



Syndarma
SINDICATO NACIONAL DAS
EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

Marinha Mercante Brasileira

Abril/2019



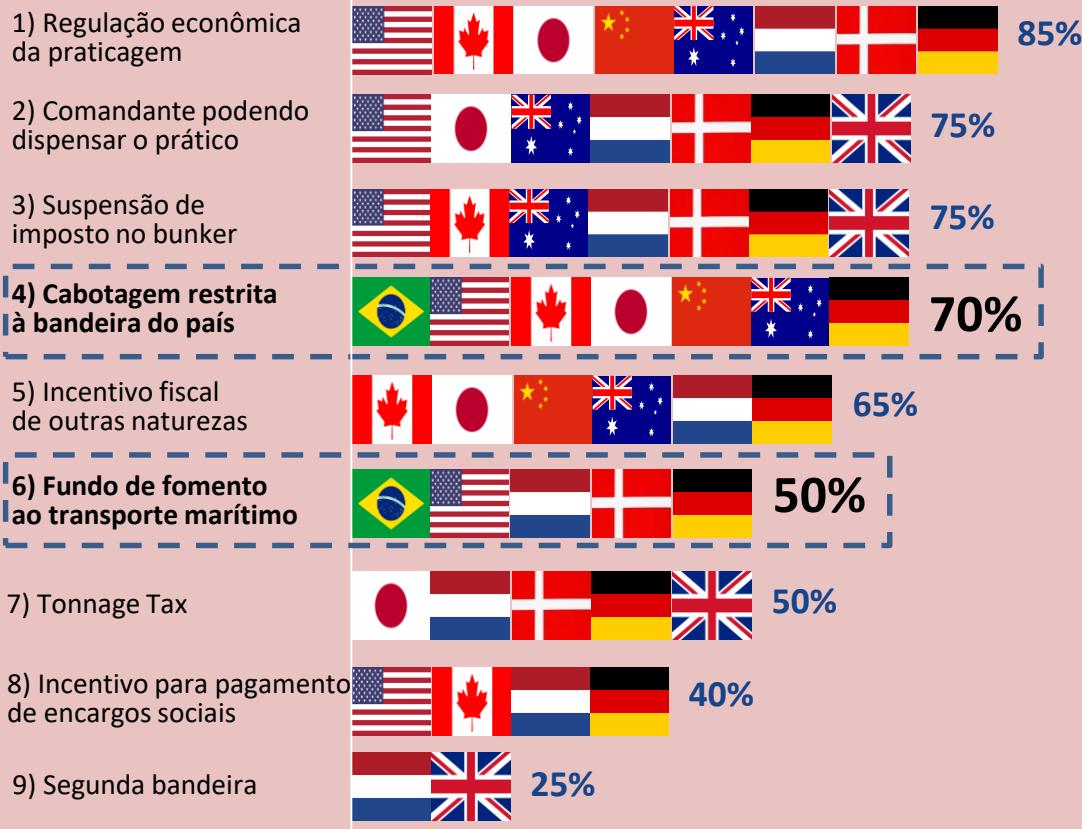
- Fundado em 5 de outubro de 1934, é a representação oficial da navegação marítima comercial do Brasil.
- Abriga duas associações:
 - ABAC** – Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem, e
 - ABEAM** – Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo
- Atua de forma a conscientizar os diversos segmentos da sociedade sobre a importância da utilização dos navios de registro brasileiro.
- Também alerta sobre a necessidade de expansão da frota mercante brasileira, a recuperação de sua posição no comércio exterior do País e participação na exploração das reservas de óleo e gás na costa brasileira.



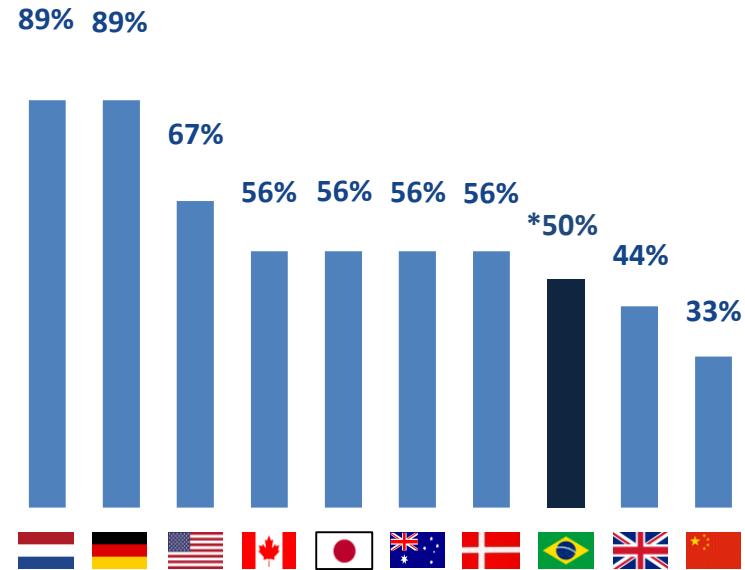
- Conta hoje com **40** empresas associadas, atuando nos segmentos de cabotagem, longo curso e apoio marítimo e portuário.
- As associadas e suas controladas disponibilizam ao mercado embarcações de **bandeira brasileira** (próprias e afretadas) no seguinte montante:
 - **255** de apoio marítimo (TPB>100 e BHP>1.000); e
 - **47** de longo curso/cabotagem (**17** porta contêineres; **9** graneleiros/carga geral; **12** barcaças oceânicas e **9** tanques/químicos/gaseiros).
- O setor gera cerca de **17.000** empregos diretos (**15.000** marítimos e **2.000** administrativos).
- A frota disponibilizada aos usuários no segmento de transporte de cargas na cabotagem inclui embarcações estrangeiras afretadas, com disponibilidade para atender **100% da demanda**.
- No ano de 2018, excluindo as cargas de petróleo e derivados, controladas pela Petrobras / Transpetro, as empresas associadas à ABAC transportaram mais de **50 milhões de toneladas** de carga na navegação de cabotagem, que correspondem a cerca de **93%** da movimentação.

AÇÕES APLICADAS NA CABOTAGEM

PERCENTUAL DE PAÍSES POR AÇÃO



PERCENTUAL DE AÇÕES POR PAÍS



* As ações 1, 2, 3, 5 e 9 foram consideradas como parcialmente aplicadas no Brasil.



Mecanismo criado pelo **Decreto-Lei nº 3.100, de 17/03/41**,
para incentivar o crescimento da marinha mercante.

Incide sobre o frete aquaviário devido no transporte de mercadorias, tendo como fato gerador o início da operação de descarga de embarcação, brasileira ou estrangeira, em porto brasileiro.

Alíquotas:

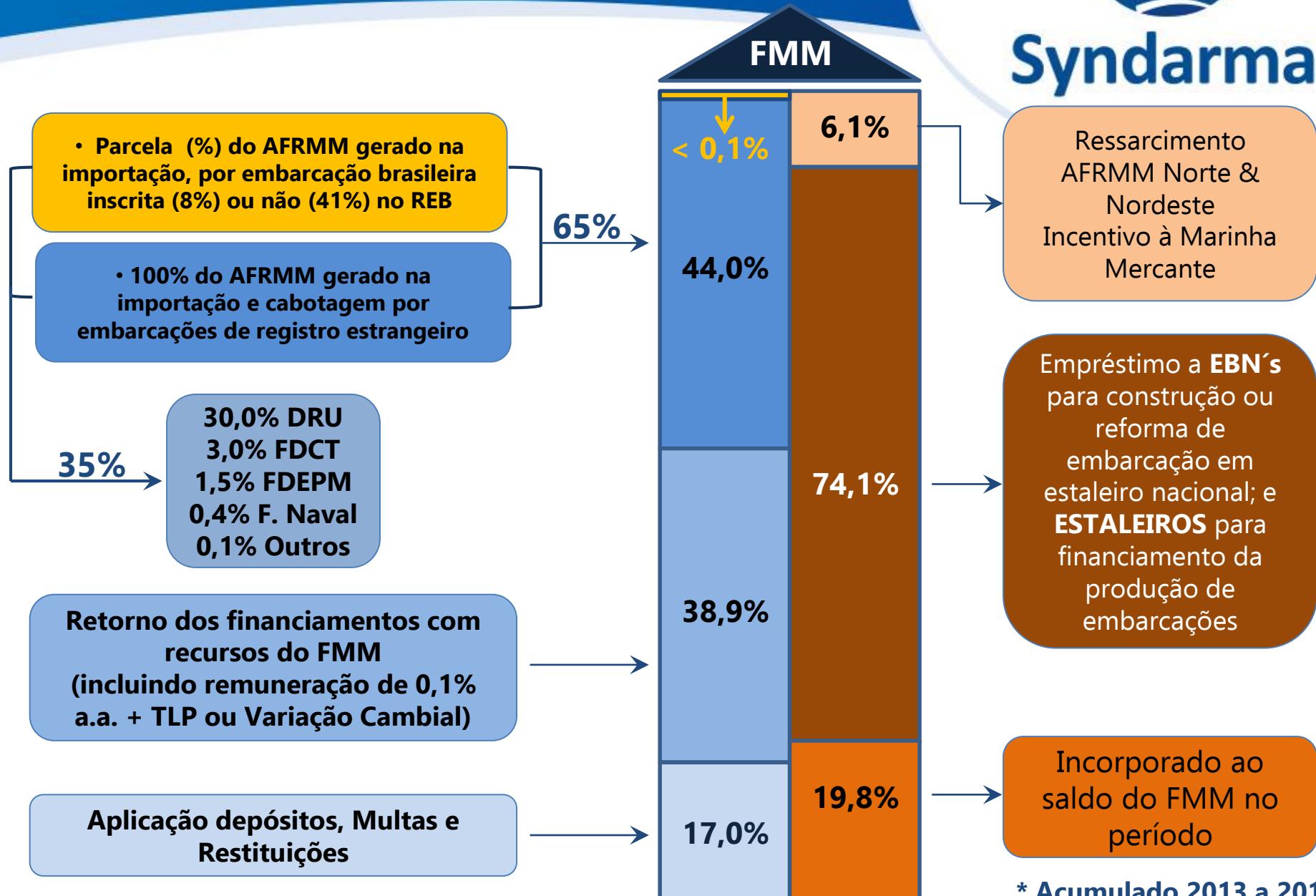
- 25% na navegação de longo curso (importação)
- 10% na navegação de cabotagem; e *
- 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.*

* Recolhimento suspenso desde janeiro de 1997 até janeiro de 2022 graças ao benefício da não incidência do AFRMM, concedido aos usuários do transporte aquaviário das cargas com origem ou destino nas regiões Norte e Nordeste.

FONTES E APLICAÇÃO DOS RECURSOS DO AFRMM *



Syndarma





Entre 2009 e 2014 foram importados **13** navios com recolhimento dos impostos.
Está confirmada entrada de mais um porta contêiner no 4º trimestre de 2019.



8 porta contêineres



4 graneleiros



1 químico

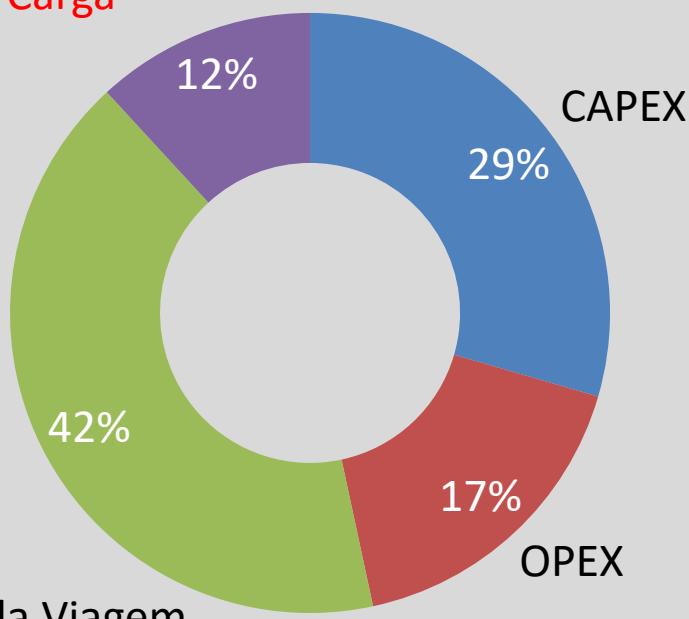
4 embarcações construídas
e entregues entre 2011 e
2017

2 prioridades aprovadas no
FMM este ano para
construção de porta
contêineres em estaleiro
brasileiro



Representatividade do CAPEX, OPEX, Custo de Viagem e Custo de Movimentação da Carga no transporte de Contêineres

Custos de Movimentação da Carga



- Regime de trabalho 1 x 1 provoca forte assimetria com outros setores na linha de salários e encargos.
- Num navio de bandeira brasileira, o custo de tripulação é mais que o dobro quando comparado a navio de bandeira estrangeira, ambos operando no Brasil.
- Setor de capital intensivo mas com pouca margem para investimentos.
- Baixa necessidade de investimentos públicos.
- Alta concorrência do setor rodoviário que conta com preço controlado do diesel e linhas de crédito para caminhoneiros.
- Combustível marítimo, o *bunker*, segue cotação internacional diária, mas a cabotagem é onerada com a inclusão no preço do ICMS recolhido pela Petrobras.



- Em 2013 a ABAC foi consultada pelo Governo sobre cotação de frete para escoamento de 210 mil toneladas de milho a granel, em torno de 70 mil mês, de Santarém / Itacoatiara para Fortaleza / Recife / Salvador.
- Prontamente a cotação foi calculada e informadas as melhores alternativas que pudessem tornar o frete competitivo.
- As EBN's chegaram a posicionar navios para a operação, porém o assunto não evoluiu por limitações alegadas pela consulente como disponibilidade de instalações de transbordo, transporte fluvial, além de questões burocráticas.
- Entretanto o episódio reafirmou a disponibilidade e capacidade das EBN's de atender uma demanda emergencial para o escoamento de milho a granel naquela oportunidade.
- Não obstante às dificuldades enfrentadas pelo Governo em coordenar o escoamento das safras agrícolas, as EBN's associadas à ABAC contratam com a iniciativa privada o transporte de arroz ensacado, e trigo e milho a granel, com regularidade, atendendo inclusive os períodos de pico das safras.

FRETES INTERNACIONAIS



Syndarma

Table 3.1 Container freight markets and rates, 2010–2017

Freight market	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Trans-Pacific								
(Dollars per 40-foot equivalent unit)								
Shanghai–United States West Coast	2 308	1 667	2 287	2 033	1 970	1 506	1 272	1 485
Percentage change	68.2	-27.8	37.2	-11.1	-3.1	-23.6	-15.5	16.7
Shanghai–United States East Coast	3 499	3 008	3 416	3 290	3 720	3 182	2 094	2 457
Percentage change	47.8	-14.0	13.56	-3.7	13.07	-14.5	-34.2	17.3
Far East–Europe								
(Dollars per 20-foot equivalent unit)								
Shanghai–Northern Europe	1 789	881	1 353	1 084	1 161	629	690	876
Percentage change	28.2	-50.8	53.6	-19.9	7.10	-45.8	9.7	27.0
Shanghai–Mediterranean	1 739	973	1 336	1 151	1 253	739	684	817
Percentage change	24.5	-44.1	37.3	-13.9	8.9	-41.0	-7.4	19.4
North–South								
(Dollars per 20-foot equivalent unit)								
Shanghai–South America (Santos)	2 236	1 483	1 771	1 380	1 103	455	1 647	2 679
Percentage change	-8.0	-33.7	19.4	-22.1	-20.1	-58.7	262.0	62.7
Shanghai–Australia/New Zealand (Melbourne)	1 189	772	925	818	678	492	526	677
Percentage change	-20.7	-35.1	19.8	-11.6	-17.1	-27.4	6.9	28.7
Shanghai–West Africa (Lagos)	2 305	1 908	2 092	1 927	1 838	1 449	1 181	1 770
Percentage change	2.6	-17.2	9.64	-7.9	-4.6	-21.2	-18.5	49.9
Shanghai–South Africa (Durban)	1 481	991	1 047	805	760	693	584	1 155
Percentage change	-0.96	-33.1	5.7	-23.1	-5.6	-8.8	-15.7	97.8
Intra-Asian								
(Dollars per 20-foot equivalent unit)								
Shanghai–South-East Asia (Singapore)	318	210	256	231	233	187	70	148
Percentage change		-34.0	21.8	-9.7	0.9	-19.7	-62.6	111.4
Shanghai–East Japan	316	337	345	346	273	146	185	215
Percentage change		6.7	2.4	0.3	-21.1	-46.5	26.7	16.2
Shanghai–Republic of Korea	193	198	183	197	187	160	104	141
Percentage change		2.6	-7.6	7.7	-5.1	-14.4	-35.0	35.6
Shanghai–Hong Kong SAR	116	155	131	85	65	56	55	—
Percentage change		33.6	-15.5	-35.1	-23.5	-13.8	-1.8	—
Shanghai–Persian Gulf/Red Sea	922	838	981	771	820	525	399	618
Percentage change		-9.1	17.1	-21.4	6.4	-36.0	-24.0	54.9

Source: Clarksons Research, *Container Intelligence Monthly*, various issues.

Note: Data based on yearly averages.

Abbreviation: SAR, Special Administrative Region

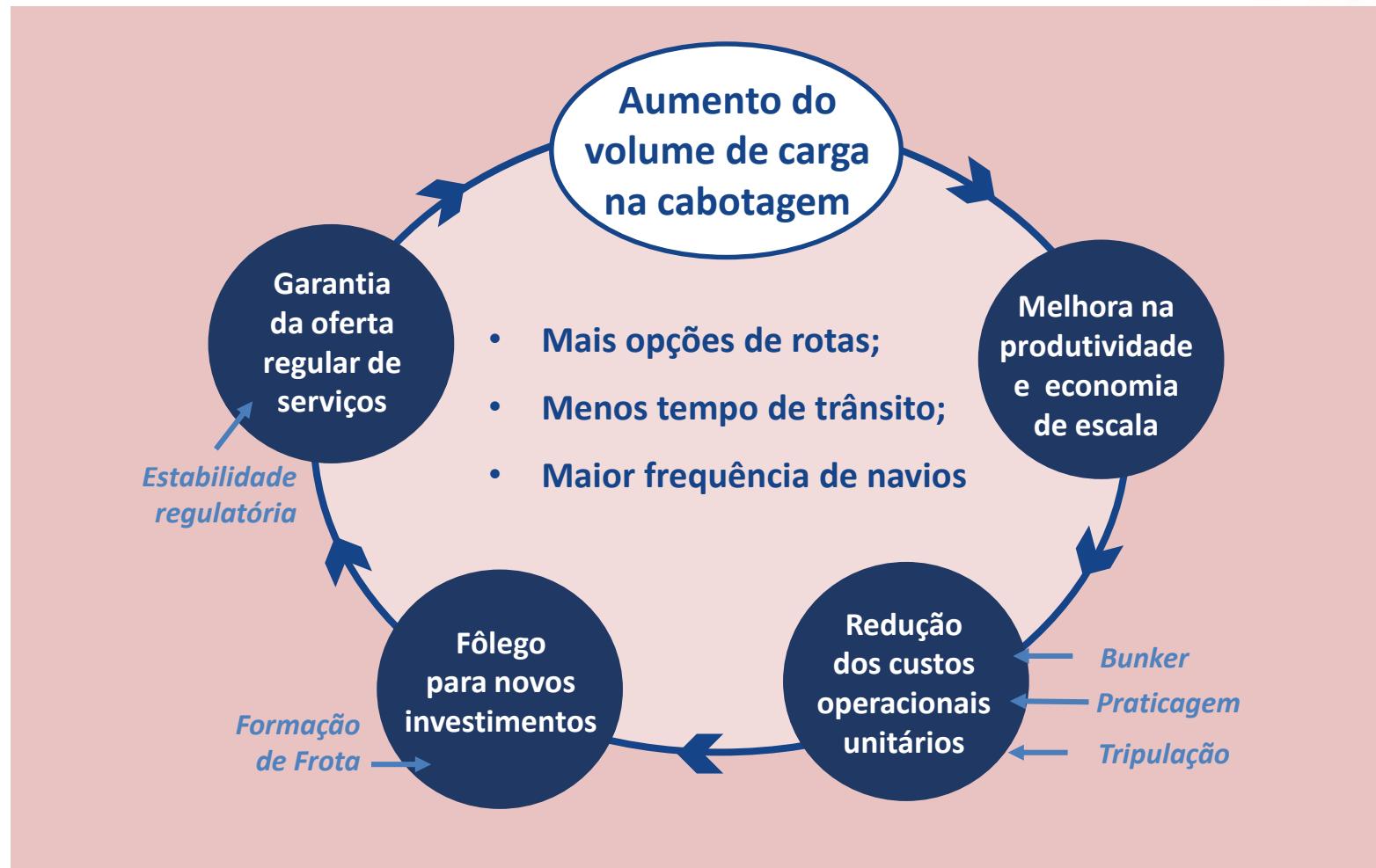
- A comparação entre fretes internacionais e de cabotagem não é cabível pois os dois tipos de navegação operam em regimes diferentes.

- Nos abastecimentos de combustível no Brasil os navios de cabotagem pagam ICMS, diferentemente dos navios de longo curso.



- Garantir a **estabilidade e aplicação do Marco Regulatório**, mantendo a cabotagem restrita às EBNs
- Garantir que o **preço do bunker da cabotagem seja igual ao preço do bunker do longo curso**, conforme estabelece a Lei 9.432/1997
- Garantir que o **bunker de baixo teor de enxofre (low sulphur) não onere ainda mais o custo da cabotagem** a partir do final de 2019
- Estabelecer mecanismos de **regulação econômica de preços da Praticagem para a cabotagem** e reduzir as exigências para que **comandantes de navios de cabotagem possam dispensar o serviço de práticos**
- Simplificar processos e **reduzir a burocracia** (tratamento dado aos navios e à carga hoje é semelhante ao internacional)
- **Pagamento imediato e regular** dos créditos de resarcimento **na Conta Vinculada** da EBN compatibilizando com a geração do direito
- Criar mecanismos que possibilitem os **estaleiros contratarem financiamentos à produção** com as garantias dos agentes financeiros
- **Aumentar o prazo** para utilização dos recursos **da Conta Vinculada** (que hoje é de 3 anos), para 5 anos

CICLO VIRTUOSO DA CABOTAGEM



Obrigado.

Luís Fernando Resano
syndarma@syndarma.org.br
(21) 3232-5600



Syndarma

SINDICATO NACIONAL DAS
EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

Rua Visconde de Inhaúma, 134 • Grupo 1005 • Centro - Rio de Janeiro/RJ • Brasil
CEP: 20091-901 • Tel: (21) 3232.5600 • Fax: (21) 3232.5619
e-mail : syndarma@syndarma.org.br • www.syndarma.org.br