

Movimentação de Contêineres nos Portos Brasileiros – (Em TEU)

Cabotagem + Longo Curso 1ª parte

Portos	Ano 2016	Ano 2017	Ano 2018*
Santos (SP)	2.778.016	2.959.573	2.709.600
Paranaguá (PR)	725.036	752.250	629.458
Rio Grande (RS)	705.154	743.717	623.436
SUAPE (PE)	390.508	460.769	374.581
Itaguaí (RJ)	205.041	282.682	301.263
Rio de Janeiro (RJ)	273.269	281.473	251.590
Total nos Anos	8.813.935	9.364.925	8.300.182

Elaboração: Alex Rotmeister/CBC. Fonte: ANTAQ

*Janeiro a Outubro



As principais conquistas da CBC ao longo dos 40 anos de atividades.



CBC integra Grupo de Trabalho que discute a estufagem em contêiner.



A navegação ecoeficiente como aliada da competitividade.

Pág. 02

Pág. 03

Pág. 02



Câmara Brasileira de Contêineres

Notícias



Informativo da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC ■ dezembro 2018

Ordem do Mérito Interamericano dos Transportes

Presidente da CBC recebeu a Medalha OMITrans, durante Assembleia realizada no Panamá.

Silvio Campos recebeu a Medalha da Ordem do Mérito Interamericano dos Transportes (OMITrans), durante a XXX Assembleia Geral Ordinária da Câmara Interamericana de Transportes – CIT, realizada nos dias 17 a 19 de outubro, na Cidade do Panamá.

Campos recebeu do Secretário-Geral da CIT, Paulo Vicente Caleffi, e do Subsecretário-Geral, Oscar Grenald, a condecoração no Grau Embaixador, três estrelas, a mais elevada da Ordem.

A entrega da medalha foi realizada durante a cerimônia de abertura, com a presença de 15 delegações das Américas, além de autoridades diplomáticas e governamentais.

Honrado e agradecido pela homenagem, o Presidente da CBC destacou a grande importância da atuação da CIT junto aos países de língua latina, quando alguns ainda não possuíam nem mesmo um órgão do governo que



Oscar Grenald; Silvio Campos; Paulo Caleffi.

regulamentasse a atividade do transporte de cargas. “Muitos estavam sem norte, sem organização e a CIT colaborou para que esses países buscassem o caminho da regulamentação do setor”, explicou.

No caso do Brasil, Campos aponta a questão do roubo de cargas como assunto de grande interesse nas discussões no âmbito da CIT, que

vem emitindo comunicados às organizações internacionais, como a ONU, por exemplo, para que os governos ajudem a prevenir esse tipo de crime, dando atenção especial ao problema.

A próxima Assembleia será realizada na cidade de Montevidéu, no Uruguai, em maio de 2019. ■

Posse do Almirante Ilques – Comandante da Marinha do Brasil



O Presidente da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal (CBC) – Dr. Silvio Vasco Campos Jorge, participou da cerimônia de posse do novo Comandante da Marinha do Brasil, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Júnior, realizada no dia 09/01/2019, em Brasília (DF). O Dr. Silvio Vasco Campos Jorge também ocupa o cargo de 2º Vice-Presidente da Sociedade Amigos da Marinha do Rio de Janeiro (SOAMAR-Rio de Janeiro). ■

Palavra do Presidente

Já estamos em 2019, com novo Presidente e com muita esperança de um novo Brasil. Os dois últimos anos foram de total paralisação dos governos Federal e Estadual, não acontecendo absolutamente nada de relevante para o nosso setor. Ao contrário, foi uma luta para a sobrevivência, não deixando nenhuma boa novidade para o seguimento do contêiner.

O ponto positivo foi o crescimento do número de contêineres movimentados na cabotagem e no transporte ferroviário.

Mantivemos o bom relacionamento com os órgãos do governo federal como: ANTAQ, Ministério dos Transportes, Receita Federal, Marinha do Brasil. E as várias associações como: CNT, AEB, Syndarma, Sindario, CIT, BIC Code e etc.

Em 2018, fomos novamente convidados a participar, em Paris, da reunião dos representantes do Bureau International des Containers (BIC NRO Meeting 2018). E participamos das Assembleias da Câmara Interamericana de Transportes (CIT), realizadas em Brasília e na cidade do Panamá.

Mantivemos os mesmos valores da Contribuição Social à CBC para o ano de 2019.

Volto a afirmar que hoje o grande papel da CBC é não deixar mudar aquilo que vem dando certo, como por exemplo: a autorização dos contêineres estrangeiros dentro do território nacional (cabotagem e ferrovias) sem nenhuma incidência de taxas adicionais, como impostos federais e estaduais.

Aos Associados desejo um 2019 com muita esperança, cumprindo o novo slogan do Governo: *"Brasil acima de tudo e Deus acima de todos"*.

Silvio Vasco Campos Jorge
Presidente

CBC e o uso do Contêiner: a revolução logística do Séc. XX

Há 40 anos, quando a CBC foi criada, não se tinha ideia de que o contêiner representaria a maior revolução da logística do século XX, em termos de movimentação de mercadorias.



Tudo começou em 1956, quando o Contêiner teve seu primeiro transporte comercial, realizado nos EUA, entre Baltimore e Nova York. Na ocasião, eram utilizados navios convencionais cargueiros, que foram adaptados para transportar as grandes caixas, ainda sem um padrão. Essa padronização veio mais adiante com os primeiros navios especializados, que passaram a transportar de forma celular os contêineres, perfazendo pouco mais de 500 TEU.

Atualmente, essas embarcações têm capacidade para até 23 mil TEU e, no Brasil, os navios que movimentam os principais portos chegam aos 15 mil TEU de capacidade.

Os portos, assim como todos os envolvidos na movimentação de cargas, também tiveram que acompanhar essa evolução e se adaptar a nova realidade do Comércio Exterior mundial. No Brasil, foi estruturada uma organização para cuidar do novo incremento ao transporte, a Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário de Multimodal, entidade não corporativa e que agrega todos os atores que, de uma forma ou de outra, participam da movimentação de contêineres, como armadores, terminais de contêineres, empresas de leasing, operadores portuários, transportadores multimodais, reparadores, transformadores de contêiner e empresas de consultoria, prestando todo o tipo de apoio e suporte, fazendo o elo entre a iniciativa privada e os vários órgãos governamentais.

O trabalho da Câmara tem sido árduo e contínuo, sempre visando ações que permitam dar maior velocidade ao fluxo de contêineres e impedir que seu custo venha a ser majorado, tornando, assim, a CBC um verdadeiro escudo na suspensão das me-

didias inflacionárias ao setor.

O ponto alto da atuação da CBC foi à aprovação da Lei 9.611/98, a Lei do Operador de Transporte Multimodal, que permitiu a livre entrada e saída do contêiner estrangeiro, bem como a sua utilização dentro do território nacional, sem a necessidade da emissão de nenhum documento oficial. O que contribuiu para esse avanço foi à definição na Lei do enquadramento do contêiner como acessório do veículo transportador, ou seja: não se caracteriza como mercadoria e nem embalagem. "Quando ele está em um caminhão, ele faz parte do caminhão, assim como acontece estando em um trem, navio, barcaça e etc., eliminando o controle de milhões de documentos de entrada e saída de contêineres, atualmente", comenta Silvio Campos.

Cabe destacar que duas questões combinadas e defendidas pela Câmara potencializaram o segmento de "transformação" de contêineres no mercado interno: a inclusão do contêiner na NR 18, do Ministério do Trabalho; e a desburocratização da nacionalização do contêiner. Sem essas medidas, a utilização do contêiner no setor de transformação seria inviável, pois, a sua entrada no país é regida por normas de admissão temporária, ou seja: um bem estrangeiro. "O processo que hoje usamos para a nacionalização de contêineres arrastou-se por cerca de 10 anos, até torna-se viável operacionalmente e economicamente para o setor", destaca Campos.

Os contêineres são transformados e utilizados em diversas finalidades distintas de carga, atendendo, principalmente, a Construção Civil e a exploração de petróleo, tanto em terra quanto em plataformas, fornecendo a esses setores diversos tipos de contêineres, tais como: alojamentos, sanitários, escritórios, laboratórios e etc., para os trabalhadores.

Silvio Campos finaliza mencionando que, foram 40 anos de muita luta e com muitos resultados positivos para o setor. ■

Grupo de Estudo Tripartite: Estufagem manual em contêineres



CBC participa do GET - Estufagem, que busca a melhor solução para a arrumação de carga ensacada dentro de contêineres.

CBC participa do Grupo de Estudo Tripartite, a fim de discutir a problemática levantada pelo Sindicato dos Arrumadores do Porto de Santos, referente ao es-

forço físico empenhado na acomodação de sacarias em contêineres. Segundo o Sindicato, há um esforço extra na estufagem da última fileira de sacos e, para tanto, os envolvidos reivindicam a redução de cerca de 40 sacos por contêiner, a fim de evitar estresse na coluna vertebral dos trabalhadores.

O grupo já realizou três reuniões, sendo a primeira em São Paulo e a segunda em Santos, que contou com uma visita às instalações portuárias.

Na terceira reunião, realizada na sede da CBC nos dias 25 e 26 de julho de 2018, o grupo decidiu sobre a necessidade de um estudo ergométrico atualizado e após a sua conclusão serão definidas as diretrizes para o avanço dos trabalhos. No entanto, ainda não há previsão para a próxima reunião.

O encontro contou com a presença do Presidente e Secretário Executivo da CBC, Silvio Campos (representando a CNT) e Alex André Rotmeister, além de Paulo Rogerio Araujo (CNA), Bernadeth Macedo Vieira (CNC), Ana Cristina Fachine Pimentel (CNI), Reinaldo Felisberto Damascena (CNI), representando a bancada dos empresários. E da bancada dos trabalhadores, participou Francisco Erivan Pereira (SCB) e do governo Claudio Augusto Brusquetti Tarifa (GRTb/Santos), Antonio Lincoln Colucci (Fundacentro/RJ), Gladys Nunes Vasconcelos (SRTb/PA), Rogério Alves da Silva (DSST/SIT), Claudio Ferreira Santos(MTb). ■

Navegação Ecoeficiente e Logística Sustentável

Investimentos em tecnologia verde poderiam contribuir para redução das emissões de gases do efeito estufa e aumento de competitividade.

De acordo com dados publicados pelo porto de Rotterdam em 2018, o transporte marítimo é o responsável pela emissão de cerca de um bilhão de toneladas de dióxido de carbono por ano. Washington Soares, Vice-Presidente de Transportes Ferroviários da CBC – Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal, aponta que, dentro do conceito de gestão da Logística Sustentável, empresas marítimas estão buscando tecnologias verdes, capazes de estabelecer uma navegação segura e mais ecoeficiente.

Soares explica que, com as novas tecnologias seria possível, a partir das estratégias de monitoramento portuário de entradas e saídas de embarcações nos portos públicos, reduzir o tempo de lead time do processo da ancoragem perto dos portos, fazendo com que os navios pudessem adequar sua velocidade para o menor consumo de combustíveis em seus trajetos.

Segundo o modelo defendido por Washington Soares, caberia às autoridades portuárias

o investimento em tecnologia e aos *stakeholders* da gestão marítima e portuária, a eliminação de chegadas antecipadas desnecessárias no porto. “Vamos admitir que um processo de gestão sustentável envolvesse cláusulas e obrigações contratuais que devam, sobretudo, fortalecer o comportamento de conduta das autoridades portuárias e dos armadores e dos portos, com tal condição operacional vinculante”, explica Soares. Desta maneira, toda a logística integrada da cadeia de serviços conexos no inland portuário seria beneficiada com ecoeficiência, assim como operadores portuários, que teriam no objeto contratual formas de controlar com precisão a ecoeficiência da operação portuária.

Nesse caso, caberia às partes interessadas, ao contratar seus respectivos responsáveis, orientar o planejamento dos recursos portuários de prontidão, na entrada e saída das embarcações, bem como requisitar os modos ecoeficientes de translação de bens, que no

porto devem ser articulados em tempo hábil, por exemplo, na operação da formação de trens de contêineres.

Soares reconhece que o desafio maior será o transporte com característica contratual multimodal conseguir a adesão de novas tecnologias no Brasil. No entanto, ele enfatiza que o investimento da plataforma tecnológica voltada à área portuária e a proteção do meio ambiente em portos sustentáveis são fundamentais para o setor. “O controle da ecoeficiência já é prerrogativa contratual internacional, com base nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, alinhados às diretrizes do Acordo de Paris”, argumenta. Trata-se de uma necessidade da governança ambiental global e algo que legitima o irreversível: o gerenciamento da ecoeficiência como diferencial da estratégia de competitividade marítima e portuária. ■

Washington Soares é Doutor em Direito Ambiental Internacional, Professor e Pesquisador em linhas de pesquisas: Porto, Meio Ambiente e Direito Portuário e Marítimo. Assessor para modelos organizacionais de logística sustentável.

expediente

CÂMARA BRASILEIRA DE CONTÊINERES,
TRANSPORTE FERROVIÁRIO E MULTIMODAL

Rua Uruguaiana, nº 10 – sala 1508 – Centro
CEP: 20050-090 – Rio de Janeiro – RJ
Tels.: (21) 2263-1645 e 2233-2333
E-mail: secretaria@cbcconteiner.org.br
Site: www.cbcconteiner.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 Sul:

vago ■ 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:

Jorge Luiz Vieira Coelho ■ Membro Efetivo:

Raphael Galvão Flores Junior ■ Membro

Suplente: **José Roberto Tavares da**

Silva ■ Membro Suplente: **André Machado de**

Oliveira ■ Membro Suplente: **Rodrigo Bouças Pereira**

CBC Notícias é uma publicação da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC.

COORDENAÇÃO EDITORIAL

Alex Rotmeister ■ Secretário-Executivo

JORNALISTA RESPONSÁVEL

Andréia Paim – MTB 27819/RJ

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

SmartFrog Criações

TIRAGEM: 1.000 EXEMPLARES

As perspectivas da evolução futura na movimentação de contêineres no Brasil

Movimentação de Contêineres – Brasil e Santos — 2014 a 2018 (em TEUs)

	2014	2015	2016	2017	2018*
BRASIL	9.315.991	9.196.325	8.813.935	9.364.925	8.300.182
SANTOS	3.040.231	3.027.208	2.778.016	2.959.573	2.709.600
Representatividade Santos / Brasil (%)	32,6	32,9	31,5	31,6	32,6

*Até Outubro

Fonte: Anuário Estatístico - ANTAQ

A movimentação de contêineres no Brasil reconhecidamente tem tido um comportamento muito aquém do que seria razoável, se observada a posição do Brasil no ranking do posicionamento das principais economias do mundo, no qual o país encontra-se entre as dez maiores. Nos últimos anos esta movimentação está estagnada pouco acima dos nove milhões de TEUs, a maior parte no porto de Santos, pelo fato de funcionar como hub, em decorrência de estar inserido na principal região produtora industrial do país.

A realidade, como antes observado, não condiz com a expressividade da economia brasileira como um todo, que muito tem avançado em volume, porém, movimentando na exportação cada vez mais produtos básicos, em especial graneis, principalmente minérios e cargas vinculadas ao agrobusiness, sobretudo o complexo: soja e milho; no entanto, com baixo valor agregado. A maior parte dessas commodities são, via de regra, transportadas em navios graneleiros e não em navios porta-contêineres, estes últimos é que transportam as mercadorias de maior expressão financeira, normalmente manufaturados e semimanufaturados, em especial produtos industrializados, embora, em alguns casos também graneis sejam transportados em contêiner, o que não é trivial.

Um outro ponto a ser considerado refere-se ao comportamento da balança comercial do país, que nos últimos três anos tem apresentado significativos valores como resultado, cabendo ressaltar, entretanto, que independentemente do resultado ser positivo, não se traduz em uma vantajosidade econômica como se poderia concluir numa análise mais simplista. Resulta, simplesmente, de termos exportado muito volume de produtos básicos e importado em uma escala bem menor, produtos de maior valor agregado, como mercadorias eletrônicas,

eletroeletrônicas e bens de capital. O ideal é que houvesse uma paridade nesses perfis, ou seja, também exportarmos em escala expressiva, produtos industrializados e semi industrializados. A realidade acaba por explicar, mesmo que indiretamente, a baixa movimentação de contêineres no Brasil.

Só mais recentemente, a partir de 2017, o cenário acima referido vem se alterando, em muito pelo efeito do crescimento do transporte de contêiner na Cabotagem. A expectativa para a movimentação é de crescimento, uma vez que, acredita-se, haja uma reversão de viés positivo na economia nacional, a partir da assunção do próximo Governo, em janeiro próximo, com tendência no aumento das importações e exportações de produtos industrializados, o que trará reflexos, via de consequência, na movimentação de carga containerizada.

Ao se confirmar o cenário acima colocado, certamente à CBC caberá implementar uma atuação, ainda que indiretamente na maioria dos casos, mais forte e direcionada a garantir as condições necessárias para que a movimentação ocorra sem fatores que possam compromete-la, como eventual criação de dispositivos de oneração tributária e fiscal e empecilhos de natureza logística, contribuindo para redução do Custo Brasil.

No contexto acima, a disposição da CBC é estar acompanhando as medidas e a atuação do governo que estará à frente do Brasil nos próximos quatro anos, atenta e prontamente para interferir, avaliar, criticar e intervir, para que o contêiner, como principal instrumento de transporte multimodal, possa exercer o seu papel. ■

Aluisio de Souza Sobreira - Vice-Presidente de Transporte Multimodal da CBC.