

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

CBC e CNT Articulam Pleito de Ex-Tarifário em Audiência com o MDIC

A iniciativa visa assegurar a desoneração para a importação de contêineres marítimos padrão ISO/ABNT, fortalecendo a competitividade do setor.

Em um movimento estratégico para o setor, a Câmara Brasileira de Contêineres (CBC), em conjunto com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), realizou uma audiência técnica com a Coordenação-Geral de Regimes para Bens de Capital do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

A audiência contou com a participação direta do Presidente da CBC, Dr. **Cláudio Luiz de Viveiros**, e do Secretário-Executivo, Sr. **Alex André Rotmeister de Souza**. O encontro teve como objetivo central a defesa da concessão de Ex-Tarifário para contêineres marítimos padrão ISO/ABNT, pleito formalizado através do Processo nº 19687.015441/2025-19 (Cód. Y-5129).

Defesa Técnica e Alinhamento Estratégico

Durante a reunião, os representantes da CBC e da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Dr. **Jason Costa Luz** – Assessor Governamental da CNT, apresentaram argumentos técnicos robustos à Coordenadora-Geral, **Alessandra Madeira de Biase**. O foco da explanação foi demonstrar como a desoneração desses equipamentos — essenciais para a movimentação de carga na cabotagem e outras atividades distintas do transporte — impacta diretamente na redução de custos.

A interlocução direta com o MDIC reforça o papel da CBC como entidade técnica de referência no setor. A concessão do regime de Ex-Tarifário é vista como uma medida fundamental para viabilizar investimentos que, de outra forma, seriam sobrecarregados por alíquotas de importação que não encontram equivalentes na produção nacional.

Compromisso com o Associado

A participação da Câmara Brasileira de Contêineres (CBC) nesta agenda demonstra o compromisso da entidade em acompanhar de perto cada etapa dos processos que afetam o dia a dia de seus associados.

"A nossa presença nesta audiência ratifica a importância que damos à segurança jurídica e ao fomento econômico do nosso setor. Estamos trabalhando para que os pleitos protocolados recebam a análise técnica célere e adequada", pontuou o Presidente da CBC.

A **Câmara Brasileira de Contêineres (CBC)** continuará monitorando o andamento do processo e manterá seus associados informados sobre os desdobramentos desta e de outras iniciativas junto aos órgãos reguladores.

Bureau International des Containers

A importância do **Bureau International des Containers (BIC)** para o comércio global e para a logística brasileira é imensurável, atuando como o "guardião" da linguagem universal do transporte de carga. Fundado em 1933 sob os auspícios da Câmara de Comércio Internacional, o BIC evoluiu para se tornar a autoridade técnica que garante que um contêiner possa circular entre diferentes países, navios, trens e caminhões sem problemas.

A função mais visível e crítica do BIC é a administração do **BIC Code** (Norma ISO 6346). Cada contêiner no mundo possui uma identificação única composta por quatro letras (prefixo do proprietário), seis algarismos e um dígito verificador.

Segurança Jurídica: Sem esse registro, seria impossível rastrear a propriedade e a responsabilidade sobre a carga em caso de acidentes, perdas ou infrações aduaneiras.

Intermodalidade: A codificação permite que sistemas de diferentes portos e ferrovias em todo o mundo "leiam" a mesma unidade de carga, eliminando erros de digitação e facilitando o transbordo automático.

O BIC desempenha um papel fundamental na implementação da **Convenção para Segurança de Contêineres (CSC)** e na verificação da **Massa Bruta Verificada (VGM)**.

Prevenção de Acidentes: Ao padronizar as normas de inspeção e manutenção, o BIC ajuda a garantir que as unidades de carga suportem o empilhamento em grandes navios e as intempéries em alto-mar.

Dados Técnicos: Através do banco de dados **Technical Data Ambition (TDA)**, o BIC facilita o compartilhamento de informações sobre as características físicas dos contêineres, auxiliando operadores portuários no planejamento de carga.

Para o Brasil, a importância do BIC se materializa através da Câmara Brasileira de Contêineres (CBC), que atua como a **NRO** (National Registration Organization) — o braço oficial do BIC no país.

A CBC auxilia as empresas brasileiras no registro de seus prefixos internacionais, garantindo que a frota nacional esteja em conformidade com as exigências de qualquer porto do planeta.

A participação ativa em reuniões internacionais do BIC (como a realizada em Dubai, na qual o Secretário-Executivo da CBC esteve presente) garante que os interesses e as particularidades da logística brasileira sejam ouvidos na definição de novas normas globais.

- O BIC lidera a modernização digital do setor com o **BoxTech Global Container Database**.

Permite que proprietários e usuários de contêineres compartilhem informações sobre o status técnico e a disponibilidade das unidades de forma digital, reduzindo o trâmite de papéis e o tempo de espera nos terminais.

Em suma, o BIC fornece a confiança necessária para que o comércio global opere. Ele transforma uma simples caixa de aço em uma unidade de transporte inteligente, rastreável e segura. Para os associados da CBC, o BIC é a garantia de que seu ativo (o contêiner) possui "passaporte" e validade técnica para operar em qualquer rota comercial do mundo, do Porto de Santos ao Porto de Xangai.

Mercado de Navegação em 2026: O Desafio da Supercapacidade e a Pressão sobre o Frete

Análise técnica aponta que o excesso de oferta de navios, somado a uma demanda moderada, redefine as estratégias das companhias de navegação para o corrente ano.

O setor de transporte marítimo global enfrenta, em 2026, uma inversão de cenário em comparação aos anos anteriores. Se antes o gargalo era a falta de espaço, a grande ameaça atual é o excesso estrutural de oferta. Esse desequilíbrio entre a frota disponível e o volume de carga está “resfriando” as tarifas de frete, comprimindo as margens operacionais e forçando as transportadoras a adotarem medidas defensivas, como o cancelamento estratégico de escalas (blank sailings).

Indicadores de Mercado: A Queda nos Índices

Dados recentes confirmam a tendência de baixa. O Índice Mundial de Contêineres da Drewry registrou, em 30 de abril de 2026, o valor de US\$ 2.216 por contêiner de 40 pés, marcando a terceira queda semanal consecutiva.

O comportamento nas rotas Leste-Oeste exemplifica essa pressão:

Xangai–Los Angeles: Cotado a US\$ 2.930/TEU.

Xangai–Roterdã: Cotado a US\$ 2.127/TEU.

A combinação de supercapacidade e demanda fraca — mesmo com custos de combustível elevados e riscos geopolíticos persistentes — cria um ambiente desafiador para a manutenção dos preços pelas linhas de navegação.

Diagnóstico e Realidade de Mercado

É importante, contudo, evitar diagnósticos excessivamente alarmistas. Embora as tarifas estejam em declínio, o mercado ainda não atingiu o colapso verificado nos níveis extremos pré-pandemia (abaixo de US\$ 1.700 por TEU). O quadro atual descreve uma correção de ciclo, e não um desmoronamento total dos índices, conforme indicam as leituras comparativas da Drewry.

O Fator Oferta: A "Herança" da Pandemia

O cerne do problema reside na entrega de novos ativos. As encomendas de navios realizadas durante o boom da pandemia estão chegando agora ao mercado, aumentando a frota disponível. Gigantes do setor de navegação já alertaram que os resultados de 2026 sofrerão pressão direta deste excedente.

A estimativa de crescimento do volume global de contêineres para este ano situa-se entre 2% e 4%, um ritmo inferior ao dinamismo registrado em 2025. Somado a isso, uma eventual estabilização no Mar Vermelho permitiria o retorno a rotas mais curtas (via Canal de Suez), o que liberaria ainda mais capacidade no sistema, intensificando a concorrência.

O momento exige cautela e monitoramento constante. Se, por um lado, o mercado se torna mais favorável ao contratante do frete, por outro, a instabilidade na oferta de escalas e a gestão agressiva da capacidade pelas empresas de navegação podem gerar incertezas no planejamento da cadeia de suprimentos de longo prazo.

CBC em Manaus: Articulação Estratégica na CNT e na Assembleia da CIT

O Presidente Dr. Cláudio Luiz de Viveiros e o Vice-Presidente de Transporte Ferroviário, Dr. Silvio Vasco Campos Jorge, representam a Câmara em agendas decisivas entre os dias 27 e 29 de maio.

A cidade de Manaus será o epicentro das discussões sobre o futuro do transporte e da logística no continente entre os dias 27 e 29 de maio. A Câmara Brasileira de Contêineres (CBC) confirmou presença ativa através de uma agenda intensa liderada por seu Presidente, Dr. **Cláudio Luiz de Viveiros**, e pelo Vice-Presidente de Transporte Ferroviário, Dr. **Silvio Vasco Campos Jorge**.

As atividades integram as reuniões das Seções da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e a Assembleia da Câmara Internacional de Logística e Transportes (CIT), fóruns fundamentais para a convergência de políticas públicas e parcerias privadas de integração logística.

"Nossa participação nas Seções da CNT é técnica e estratégica. Estamos em Manaus para garantir que o contêiner seja o elo de integração entre a eficiência e a capilaridade modais, buscando sempre a redução do 'Custo Brasil'", destaca Cláudio Viveiros sobre a relevância dos trabalhos setoriais.

O Brasil na Vitrine da CIT

Na Assembleia da Câmara Internacional de Logística e Transportes (CIT), o foco expande-se para o cenário internacional. O Dr. Cláudio Luiz de Viveiros participará de diálogos com lideranças de diversos países das Américas, tratando de temas como a harmonização de normas técnicas e a facilitação do comércio transfronteiriço.

A presença da CBC na CIT reforça o papel da entidade como interlocutora oficial das normas internacionais, como o BIC Code, garantindo que a frota e os operadores brasileiros estejam alinhados às melhores práticas do transporte interamericano.



Eficiência Portuária:

O Diferencial Competitivo da Logística Brasileira

A eficiência dos portos é o termômetro da competitividade de uma nação. Para o Brasil, um país de dimensões continentais e com mais de 90% de seu comércio exterior dependente da via marítima, a performance dos terminais portuários é mais que uma questão logística; é uma questão de soberania econômica.

Sob a nova gestão, a Câmara Brasileira de Contêineres (CBC) tem intensificado o monitoramento dos índices de produtividade, focando em dois pilares fundamentais: infraestrutura de acesso e integração multimodal.

Movimentação de Contêineres: Um Panorama Comparativo entre o Brasil e o Mercado Global

Enquanto o mundo lida com o ajuste de supercapacidade em 2026, o Brasil consolida sua posição como player estratégico na logística multimodal sul-americana.

A movimentação de contêineres é o termômetro mais preciso da saúde do comércio global. Em 2026, observamos um cenário de contrastes: se por um lado as grandes rotas Leste-Oeste enfrentam uma estabilização de volumes e pressão nos fretes, por outro, mercados emergentes como o brasileiro demonstram uma resiliência notável, impulsionada pelo agronegócio e pela modernização portuária.

No âmbito mundial, a movimentação é dominada pelos portos asiáticos. A China continua a ditar o ritmo, com portos como Xangai e Ningbo-Zhoushan operando volumes que superam a marca de **40 milhões de TEU** anuais.

Supercapacidade: O mercado global em 2026 enfrenta um excedente de oferta de navios, resultado das encomendas feitas durante o boom de 2021-2022. Isso gerou uma queda nos índices de frete (como o Drewry Index), tornando o custo de movimentação mais favorável ao embarcador, mas desafiador para os armadores.

Conectividade: A tendência global foca na automação completa dos terminais e na descarbonização das operações portuárias ("Green Ports").

O Brasil, embora represente uma fração menor do volume total global (o Porto de Santos, nosso maior hub, movimenta cerca de 5 milhões de TEU/ano), possui uma importância estratégica crescente.

Concentração de Carga: Santos continua sendo o principal motor, respondendo por quase 30% da movimentação nacional, seguido por complexos importantes como Paranaguá, Itapoá e o Porto de Navegantes.

Cabotagem e Multimodalidade: O grande diferencial brasileiro em 2026 é o crescimento da cabotagem. A integração entre o mar e os trilhos tem permitido que o contêiner penetre mais profundamente no interior do país, reduzindo a dependência exclusiva do modal rodoviário.

Perfil da Carga: Diferente da Ásia, onde predomina a exportação de manufaturados, o Brasil tem visto um aumento significativo no uso de contêineres para o "project cargo" e para o transbordo de produtos agrícolas de maior valor agregado (como carnes e café).

Para o Brasil atingir níveis de eficiência comparáveis aos grandes **hubs** mundiais, o caminho passa obrigatoriamente pela desoneração tributária e pela simplificação normativa.

A movimentação de contêineres no Brasil não deve ser medida apenas pelo volume absoluto, mas pela sua capacidade de integrar o país. Enquanto o mundo busca gerenciar o excesso de navios, o Brasil trabalha para preencher seus vazios logísticos com inteligência e padronização técnica.

O Topo da Pirâmide Global (Ásia)

Porto de Xangai (China): Movimenta aproximadamente 49 milhões de TEU. Sua operação é quase inteiramente automatizada, focada no transbordo global.

Porto de Singapura: Registra cerca de 39 milhões de TEU, atuando como o maior "posto de gasolina" e hub de conexão do mundo.

A Referência Brasileira (América Latina)

Porto de Santos (SP): Consolidou-se na marca de 5 milhões de TEU. Embora o volume seja 10 vezes menor que o de Xangai, Santos é o porto mais importante do Hemisfério Sul, com um perfil de carga diversificado (commodities e manufaturados).

Complexo de Itapoá e Navegantes (SC): Juntos, superam a marca de 2 milhões de TEU, destacando-se pela eficiência operacional e pelo atendimento direto às indústrias da região Sul.

Ports in the World

Os portos marítimos são a espinha dorsal do comércio global, movimentando os contêineres que transportam de tudo, desde eletrônicos e roupas até bens industriais.

Em 2024, os portos do mundo processaram o equivalente a **743 milhões** de contêineres, e mais da metade desse tráfego passou por apenas 20 portos.

Este gráfico classifica os portos de contêineres mais movimentados do mundo por volume total de movimentação, utilizando os dados mais recentes disponíveis no banco de dados Lloyd's List One Hundred Ports 2025. O volume de movimentação é medido em unidades equivalentes a vinte pés, ou TEU, a unidade padrão para transporte marítimo e logística global.



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: **Cláudio Luiz de Viveiros** - Vice-
Presidente de Contêineres: **Carlos Oswaldo
Bezerra de Miranda** - Vice-Presidente de
Transporte Multimodal: **Aluíso de Souza
Sobreira** - Vice-Presidente de Transporte
Ferroviário: **Silvio Vasco Campos Jorge** -
Diretor Executivo: **Ian Gordon Petersen** -
Diretor Institucional: **Flávio José Passos Coelho**
- Diretor de Planejamento: **Jorge Antônio de
Almeida** - Diretor de Desenvolvimento: **Antônio
Fabrício Santana**

DIRETORIAS REGIONAIS

Diretor da Região Sudeste: **André
Machado de Oliveira** -
Diretor do Estado de São Paulo: **Jorge
Coelho** -
Diretor da Região Nordeste: **Manoel
Carvalho Ferreira da Silva Jr.** -
Centro-Oeste: vago. - Diretor da Região
Sul: vago. - Diretor da Região Norte:
vago.

CONSELHO FISCAL

Presidente: **Jorge Luiz Vieira Coelho**
Membro Efetivo: **Eduardo Gomes Soares**
Membro Efetivo: **Rodrigo Rebouças
Pereira**
Membro Suplente: **Carlos Monteiro de
Oliveira**
Membro Suplente: **Adilson Bertolo**
Membro Suplente: **Tadeusz Polakiewicz**

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

COORDENAÇÃO EDITORIAL E DIAGRAMAÇÃO

Cláudio Viveiros - Presidente
Alex Rotmeister - Secretário-Executivo

Empresas Associadas

AFA Locações Ltda.
Agemar Ltda.
ANTP - Assoc. Nac de T. Públicos.
ANTF - Assoc. Nac. dos T. Ferrov.
BRASTEINER 2000 Ltda.
Bravo Locação Ltda.
Bulkhaul Brasil Ltda.
Celta Containers S/A.
Container Express.
CARU Containers Ltda.
Compass Locação de Containers.
Cia. Norte de Navegação.
Evolution Geradores Ltda.
ECROSS Containers.
Intertank Ltda.
IS Locação e Com. de Containers.
JRC Contêiner.
LOCALLTAINER Ltda.
LOCARES Locação Ltda.
LOCMEQ Loc. de Container Ltda.
Multiteiner Ltda.
Multicontainer.
Merco Shipping Marítima Ltda.
NHJ do Brasil Ltda.
Primex Container (SeaCo Brasil).
Piraju Locação Ltda.
RP Filho Ltda.
Radar Cargas Ltda.
SSREEFER Ltda.
Santos Container Ltda.
SACS Logístics.
SSG Containers Ltda.
Triton Container Sulamericana.
T.A.M Miranda Containers.
TECON Rio Grande S/A.
TOP CON Consultoria Ltda.
Única Assessoria e Consultoria.
W M Container Ltda.



Câmara Brasileira de Contêineres

Junte-se à Câmara Brasileira de Contêineres (CBC)! Juntos somos mais fortes!

Somos a entidade mais antiga e representativa focada no contêiner, contribuindo para avanços significativos no setor logístico brasileiro.

Desde a sua criação, a CBC atua na difusão e no desenvolvimento da containerização, do transporte ferroviário e do multimodalismo no Brasil.

www.cbcconteiner.org.br