



CÂMARA BRASILEIRA DE CONTÊINERES, TRANSPORTE FERROVIÁRIO E MULTIMODAL

Retrospectiva 2006

A CBC intensificou gestão junto ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio – MDIC, através da Câmara de Comércio Exterior – CAMEX e da Coordenação-Geral de Administração Aduaneira – COANA, na expectativa de solucionar os entraves burocráticos e fiscais quanto à internação e armazenagem, através de depósitos especiais (DE), de peças sobressalentes e acessórios para contêineres reefer e tank, bem como a redução da alíquota do imposto de importação das mesmas, que em alguns casos superam 50% do valor. A redução da alíquota do imposto de importação dos contêineres, que era de 14%, obtendo a renovação da alíquota de 2% até o ano 2008.

A CBC continua trabalhando junto a COANA no sentido de solucionar, o mais breve possível, a questão da liberação dos contêineres que encontram-se retidos com carga em perdimento, o que gera prejuízos aos arrendatários e proprietários dos contêineres. Representando hoje mais de 3.000 contêineres.

A CBC, através da Câmara de Logística Integrada – CLI da AEB – Associação de Comércio Exterior do Brasil, vêm investindo junto ao CONFAZ e aos Estados na tentativa de isentar o contêiner da cobrança de ICMS no seu transporte vazio, nos modais rodoviários e ferroviários. Pois, o contêiner não é uma mercadoria e sim equipamento do veículo transportador.

A CBC concretizou a fusão com a Câmara Brasileira de Transporte Ferroviário – CBTF. As duas entidades já vinham trabalhando em vários projetos, onde o Contêiner participava como a principal carga do transporte ferroviário. Como resultado desse trabalho, foram detectados vários gargalos como falta de locais de transbordo e deficiência nos equipamentos.

Realizou no mês de outubro na cidade de São Paulo, no 8º Distrito Naval, encontro comemorativo dos 50 da introdução do contêiner no transporte marítimo.

Perspectivas para 2007

Uma das principais perspectivas da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC é que, ainda esse ano, a COANA agilize a liberação dos contêineres retidos com carga em perdimento; baixe dispositivo que permita a internação, para estoque nos terminais reparadores de contêineres, de peças sobressalentes, acessórios e equipamentos dos contêineres reefer e tank; e que a operação de transporte multimodal seja implantada definitivamente no Brasil.

Após a promulgação da Lei do Operador de Transporte Multimodal - OTM há quase 10 anos, ainda temos vários entraves burocráticos nas áreas Federal, Estadual e Municipal que impedem o funcionamento dos OTM's tanto para o mercado nacional como para o internacional. Seria de grande importância para a implantação desse sistema de transporte se o Presidente Lula, no seu segundo mandato, tomasse para si a solução desses problemas, demonstrando uma vontade política na implantação de uma Lei que realmente funcionasse no Brasil.

A CBC dará ênfase ao maior desenvolvimento do transporte ferroviário de contêineres cujo crescimento é significativo. No primeiro semestre deste ano, o Brasil já movimentou 130.000 TEUs, com expectativa de chegar ao redor de 150.000 TEUs até o final do ano. A cabotagem também vem crescendo significativamente, em 2005 movimentou 655.504 TEUs e este ano já foram movimentados ao redor de 800.000 TEUs.

Palavra do Presidente

Silvio Vasco Campos Jorge declarou que no ano de 2007 encabeçará um movimento, com apoio de todas as associações e entidades afins ligadas diretamente ou indiretamente ao OTM, no intuito de implementar definitivamente a atividade do Operador de Transporte Multimodal. O Presidente da CBC ressaltou que a atividade do operador de transporte multimodal só não deslançou por falta de vontade política, e que intensificará gestões junto a Presidência da República e a Casa Civil.

A Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC deseja a todos os Sócios, Amigos e Colaboradores Um Feliz Natal e Um Próspero Ano Novo!!!!!!

Terminais de Contêineres comemoram desempenho de 2006

Para resultados tão expressivos, devem ser considerados os investimentos realizados pelos terminais de contêineres, que totalizam o montante de US\$ 850 milhões desde o início do processo de privatização dos portos brasileiros, há 10 anos.

Após experimentar crescimento excepcional de mais de 200% de 1995 - início da privatização dos serviços portuários - a 2005, quando passou de 1,2 milhão para 3,7 milhões de unidades movimentadas, a atuação dos terminais continua influenciando consideravelmente no desempenho do comércio exterior, já que os manufaturados e semimanufaturados são cargas de alto valor agregado transportadas por contêiner. Em 2006, o volume deverá ser de 4,1 milhões. Antes da privatização, eram embarcados oito contêineres/hora nos portos brasileiros. Atualmente, o índice aumentou para 50 unidades/hora.

Segundo Sergio Salomão, presidente da ABRATEC - que congrega os 12 mais expressivos terminais do país -, até 2010 a movimentação nos terminais atingirá cerca de 7 milhões de contêineres.

PRIVATIZAÇÃO - Desde 1995, os investimentos das 12 empresas associadas à ABRATEC já somam US\$ 850 milhões. Esses recursos elevaram os portos brasileiros a padrões internacionais de eficiência e preço, reduzindo-se em 70% os valores cobrados na movimentação de contêineres, cujo volume registrou aumento expressivo de mais de 200% ao longo do período. Houve incremento de 525% na produtividade do setor e geração de 5.500 empregos diretos.

Os investimentos contemplaram a aquisição de modernos equipamentos (portêineres de US\$ 7 milhões cada) e tecnologia

(sistemas de informática), obras físicas (construção de berços de atracação e pátios) e especialização de mão-de-obra.

O boom vivenciado pelo setor entre 2003 e 2004 deveu-se, sobretudo, ao aumento da participação dos manufaturados e semimanufaturados no total das exportações e que chegou a 70%. Como o transporte desses produtos é efetivo, basicamente, através de contêiner, o resultado foi o relevante incremento da participação dos terminais portuários no fluxo do comércio exterior. Além disso, como as cargas containerizadas apresentam um preço médio superior às demais, o transporte de manufaturados e semimanufaturados assegura para o Brasil reservas adicionais por tonelada exportada bastante expressivas na receita de exportações. Cada contêiner gera US\$ 26 mil de reservas em média.

INSTALAÇÕES - Os terminais de contêineres afiliados à ABRATEC dispõem atualmente de área total de 3,5 milhões de m² e de 8km de berços de atracação para navios.

Fonte: Santos Modal.

Pesquisa CNT



O presidente da CBC, Dr. **Silvio Campos**, integrou a mesa de abertura da solenidade de lançamento do relatório da Pesquisa Aquaviária CNT 2006 - Portos Marítimos: Longo Curso e

Cabotagem, no dia 5 de dezembro do corrente ano.

A solenidade foi prestigiada com várias autoridades do governo e empresários do setor.



Os 20 maiores embarcadores de contêineres (por capacidade operacional)

Ranking (posição 2005)	Armador	País	Capacidade total de TEU 2006
1	Maersk Group	Dinamarca	1.725.348
2	Mediterranean Shipping Co.	Suíça	944.796
3	CMA CGM group	França	610.420
4	Evergreen group	Taiwan	534.135
5	Hapag-Lloyd group	Alemanha	465.152
6	COSSCO Container Lines	China	392.051
7	China Shipping Container Lines	China	371.204
8	APL	Singapura	360.676
9	Hanjin group	Coreia do Sul	343.098
10	NYK group	Japão	320.728
11	MOL	Japão	304.701
12	OOCL	Hong Kong	284.578
13	"K" Line	Japão	254.985
14	CSAV group	Chile	239.579
15	Zim group	Israel	218.393
16	Hamburg Sud group	Alemanha	212.813
17	Yang Ming Line	Taiwan	211.645
18	Hyundai Merchant Marine	Coreia do Sul	150.148
19	Pacific International Lines	Singapura	138.029
20	Wan Hai	Taiwan	123.081
Total			8.186.559

Fonte: revista American Shipper, setembro 2006

Notas

✓ Em recente levantamento feito pela Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC, informamos, abaixo, os preços médios de contêineres fabricados na China:

Contêiner de 20 pés:	US\$ 2,000.00
Contêiner de 40 pés:	US\$ 3,200.00
Contêiner HC de 40 pés:	US\$ 3,200.00
Contêiner Reefer de 20 pés:	US\$ 8,000.00
Contêiner Reefer de 40 pés:	US\$ 12,000.00
Contêiner Tank de 20 pés:	US\$ 25,000.00

✓ O Senado aprovou ontem (20/12/06) a recondução de Francisco de Oliveira Filho para o cargo de diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Outro aprovado como diretor do mesmo órgão foi Wagner de Carvalho Garcia.

Michel Dib Tachy teve sua indicação aprovada para cargo de diretor do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (Dnit).

Caixa Mágica



Silvio Campos

Este foi o título da entrevista concedida à Revista Trade, pelo presidente da CBC – Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal, **Silvio Vasco Campos Jorge**, que sintetiza muito bem a evolução do contêiner nos últimos 50 anos. Quem poderia imaginar que uma simples embalagem metálica utilizada pelo exército americano para acondicionar armas e alimentos destina-

dos às tropas americanas, a partir de 1951, mais tarde devidamente padronizada, pudesse revolucionar o comércio internacional. Sabe-se também, que o uso de simples caixas para proteger produtos transportados remonta o início do século XX, na Europa e Estados Unidos.

Mas a caixa que passou a se tornar realmente mágica, a partir de 1956, foi o contêiner, que devidamente padronizado virou produto universal.

Segundo Silvio Campos, a Sealand naquele ano não tinha a idéia da revolução que estava provocando. De lá pra cá o contêiner se impôs e hoje a frota mundial está na casa dos 19 milhões de unidades. Mas os investimentos no contêiner propriamente dito, é uma fração, se considerarmos o que foi investido em navios, portos, terminais e equipamentos para movimentar o contêiner. O contêiner, embora com sua simplicidade, provocou uma revolução tão importante, que pode comparar-se às grandes invenções como a energia elétrica, o telefone e o computador.

No Brasil o primeiro contêiner foi utilizado na década de 60 pelos importadores de calçados, pela fábrica de filmes da Kodak, no Vale do Paraíba, e pela Ford, na sua fábrica de Taubaté. Foi como que uma imposição, para reduzir os roubos de carga.

No início, o contêiner era one way e quem o alugava era o próprio importador. Com o aumento da capacidade dos navios, os armadores passaram a possuir seus próprios contêineres e hoje a situação evoluiu a ponto do frete já inclui o aluguel, o manuseio e o leasing.

Os navios porta-contêineres tiveram uma evolução fantástica nos últimos 50 anos, passando do Gateway City com capacidade de 226 TEUs (Twenty feet or Equivalent Unit - unidade equivalente a vinte pés) para o Emma Maersk, recentemente lançado, cuja capacidade é de 11.000 TEUs.

Mas, apesar dos avanços na legislação, em boa parte obtida com a nossa efetiva participação, começou pela discussão e aprovação de Lei 9.611, do Operador de Transporte Multimodal - OTM, em 1988, da qual a CBC tornou-se guardiã, tendo em vista as várias tentativas de retrocesso de que o contêiner foi vítima da burocracia brasileira. Outra vitória da CBC foi a nacionalização dos contêineres inservíveis para o transporte marítimo, que agora podem ser utilizados para outras finalidades que não o transporte de carga. Com a legislação em vigor estamos regularizando perto de 10.000 unidades em todo o país.

Existem muitos assuntos polêmicos e complexos, que vêm merecendo a atuação da CBC como a apreensão de contêineres com carga em perimento. Podem ser destacados também, dois outros problemas, ambos no âmbito do Confaz. O primeiro é a isenção da cobrança do ICMS, pois, o contêiner que por sua definição, constitui um bem incorporado ao veículo trans-

portador, não sendo nem embalagem e nem mercadoria. O segundo problema é o reconhecimento pelo Confaz que o documento de cobrança do OTM seria a Nota Fiscal, que assim se creditaria de todos os valores de ICMS já pagos nos diversos modais, usados num transporte porta-a-porta.

Este é o motivo pelo qual até hoje não temos empresas operando como OTM no Brasil. Por incrível que pareça, quando o assunto é com as autoridades competentes, o presidente da CBC é aconselhado a ter paciência e aguardar a reforma tributária de que tanto se fala, mas que não sai do papel, devido o conflito de interesses.

Quanto ao futuro no Brasil dessa caixa mágica, que é o contêiner, cabe destacar sua função integradora das diversas modalidades de transporte, capaz de alterar significativamente a matriz do transporte de carga geral possibilitando maior participação das modalidades hidroviária e ferroviária.

A ferrovia e a cabotagem passaram a oferecer alternativas para captação da carga containerizada. Os trens expressos são cada vez em maior número oferecendo maior rapidez e regularidade ao transporte. Na cabotagem um exemplo bem sucedido é a parceria da Aliança Navegação e Logística com o transporte ferroviário. Hoje mais da metade dos contêineres movimentados pela Aliança de e para o Porto de Santos, passam pela ferrovia.

Em 2007 a Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC continuará sua luta para consolidar a posição do OTM e a eliminação de todos os entraves que dificultam a operacionalização do contêiner no Brasil, pois com a expansão do nosso comércio internacional sua utilização será cada vez maior.

A Ferrovia na Intermodalidade

O transporte intermodal nas ferrovias brasileiras cresceu mais de 20 vezes desde o início do processo de desestatização. De janeiro a setembro deste ano, a movimentação de contêineres foi 153.938 TEUs. Mantendo-se a média atual de 51.312 TEUs por trimestre, estima-se o total de 205.250 TEUs em 2006. Esse total representará um crescimento de 8,2% frente a 2005.

Segundo o Diretor-Executivo da ANTF, Rodrigo Vilaça, o crescimento da intermodalidade é fundamental para melhor utilização da infra-estrutura no Brasil, permitindo que os produtos sejam escoados com mais segurança, economia e agilidade. O uso integrado da infra-estrutura de transportes reduzirá o “custo Brasil” em transporte, além de diminuir o consumo de energia e os impactos ambientais.

De acordo com a ANTF, a entrada do capital privado nas ferrovias brasileira promoveu aumento significativo nos investimentos. De 1997 a setembro de 2006, o investimento feito pelas concessionárias totaliza R\$ 11 bilhões, enquanto a União investiu R\$ 0,5 bilhão no mesmo período. Nos primeiros nove meses de 2006, 1.799 milhões já foram investidos pela iniciativa privada na malha concedida e para o fechamento do ano esta prevista uma aplicação de recursos na ordem de R\$ 2.351 milhões.

O 26º ENAEX e o Contêiner



A partir de 2003 as exportações brasileiras começaram a deslançar. Tomando por base o período jan – nov, entre 2002 e 2006, as exportações FOB saltaram de US\$ 55,1 bilhões para US\$ 125,2 bilhões. Apesar do crescimento das importações no mesmo período, o saldo da balança comercial brasileira passou de US\$11,3 bilhões em 2002 para US\$ 41,0 bilhões em 2006. Trata-se de um desempenho bastante expressivo, favorecido não só pelo aquecimento do mercado global como também pelo esforço dos exportadores e o apoio do governo. Esses resultados poderiam ser bem melhores não fosse a sobrevalorização do real frente o dólar, o que reduz a margem de lucro dos exportadores.

Exportações Brasileiras – JAN/NOV-2006

PRODUTOS	US\$ Milhões	%	Principais Itens
Básicos	37.081	29,6	Minério, petróleo e farelo, carnes, fumo
Semimanufaturados	17.627	14,1	Açúcar, celulose, ferro e aço, alumínio
Manufaturados	67.759	54,1	Automóveis, autopeças, aviões, motores, laminados
Operações Especiais	2.769	2,2	
T o t a l.....	125.236	100,0	

Os produtos manufaturados e semimanufaturados com maior valor agregado que respondem por quase 70% do valor de nossas exportações são predominantemente movimentados em contêineres, tanto nas exportações como nas importações. Portanto, o contêiner é um elemento chave do sucesso do bom desempenho do comércio exterior brasileiro. Em 2006 a movimentação de contêineres no porto de Santos deverá superar o patamar de 4 milhões de unidades, contra 1,2 milhão registrado em 1995, quando foi iniciado o processo de privatização dos serviços portuários que reduziram custos e aumentaram a produtividade dos terminais de contêineres. Em 2010 a expectativa é que a movimentação de contêineres no Brasil atinja a casa de 7 milhões de unidades.

Um levantamento da Abratec mostra que o número médio de contêineres movimentados por hora passou de 8 para 50 nos principais portos brasileiros. Para atingir esse resultado foram investidos R\$ 850 milhões de recursos privados.

Também na cabotagem a movimentação de contêineres vem crescendo de modo sustentado. Nos últimos seis anos a movimentação de contêineres pela navegação de cabotagem cresceu 57% chegando a 665 mil unidades em 2005.

O contêiner tem um grande espaço a ocupar pois mais de 80% da carga geral containerizável é transportada por via rodoviária.



Negócio nos Trilhos

Nos dias 07 a 09 de novembro de 2006 realizou-se em São Paulo, a Feira Negócios nos Trilhos, promovida pela Revista Ferroviária em parceria com a ABIFER. A cerimônia de abertura contou com a presença do Sr. Ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos e de outras autoridades, empresários e operadoras do transportes ferroviários de cargas e de passageiros.

Na oportunidade o ministro destacou o interesse do governo federal em trabalhar pelo aprimoramento da infra-estrutura e assinalou que o setor ferroviário deverá ser uma das prioridades oficiais dentro dessa diretriz.

Para reforçar essa postura, Paulo Sérgio Passos disse que na visão governamental o crescimento do país está diretamente relacionado com a melhoria de nossa infra-estrutura. “O presidente Lula deixou claro que as prioridades para o próximo mandato são intra-estrutura e educação”, afirmou o ministro.

“Há muito tempo o Brasil não tinha uma agenda de investimentos em infra-estrutura. Podendo afirmar que o Governo Federal, hoje, investe de duas a três vezes mais do que era investido nessa área. É uma questão estratégica”, completou.

Dentro desse contexto, Passos sustentou que as melhorias no setor ferroviário já são perceptíveis e que isso é consequência

destes investimentos e da capacidade do setor. “Os números mostram crescimento do volume de carga transportada, geração de empregos, redução de acidentes e um crescente número de investimentos”, concluiu.

Logo em seguida à solenidade de abertura foi realizada a entrega do III Prêmio Alstom de Tecnologia Metro-Ferroviária e do IV Prêmio Amsted Maxion de Tecnologia Ferroviária a diversos técnicos do setor.

Completando o programa da parte da manhã do dia 07 de novembro foi inaugurada a Feira Negócio nos Trilhos 2006.

Na parte da tarde foi realizado o Seminário Técnico Metro-Ferroviário abordando a questão do financiamento do setor e o investimento público e as novas formas de financiamento do transporte público de passageiros. No dia seguinte foram apresentados os planos de negócios das ferrovias de cargas, na parte da manhã e à tarde prosseguiu o Seminário Técnico abordando diversas especialidades (material rodante, via permanente e sinalização). Finalmente, no terceiro e último dia foram apresentados os planos de negócios das operadoras metropolitanas e realizado o Seminário Técnico dentro da mesma linha adotada pelas operadoras de cargas.

A CBC, que acompanhou o evento, parabeniza seus organizadores.