



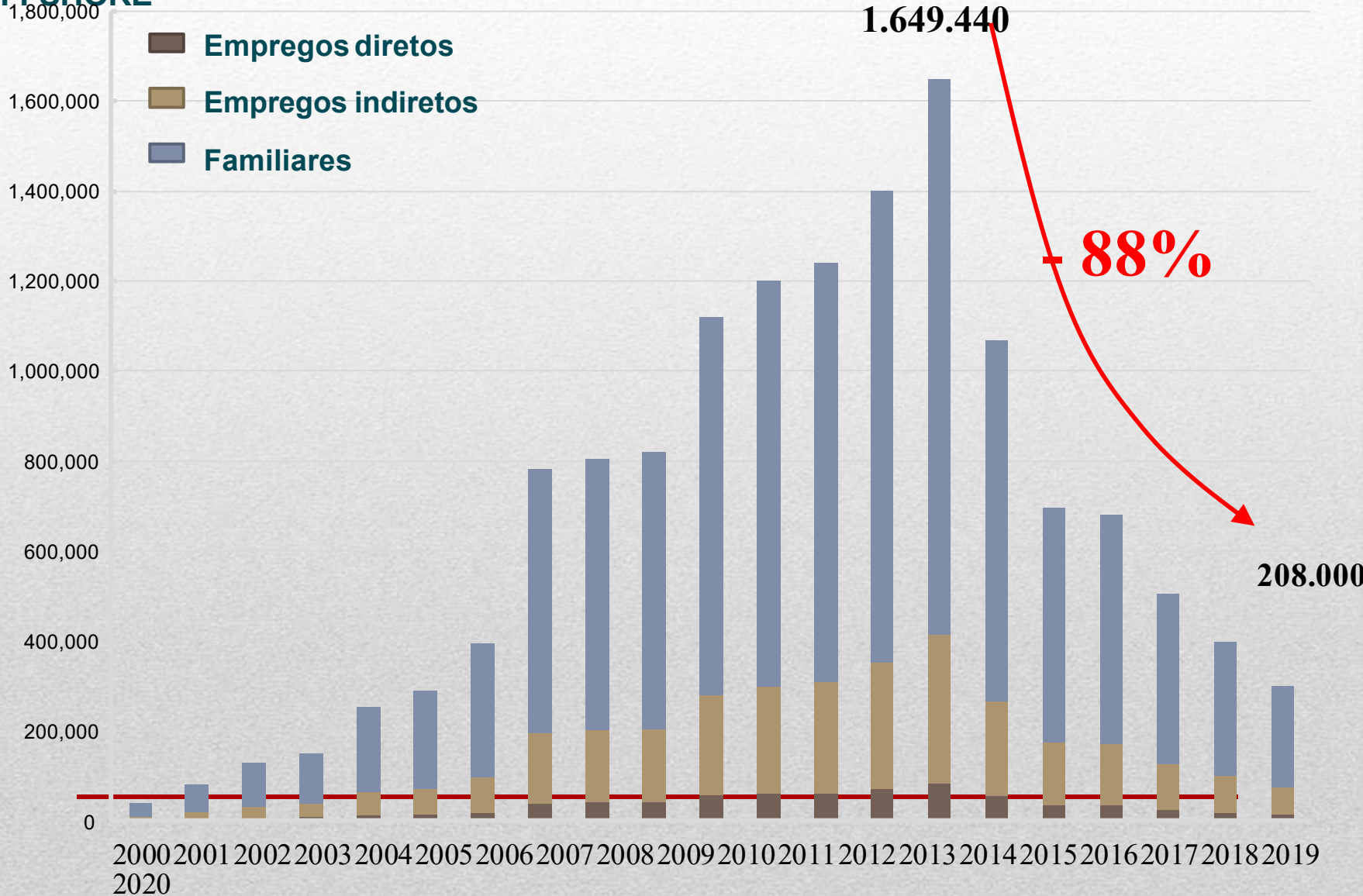
A Indústria Naval e Offshore Brasileira

Visão da indústria:

BR do MAR ou do MAL?



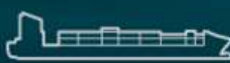
POPULAÇÃO BRASILEIRA BENEFICIADA NA INDÚSTRIA NAVAL E OFFSHORE





Estaleiros Brasileiros

- ATLÂNTICO SUL PE
 - BRASFELS RJ
 - RG RS
 - EISA RJ
 - MAUÁ RJ
 - VARD PROMAR PE
 - QGI RS
 - RENAVE RJ
 - BRASA RJ
 - EBR RS
 - EJA – Estaleiro JURONG Aracruz ES
 - ENSEADA Indústria Naval BA
 - ALIANÇA RJ
 - WILSON, SONS SP
 - SÃO MIGUEL RJ
 - ARPOADOR RJ/SP
 - ETP RJ
 - NAVSHIP SC
 - INTECNIAL SC
 - KEPPEL SINGMARINE SC NAPROSERVICE RJ
 - RIO NAVE RJ
 - SERMETAL RJ
 - UTC RJ
 - INACE SC
 - BIBI AM
 - RIO MAGUARI PA
 - RIO TIETÊ SP
 - ESTALEIRO OCEANA SC
 - EASA AM
 - ARSENAL DA MARINHA RJ
 - ICN – ITAGUAI CONSTRUÇÕES NAVAIS RJ
 - DETROIT SC
 - DSN EQUIPEMAR RJ
 - ENAVAL RJ
-



Entregas no período de 2002 a 2016.

Ao longo dos últimos 14 anos, foram entregues 606 embarcações e 11 estaleiros foram financiados com recursos do FMM, distribuídos segundo a classificação a seguir.

Classificação	ENTREGAS										Total
	2002 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Apoio portuário	3	16	15	20	18	7	8	11	5	6	109
Apoio marítimo	12	8	14	13	19	19	21	17	21	27	171
Cabotagem	12	-	-	1	4	4	4	2	4	9	40
Navegação interior	15	26	6	5	19	-	44	59	40	81	295
Estaleiros	-	-	-	1	2	-	4	2	2	-	11
Passageiros	1	2	-	1	-	-	-	-	-	-	4
Pesca	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	3
Total	45	52	36	41	62	30	81	91	72	123	633



Quais são os grandes problemas da cabotagem

- 1- Combustível – ICMS
 - 2- Burocracia – Órgãos Governamentais
 - 3- Taxas Portuárias – Cia Docas e Terminais Portuários
 - 4- Tripulação – Encargos Sociais
 - 5- Logísticas – Dificuldades de Acessos
 - 6- Praticagem
-



Para mudar essa realidade, é necessário fortalecer a navegação de cabotagem, na costa brasileira. O Syndarma, sindicato dos armadores brasileiros, defende o projeto de apoio à navegação entre portos nacionais, o Pró-Cabotagem. Trata-se de um conjunto de medidas para estimular a navegação e acabar com distorções, como o fato de que a Receita Federal inspeciona, em Recife, uma carga enviada de Santos com o mesmo rigor com que inspeciona cargas chegadas da Ásia. A cabotagem também quer áreas especiais nos portos e redução da burocracia. O fato mais gritante é que o combustível para navios de cabotagem tem incidência de ICMS, o que não ocorre com os navios que participam do comércio exterior.”



BR DO MAR: O que diz o Governo:

Amplia o afretamento de embarcações estrangeiras

Facilita a importação de embarcações novas

Reduz custo operacional

Incentiva a Indústria Naval

Outras Medidas



DEVERIAM SER OBJETIVOS DO PROGRAMA

GERAÇÃO DE EMPREGOS

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

REDUÇÃO "EFETIVA" DO VALOR
DO FRETE



PONTOS DO PROGRAMA A SEREM RECONSIDERADOS

· **NÃO GERA EMPREGOS, AO CONTRÁRIO, AUMENTARÁ SUBSTANCIALMENTE O DESEMPREGO**

· **NÃO ESTÁ PAUTADO EM ESTUDOS QUE DEMONSTREM A SUA CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO PAÍS**

· **IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES COM SUSPENSÃO/REDUÇÃO DE IMPOSTOS NÃO CONTRIBUI PARA OS OBJETIVOS DO PROGRAMA, PORQUE:**

1. **ATINGIMENTO DAS METAS DO PROGRAMA INDEPENDEM DE TAL MEDIDA (frota será ampliada em 50% com a alteração da base para afretamento de embarcações estrangeiras);**
 2. **CAPEX REPRESENTA APENAS 5% (APROX.) DO VALOR DO FRETE;**
 3. **INDÚSTRIA NAVAL JÁ ATINGIU FRONTEIRA DE PRODUTIVIDADE – O IMPOSTO SOBRE A EMBARCAÇÃO IMPORTADA VISA EQUALIZAR A COMPETIÇÃO ENTRE O NACIONAL E IMPORTADO EM FUNÇÃO DO “CUSTO BRASIL”;**
 4. **NOVOS ENTRANTES PODERÃO INGRESSAR NO PAÍS EM CONDIÇÕES MAIS FAVORÁVEIS QUE AS EBNs QUE INVESTIRAM NO BRASIL, ADQUIRINDO EMBARCAÇÕES NACIONAIS E PAGANDO IMPOSTOS,**
- **NÃO HÁ COMPROMETIMENTO COM A REDUÇÃO DO VALOR DO FRETE (E.G. NÃO HÁ GARANTIA DE REPASSE DA ECONOMIA DE CUSTO PARA O AFRETADOR)**
- **IGNORA OS INVESTIMENTOS BILIONÁRIOS REALIZADOS PARA A CONSTRUÇÃO DOS ESTALEIROS NACIONAIS COM BASE NO MARCO REGULATÓRIO DA CABOTAGEM (Lei 9.432)**
-



A IMPORTÂNCIA DO MARCO REGULATÓRIO ATUAL

- A Lei nº 9.432/97, da forma vigente, segue os padrões internacionais, adotado pela grande maioria dos estados membros da ONU | A Lei nº 9.432 foi espelhada no Jones Act dos Estados Unidos, que estabelece condições ainda mais severas de proteção às embarcações de bandeira nacional e segue a tendência mundial, adotada por todos os países de tradição em cabotagem.
 - A Lei 9.432/97 não cria proteção ou reserva de mercado | Há apenas um sistema de prerrogativas, que dá às embarcações de bandeira brasileira a prioridade em relação às estrangeiras caso estejam disponíveis e atendam as condições de preço e prazo.
-



CUSTO BRASIL – DESVANTAGENS COMPETITIVAS DAS EMPRESAS BRASILEIRAS

CUSTO DA PRODUÇÃO

- Mão de Obra: Encargos trabalhistas correspondem a 70% da remuneração do trabalhador, contra 40% na China
- Matéria Prima: Aço Chinês é 30% mais barato, e não pode ser importado sem pagamento do adicional anti-dumping de USD 211,56ton
- Infraestrutura: Precária, aumenta os custos de logística

CUSTO INDIRETO

- Burocratização: Aumento da estrutura administrativa
- Demanda instável: Nos países de tradição naval o Governo fomenta a indústria via aquisições – a demanda insuficiente impede ganhos em escala e diluição do custo fixo

CUSTO E ACESSO AO CRÉDITO

- Não obstante os recursos disponibilizados pelo Fundo da Marinha Mercante – FMM, a exigência desmedida por garantias de parte dos bancos de fomento por vezes inviabiliza as operações.
 - Custo do crédito extremamente mais alto que no exterior
-



Outros pontos do Projeto obscuros a serem respondidos

1. Por que depois de 1 ano e meio gestando a lei quase tudo foi para ser definido por decreto?
 2. Por que cria mais 2 diretorias na Antaq, elevando para 5, depois de 20 anos funcionando bem com apenas 3?
 3. Por que acaba com a quarentena que antecede a posse na diretoria da Antaq, conforme artigo 58 da lei 10233, que é justamente para evitar oportunismo de momento e tráfego de influência?
 4. Por que as autorizações para participar do programa estão na mão do ministro e não no órgão regulador?
 5. Quantos empregos serão gerados?
 6. Qual é a renúncia fiscal nesse programa?
 7. Qual a garantia que os navios novos construídos fora do Brasil, serão incorporados a frota da empresa no Brasil?
 8. Como será utilizado regras trabalhistas de outros países para brasileiros trabalhando no Brasil?
 9. Teremos uma redução de frete de 40%, como disse o Ministro Paulo Guedes?
-



OBRIGADO

Sérgio Bacci

Vice Presidente Executivo

SINAVAL

Sergio.bacci@sinaval.org.br

