manila*	Philippines	2,625,148	2,616,783	+8,365	+0.3%
34	34	Salalah	Oman	2,492,000	2,228,541	+263,459	+11.8%
35	33	Nagoya	Japan	2,491,194	2,303,539	+187,655	+8.1%
36	36	Colombo	Sri Lanka	2,450,000	2,200,000	+250,000	+11.4%
37	39	Valencia	Spain	2,410,000	2,145,000	+265,000	+12.4%
38	41	Oakland	US	2,272,525	2,047,504	+225,021	+11.0%
39	45	Santos	Brazil	2,267,921	1,882,639	+385,282	+20.5%
40	37	Kobe	Japan	2,262,066	2,180,000	+82,066	+3.8%
41	43	Sharjah	UAE	2,157,899	2,003,620	+154,279	+7.7%
42	38	Le Havre	France	2,100,000	2,150,000	-50,000	-2.3%
43	42	Osaka	Japan	2,094,277	2,009,150	+85,127	+4.2%
44	40	Keelung	Taiwan	2,091,458	2,070,192	+21,266	+1.0%
45	50	Seattle	US	2,088,000	1,790,000	+298,000	+16.6%
46	44	Barcelona	Spain	2,071,480	1,916,493	+154,987	+8.1%
47	49	Tacoma	US	2,066,447	1,800,000	+266,447	+14.8%
48	53	Ho Chi Minh*	Vietnam	2,030,508	1,685,770	+344,738	+20.4%
49	48	Virginia	US	1,981,955	1,808,933	+173,022	+9.6%
50	46	Charleston	US	1,980,000	1,863,916	+116,084	+6.2%