

CEGN

CENTRO DE ESTUDOS EM GESTÃO NAVAL

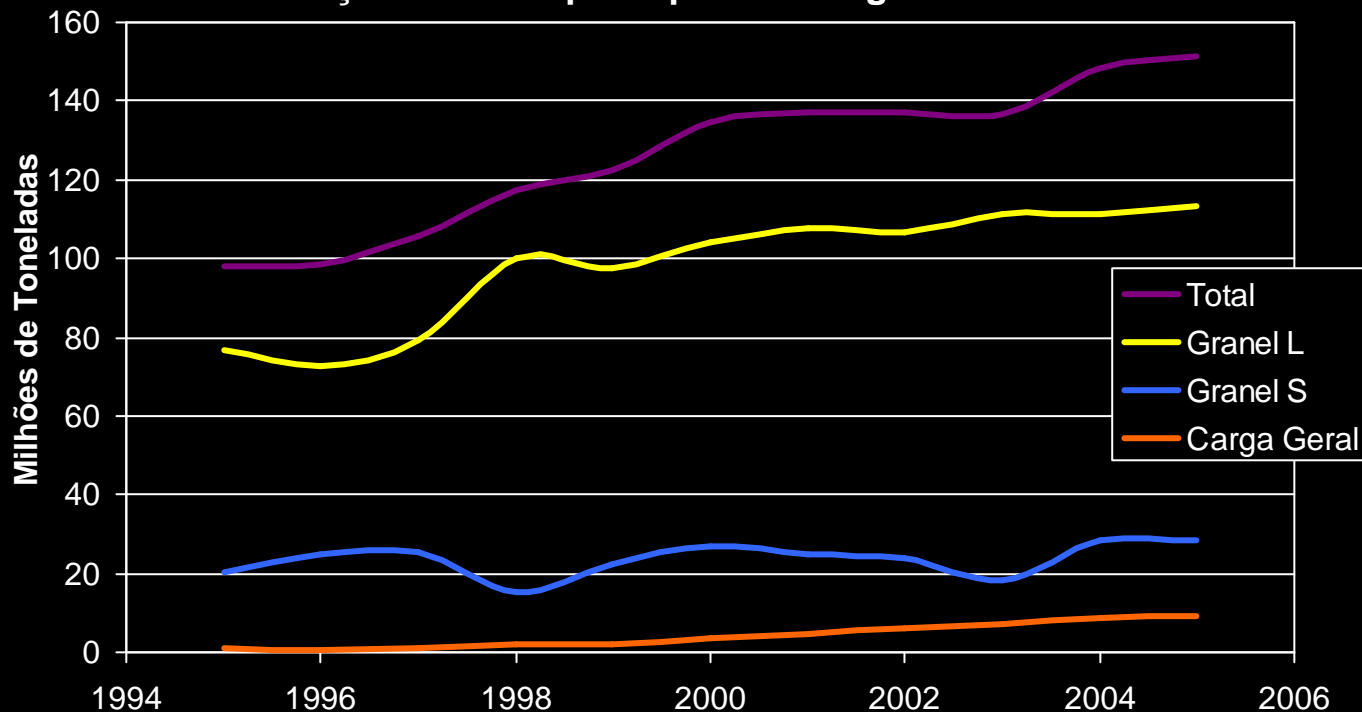
“Legislação de Cabotagem no Brasil: oportunidades e entraves para a indústria de construção naval”

São Paulo, 23 de outubro de 2007



O transporte por cabotagem cresce solidamente no Brasil

Evolução do Transporte por Cabotagem 1995 - 2005

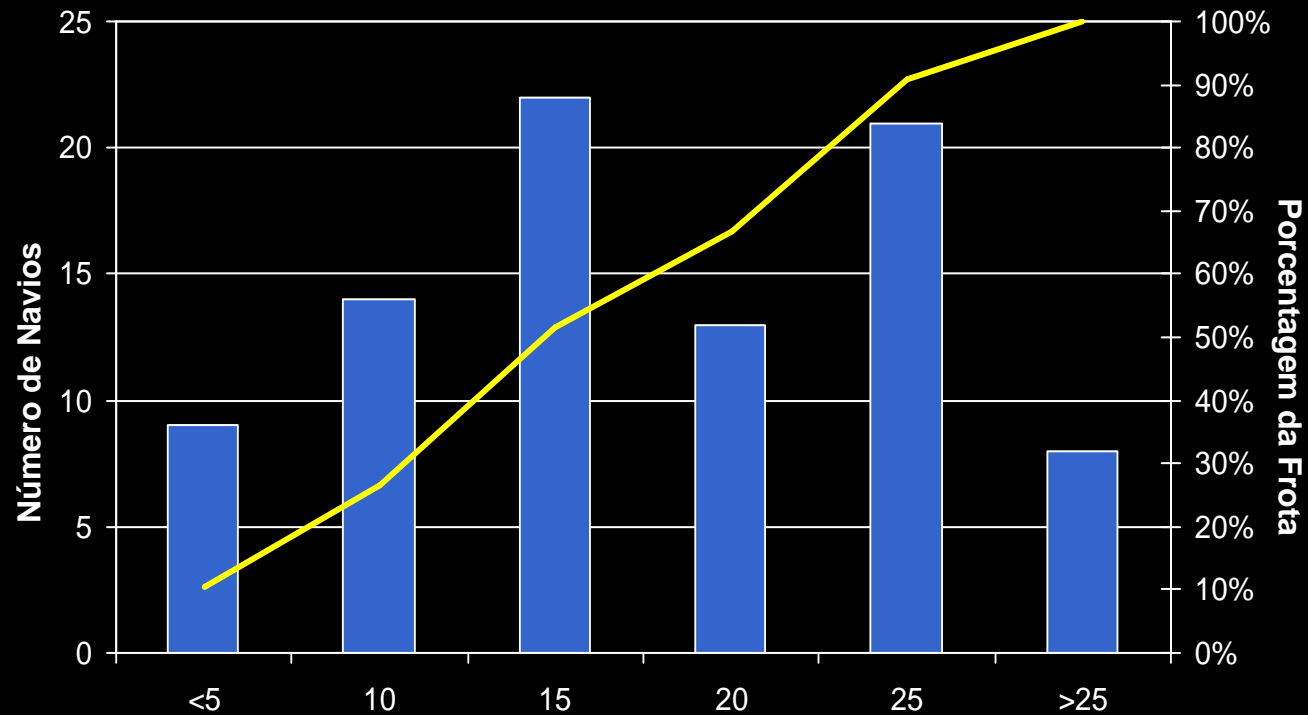


- O transporte por cabotagem representou 11% do transporte interno em 2005
- Esse resultado consolida um crescimento de 4,5% ao ano no período
- O transporte de petróleo e derivados, feito pela Petrobras, é o responsável pela maior relevância dos graneis líquidos
- Os principais graneis sólidos são:
 - Minério de Ferro: 80%
 - Grãos Agrícolas: 15%

Tipo de Carga	Granel Líquido	Granel Sólido	Carga Geral	Contêineres
% do Total	75%	19%	6%	4,5%
Taxa de Crescimento	3,78%	4,25%	27%	42,75%

Mas a frota de cabotagem envelhece

Perfil da Idade da Frota (Em relação à 2006)



- O envelhecimento da frota, somado ao crescimento do setor, demanda novos navios
- A legislação brasileira garante que essa demanda seja direcionada para os estaleiros brasileiros
- Atualmente, não há a entrada de novos navios no mercado
- Encomendas nacionais esbarram na questão do financiamento

- Os navios mais velhos da frota são:
 - Químicos: 100% da frota tem mais de 20 anos
 - Graneleiros: 70% da frota tem mais de 20 anos

A legislação brasileira protege o mercado

A navegação de cabotagem no Brasil é regulada segundo as normas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a Agência Nacional do Petróleo (ANP) e a Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil. A Antaq também adquiriu as funções de regulamentação e supervisão das atividades de prestação de serviço de transporte aquaviário.

Os dois aspectos mais importantes da legislação são dados por:

Resolução da Antaq nº 112

“O transporte por cabotagem só poderá ser realizado por empresa brasileira de navegação de cabotagem utilizando embarcação de bandeira brasileira.”

Resolução da Antaq nº 193

Artigo 2º

- A embarcação estiver registrada sob bandeira brasileira;
- A embarcação registrada sob bandeira estrangeira for afretada a casco nu. Esse tipo de afretamento estará limitado (em tpb ou dwt) a duas vezes o porte total de embarcações em construção no país (do mesmo tipo que se pretende afretar), mais metade do porte total da frota própria da empresa. No porte total próprio da empresa pode ser considerado também o porte de embarcações afretadas sob bandeira estrangeira, desde que haja acordo com o armador de quem se afretou.

Artigo 4º

- Para realizar uma única viagem quando constatada a inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira, do tipo e porte adequados, ou quando a oferta de transporte não atende o prazo consultado ou as condições de frete não sejam compatíveis com o mercado;
- A casco nu, em substituição à embarcação em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia enquanto durar a construção, até o limite da tonelagem de porte bruto contratada.

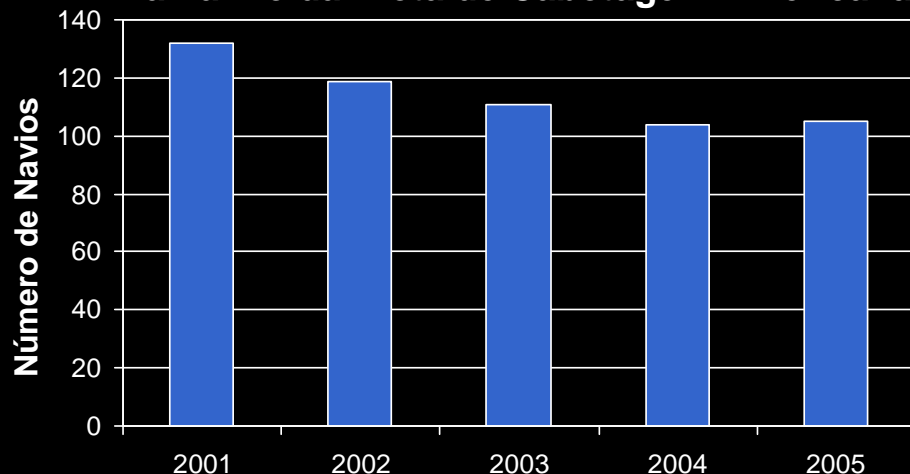
Resumindo:

- O transporte por cabotagem deve ser feito por embarcações sob bandeira brasileira
- O afretamento estrangeiro é limitado
- Mas existem exceções:
 - Em substituição a embarcações em construção no país
 - Para uma única viagem, caso constatado indisponibilidade

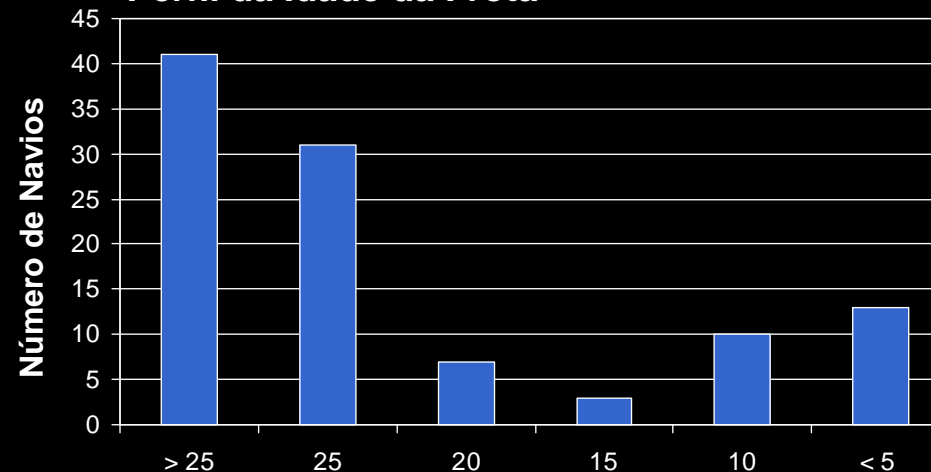
A proteção da cabotagem é prática comum no mundo, mas pode trazer conseqüências para o país – O Caso do Jones Act

- O Jones Act é a lei norte-americana que regula o transporte por cabotagem no país
- Segundo a lei, o transporte por cabotagem só pode ser feito por empresas americanas, em embarcações com bandeira americana construídas no país e com tripulação americana

Tamanho da Frota de Cabotagem Americana



Perfil da Idade da Frota



Fonte: U.S. Department of Transportation

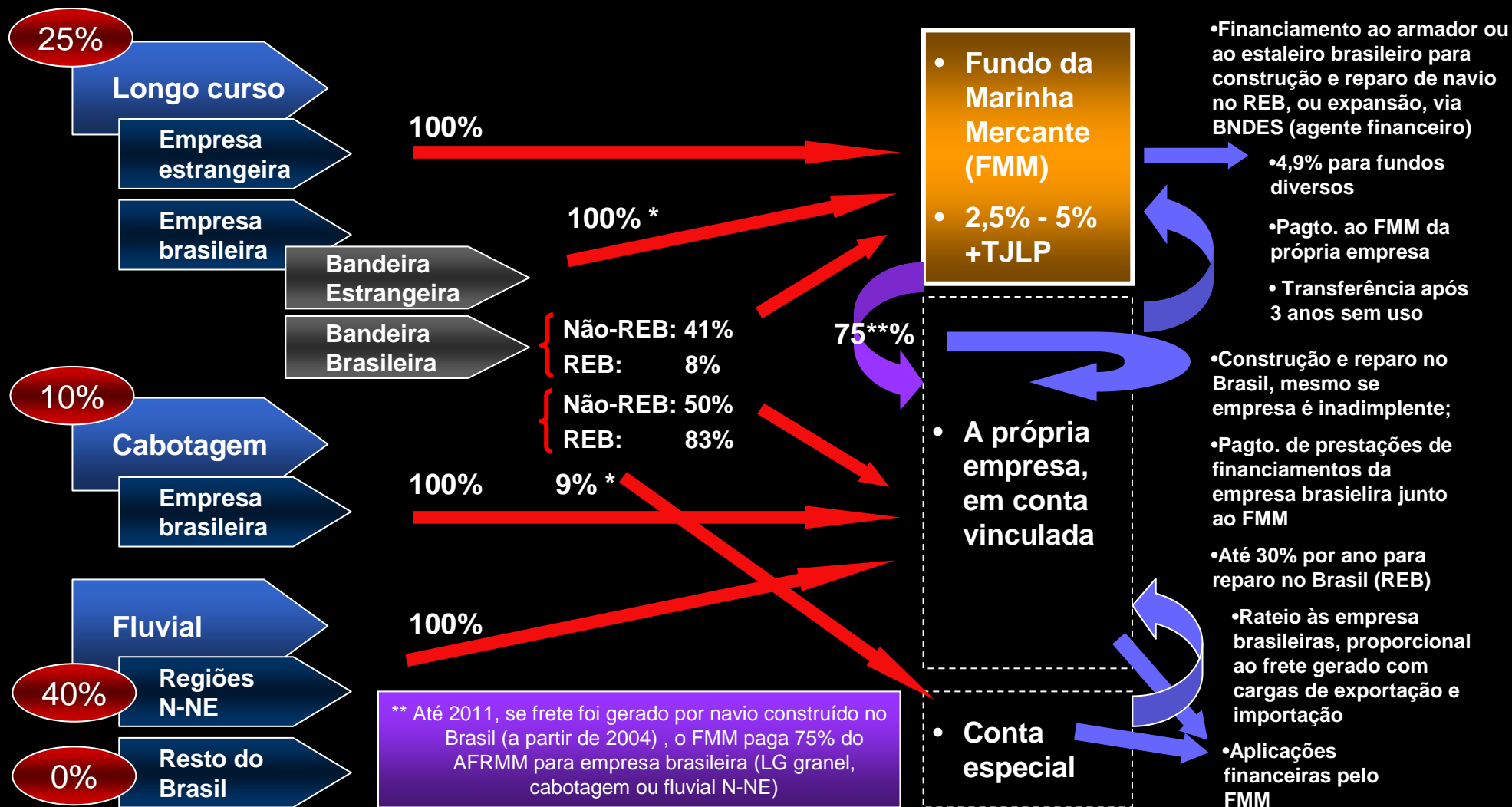
- Usuários do modal reclamam da lei pois argumentam que frota atual não é capaz de atender a demanda por transporte eficientemente. Alegam que o transporte é caro.
- Criticam também que os estaleiros não oferecem serviços a preços competitivos, e isso está levando a estagnação do setor.
- Como os gráficos mostram, há a diminuição e envelhecimento da frota.
- A análise não é exaustiva, existem outras opções nos EU como o transporte por barcaças e por ferrovias, por isso não podemos dizer que exista uma crise.
- Mas vale o alerta para o Brasil, onde o principal alternativa é o modal rodoviário, se os estaleiros não puderem atender a demanda, pode ocorrer um colapso no setor.

O Fundo da Marinha Mercante disponibiliza crédito barato e atrativo para os armadores brasileiros

Lei 10.983
Jul/04

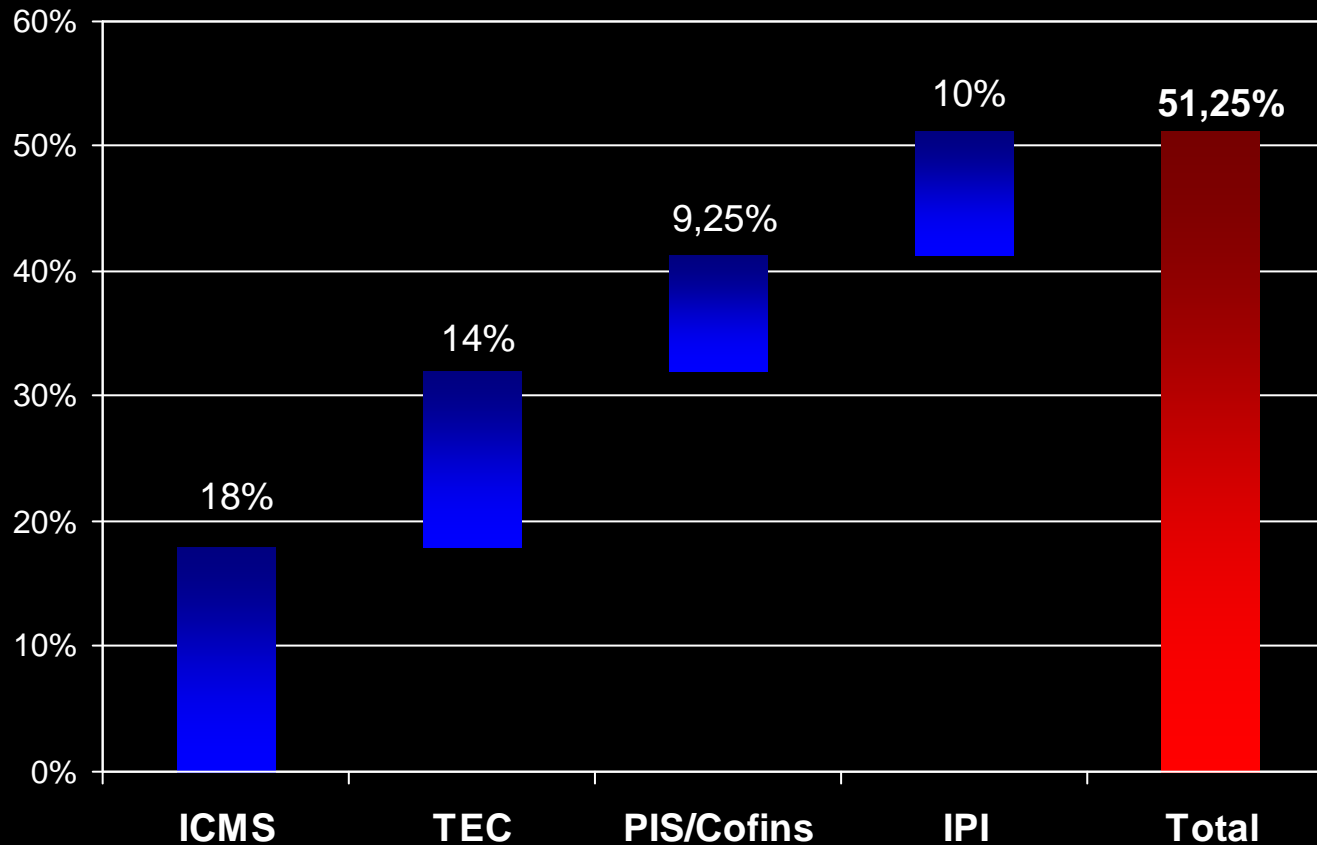
Alíquota

Destinação



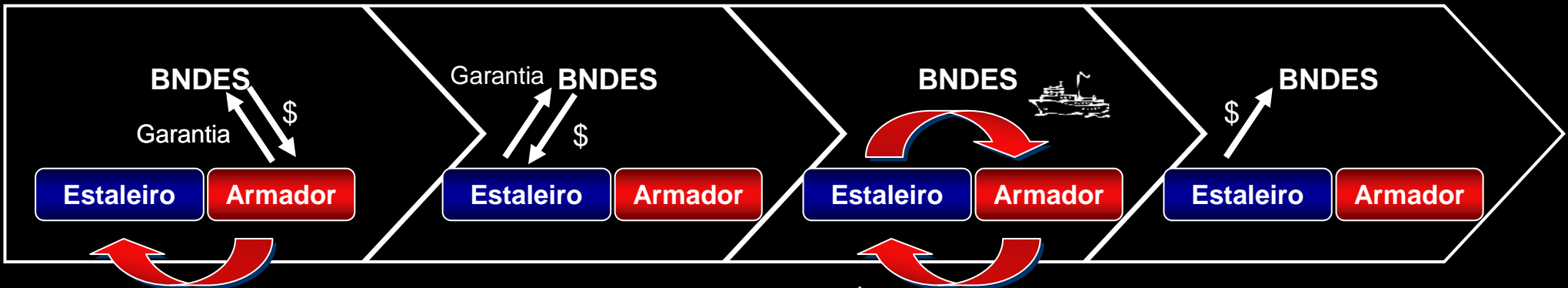
* Terá mesma destinação que a bandeira brasileira no REB – se em substituição à embarcação em construção no Brasil, até o limite de TPB contratada

E os impostos de importação protegem o mercado para os estaleiros brasileiros



- Uma alternativa à construção no Brasil seria a importação de navios.
- Mas os impostos tornam essa opção inviável para os armadores brasileiros.
- Além disso, se o armador importar o navio, ele não pode usar o dinheiro do FMM.

As encomendas não se realizam, por um problema no processo de financiamento



- O armador pede financiamento para o BNDES
- E encomenda o navio no estaleiro

- O estaleiro, para iniciar as obras pede um financiamento para o BNDES

É nesse ponto que o processo emperra

- O estaleiro entrega o navio para o armador
- E o armador paga o estaleiro

- Com parte do dinheiro da venda, o estaleiro paga o empréstimo do BNDES

O estaleiro não consegue dar as garantias exigidas pelo BNDES

A garantia do BNDES

- BNDES exige 130% de garantia do empréstimo
 - Patrimônio líquido dos estaleiros brasileiros não chega a 130% do empréstimo e a compra de um seguro é muito cara além de esbarrar nas limitações do IRB
 - BNDES quer exigir participação do armador no risco do empréstimo à construção, o que cria impasse já que eles tem fortes receios com relação à saúde financeira dos estaleiros

O seguro - garantia

- É necessário um seguro de 30% do valor da obra, ao que se refere ao “seguro garantia” e que seria utilizado para garantir a entrega nos caso dos seguintes sinistros
 - Erro do orçamento
 - Baixa qualidade da entrega
 - Atrasos

- Os estaleiros brasileiros não conseguem cumprir nenhuma das exigências
- Estes não possuem patrimônio líquido para cobrir a garantia do BNDES
- E nem podem usar o casco do navio como garantia, já que o armador o usa
- Outro agravante para a situação é que alguns estaleiros possuem dívidas não quitadas com o BNDES
- Quando o processo acontece é porque o armador assumiu o risco do estaleiro (como no caso da Petrobras)

Recomendações do CEGN para solução do impasse

Complicações

- BNDES exige 130%* de garantia do empréstimo
 - Patrimônio líquido dos estaleiros brasileiros não chega a 130% do empréstimo e a compra de um seguro é muito cara além de esbarrar nas limitações do IRB
 - BNDES quer exigir participação do armador no risco do empréstimo à construção, o que cria impasse já que eles tem fortes receios com relação à saúde financeira dos estaleiros
- Além disso é necessário um seguro de 30% do valor da obra, ao que se refere ao “seguro garantia” e que seria utilizado para garantir a entrega nos caso dos seguintes sinistros
 - Erro de orçamentação
 - Baixa qualidade da entrega
 - Atrasos

Alternativas

Aquisição de estaleiro por grupo capitalizado

- Grupo Synergy de investimentos adquire controle do EISA; Grupo Jurong, de Cingapura, tb compra 35% de participação

FMM oferece garantia ao empréstimo

- BNDES abranda exigências (diminuí os 130% para 100%)
- Estaleiro oferece seu PL como parte do seguro
- O BNDES passa a aceitar na prática o casco como garantia
- Seguro garante menor valor de empréstimo

- 4 Grupos que possuem armadores e estaleiros em parceria:

Wilson Sons (Est. Wilson S. e armador Saveiros C.); Metalnave (Est. Itajaí e arm. Metalvane); Edison Chouest (Est. Navship e arm. Alfanave); Barcas AS (Est. Barcas/Rodrigues e arm. Barcas SA); Grupo Fischer (Est.o Aliança e arm. CBO)

- 3 JV com grupos internacionais (todos em 2000-2001)

Aker e Promar I Reparos (Est. Aker Promar); Keppel Fels e Grupo Pam Setal, (Est. Brasfels); Jurong e Est. Mauá e CEC eq. (Est. Mauá-Jurong)

Joint Venture através da constituição de uma Sociedade de Propósito Específico

PB com estaleiro

Estaleiros A e B

Constru. e estaleiro

... outros