

Objetivo *0757 Modernizar, renovar e ampliar a frota mercante brasileira de longo curso, de cabotagem e navegação interior e o parque nacional de estaleiros, por meio de concessão de financiamento.*

Órgão Executor 39000 Ministério dos Transportes

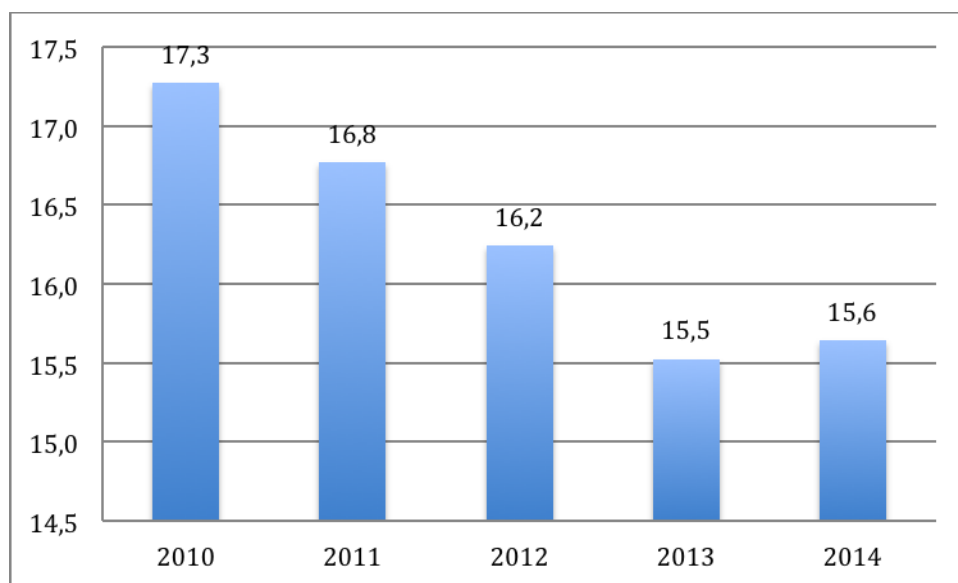
CARACTERIZAÇÃO DO OBJETIVO:

A Modernização, renovação e ampliação da frota mercante brasileira de longo curso, de cabotagem e navegação interior e do parque nacional de estaleiros, por meio de concessão de financiamento com recursos do Fundo da Marinha mercante - FMM, busca ampliar a participação do transporte aquaviário na matriz de transporte brasileira, planejada para avançar de um patamar avaliado em 13% de participação (dados do PNLT – 2011) para 29% até 2025.

Apesar de integrar a oitava maior economia do planeta, nossa frota mercante naval ocupava em 2010 a 45ª posição no ranking mundial.

Para a superação dos desafios, é necessário e fundamental que a ampliação e modernização da frota nacional evoluam com qualidade eficiência produtivas sempre crescentes.

Apesar da redução da idade média da frota mercante nacional, observada no último quadriênio, ela ainda é elevada:



Idade média da frota mercante nacional (ANTAQ, 2014)

Frota Mercante das 20 Maiores Economias Mundiais

Ranking do PIB nominal 2010	País	Frota Mercante em 2010	Posição no Ranking dos Países
1	Estados Unidos	418	26
2	China	2.010	26
3	Japão	673	16
4	Alemanha	421	25
5	França	167	38
6	Reino Unido	527	22
7	Itália	667	17
8	Brasil	126	45
9	Canadá	184	36
10	Rússia	1.097	11
11	Índia	324	29
12	Espanha	138	44
13	Austrália	45	73
14	México	60	65
15	Coréia do Sul	819	14
16	Páíses Baixos	706	15
17	Turquia	645	18
18	Indonésia	1.244	8
19	Suíça	163	39
20	Bélgica	81	55

Fonte: *The World Factbook*, 2010.

O atual cenário é desafiador, pois o patamar em que se situa a disponibilidade do transporte aquaviário nacional ainda não é o ideal, e induz a que as empresas brasileiras busquem alternativas por modais complementares de transporte ou afretem embarcações estrangeiras, com maior pressão sobre o saldo de nossa balança comercial.

O fomento à modernização, renovação e ampliação da frota mercante brasileira e do parque nacional de estaleiros, é estratégico para a indústria naval brasileira que até 2002 se encontrava estagnada, com aproximadamente 6,5 mil empregos diretos e produção de apenas 30 embarcações de pequeno porte destinadas à navegação interior e de apoio portuário.

O instrumento central de incentivo à indústria naval brasileira é o Fundo da Marinha Mercante – FMM, que tem vivenciado grandes avanços e contribui para aumento da eficiência produtiva dos transportes e conseqüente redução dos custos dos fretes.

Caracterização do Fundo da Marinha Mercante

O Fundo da Marinha Mercante (FMM) é um fundo de natureza contábil destinado a prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, conforme descrito no artigo 22 da Lei 10.893, de 10 de julho de 2004.

É administrado pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), tendo como agentes financeiros o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e os demais bancos oficiais brasileiros.

São oito as fontes de recursos do FMM

- 1) Parte do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM);
- 2) As dotações orçamentárias que lhe forem atribuídas no Orçamento Geral da União;
- 3) Os valores de importância que lhe sejam destinados em lei;
- 4) O produto do retorno das operações de financiamento concedido e outras receitas resultantes de aplicações financeiras;
- 5) Os provenientes de empréstimos contraídos no País e no exterior;

Anexo I – Programas Temáticos

- 6) As receitas provenientes de multas aplicadas por infrações de lei, normas, regulamentos e resoluções referentes à arrecadação do AFRMM;
- 7) Reversão dos saldos anuais não aplicados; e
- 8) Receitas de outras fontes.

Os recursos do fundo serão aplicados de seis formas:

I - em apoio financeiro reembolsável mediante concessão de empréstimo:

- prioritariamente, a empresa brasileira de navegação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado para a construção de embarcação em estaleiro brasileiro e para jumborização (aumento de uma embarcação), conversão, modernização ou reparação de embarcação própria, inclusive para a aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro;
- a empresa brasileira de navegação, a estaleiro e outras empresas ou entidades brasileiras, inclusive as representativas de classe dos setores de Marinha Mercante e de construção naval, para projetos de pesquisa e desenvolvimento científico ou tecnológico e formação e aperfeiçoamento de recursos humanos voltados para os setores da Marinha Mercante, construção ou reparo naval, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;
- a estaleiro brasileiro para financiamento à produção de embarcação destinada a empresa brasileira de navegação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado e destinada à exportação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;
- à Marinha do Brasil, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado, para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas, e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional;
- às entidades públicas, instituições de pesquisa e a outros órgãos, inclusive os representativos de classe dos setores de Marinha Mercante e de construção naval, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado, para a construção de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, em estaleiros brasileiros;
- às empresas brasileiras, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer tipo de embarcação própria, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval;
- aos estaleiros brasileiros, para financiamento de reparo de embarcações, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;
- aos estaleiros, arsenais e bases navais brasileiros, para expansão e modernização de suas instalações ou para construção de novas instalações, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;
- a empresa de navegação ou estaleiro brasileiros, no apoio financeiro à construção ou produção de embarcações destinadas ao transporte fluvial de passageiros de elevado interesse social, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado;
- a empresa de navegação ou estaleiro brasileiros no apoio financeiro à construção ou produção de embarcações destinadas à pesca, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado; e
- para outras aplicações em investimentos, no interesse da Marinha Mercante e da indústria de construção naval brasileiras;

II - no pagamento ao agente financeiro:

- de valor correspondente à diferença apurada entre o custo de captação de recursos para o agente financeiro e o custo do financiamento contratado com o beneficiário, sempre que o agente financeiro for o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES;

Anexo I – Programas Temáticos

- das comissões devidas pela concessão de financiamentos realizados com recursos do FMM e de outras fontes, a título de administração ou risco das operações contratadas até a publicação desta Lei; e
- de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC, para títulos federais, incidentes sobre os adiantamentos de recursos realizados pelo agente financeiro com recursos de outras fontes, destinados ao pagamento das comissões de risco devidas em operações de repasse de recursos do FMM;

III - no financiamento da diferença entre o custo interno efetivo de construção de embarcações e o valor das operações contratadas, com recursos do FMM e de outras fontes, limitada a 10% (dez por cento) do valor do contrato de construção de embarcação destinada ao mercado interno;

IV - em crédito reserva, até o limite de 20% (vinte por cento) do valor do contrato de financiamento concedido com recursos do FMM e de outras fontes à produção de embarcação destinada à exportação, visando a assegurar o término da obra, no caso de descumprimento da correspondente obrigação de fazer por parte do estaleiro;

V - em programas especiais direcionados à pesca artesanal ou ao transporte de passageiros, considerados atividades prioritárias e de relevante interesse social, com redução de encargos financeiros referentes a juros e atualização monetária, conforme dispuser o Conselho Monetário Nacional, por proposta do Ministro de Estado dos Transportes; e

VI - em despesas relativas à arrecadação, gestão e utilização dos recursos do FMM.

Entre 2011 e 2014 foram contratados R\$ 27,0 bilhões em financiamentos. Nesse mesmo período foram entregues 261 projetos de estaleiros e embarcações, tendo sido desembolsados R\$ 16,9 bilhões para a execução dos contratos.

O grau de aquecimento da indústria naval nacional, que redundou na criação de mais de 80 mil postos de trabalho até dezembro de 2014 (Sinaval, 2014) está em sua origem, diretamente relacionado à política governamental de fomento e atualmente caminha em busca da consolidação de maiores ganhos de produtividade por meio de mais treinamento e melhoria de processos produtivos, a cada projeto de nova embarcação que é concluído, para que os avanços sociais e tecnológicos já obtidos não se enfraqueçam já que estão expostos ao cenário competitivo globalizado.

Nesta linha, a estratégia do Ministério dos Transportes é consolidar o protagonismo do Fundo da Marinha Mercante no fortalecimento da indústria naval nacional, e para tanto foram estabelecidas as seguintes prioridades de aplicação de recursos de modo a mais bem contribuir para a consolidação do setor industrial naval nacional:

- I - Modernizar, renovar e ampliar a frota mercante brasileira e o parque nacional de estaleiros com ênfase na navegação de cabotagem e navegação interior observando aspectos de segurança, conforto, regularidade, eficiência, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;
- II - Priorizar investimentos em setores estratégicos da economia brasileira, alinhados com a Política de Petróleo, Gás e Combustíveis, Política de Desenvolvimento Produtivo e Política de Desenvolvimento Agrícola;
- III - Ampliar o acesso das empresas ao Fundo da Marinha Mercante, diversificando sua utilização;
- IV - Promover a inovação tecnológica no setor aquaviário por meio do fomento a programas de Pesquisa e Desenvolvimento e parcerias com instituições de pesquisa;
- V - Apoiar iniciativas públicas e privadas de treinamento e capacitação no sentido de elevar a quantidade e o nível de formação dos recursos humanos do setor aquaviário;
- VI – Apoiar a Marinha do Brasil na formação de tripulação para as embarcações brasileiras;
- VII - Contribuir para a redução das emissões de gases poluentes no setor transportes, por meio do fomento à navegação interior e de cabotagem;
- VIII – Fomentar a segurança do transporte aquaviário de cargas e passageiros por meio do financiamento de embarcações mais modernas e seguras;
- IX – Promover, difundir e divulgar as vantagens ambientais, econômicas e sociais do transporte aquaviário junto ao setor privado; e
- X – Apoiar o desenvolvimento da cadeia produtiva nacional do setor naval.

Para alcançar o objetivo foram propostas duas metas quantitativas:

Anexo I – Programas Temáticos

- Fomentar a contratação de R\$ 14 bilhões em projetos (embarcações e/ou estaleiros) financiados com recursos do FMM;
- Fomentar a construção de 10 embarcações destinadas à cabotagem.

Como meio de atingimento das metas foram propostas três iniciativas, a saber:

- Incentivo à capacitação tecnológica das empresas de construção naval e de navieças;
- Revisão da legislação de fomento à indústria naval;
- Estimular a utilização das linhas de crédito do FMM por meio da divulgação das condições e critérios para a obtenção de financiamentos.

A estratégia é desafiadora e requer o aperfeiçoamento do marco regulatório vigente, adequando-o à nova dinâmica do setor que exige sempre uma maior produtividade.

Portanto, fica evidenciada a necessidade de aprimorar e modernizar procedimentos que aperfeiçoem a gestão dos recursos disponibilizados, diversifique o acesso das empresas, amplie a competitividade, possibilite a redução de prazos de entrega dos projetos.

Espera-se que os recursos do FMM possam cada vez mais qualificar a indústria de construção naval, seus projetos e pesquisas, e formação de recursos humanos que contribuam para o desenvolvimento das atividades produtivas brasileiras com impulso do transporte hidroviário de passageiros e cargas, resgate da cabotagem e o fortalecimento da participação da bandeira brasileira no comércio exterior.