



FMM

Fundo da Marinha Mercante

AFRMM

Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante

**44ª Reunião Ordinária da Câmara Temática de
Infraestrutura e Logística do Agronegócio**



30/Setembro/2015

Agenda

- AFRMM na Cabotagem
 - ✓ Projeto de Lei do Senado nº 421/2014
 - ✓ Fundo da Marinha Mercante - FMM
 - ✓ Análise da Incidência do AFRMM
 - ✓ Fluxo do AFRMM na EBN
 - ✓ AFRMM - Créditos e Utilização
 - ✓ Ampliação da Frota
- Frota Brasileira de Cabotagem
- Ambiente Regulatório
- Entraves para Redução de Custos
- Desempenho da Cabotagem Brasileira
- Conclusão

Empresas de Navegação Associadas à ABAC



AFRMM na Cabotagem

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 421, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2014

Revoga os incisos II e III do art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências, para desonerar a navegação de cabotagem.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Ficam revogados os incisos II e III do art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro do ano subsequente.

LEI Nº 10.893, DE 13 DE JULHO DE 2004

Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as seguintes alíquotas:

I - 25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso;

~~II - 10% (dez por cento) na navegação de cabotagem; e~~

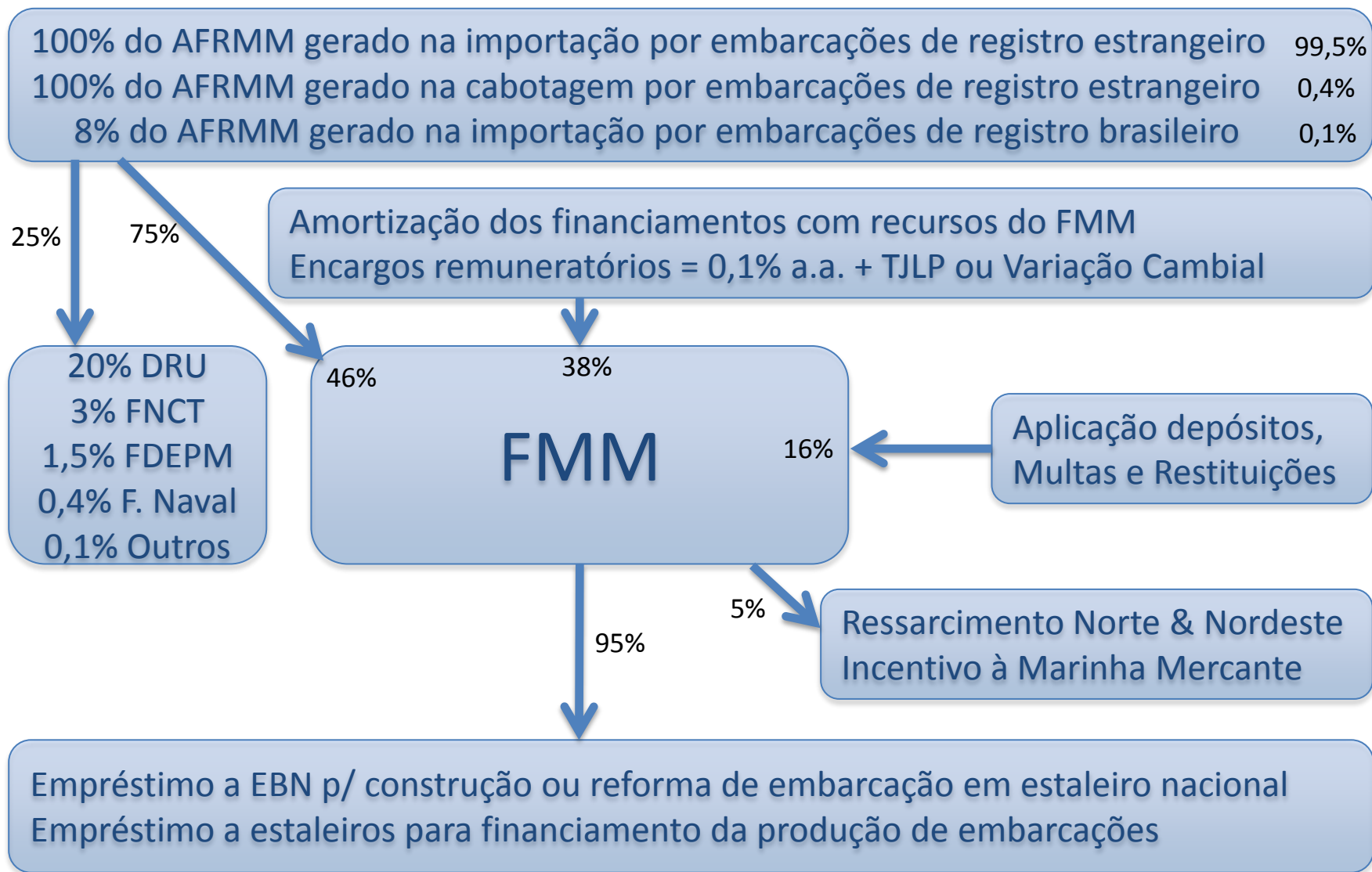
~~III - 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de graneis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.~~

.....
Art. 10. O contribuinte do AFRMM é o consignatário constante do conhecimento de embarque.

§ 1º O proprietário da carga transportada é solidariamente responsável pelo pagamento do AFRMM, nos termos do art. 124, inciso II, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 – CTN.

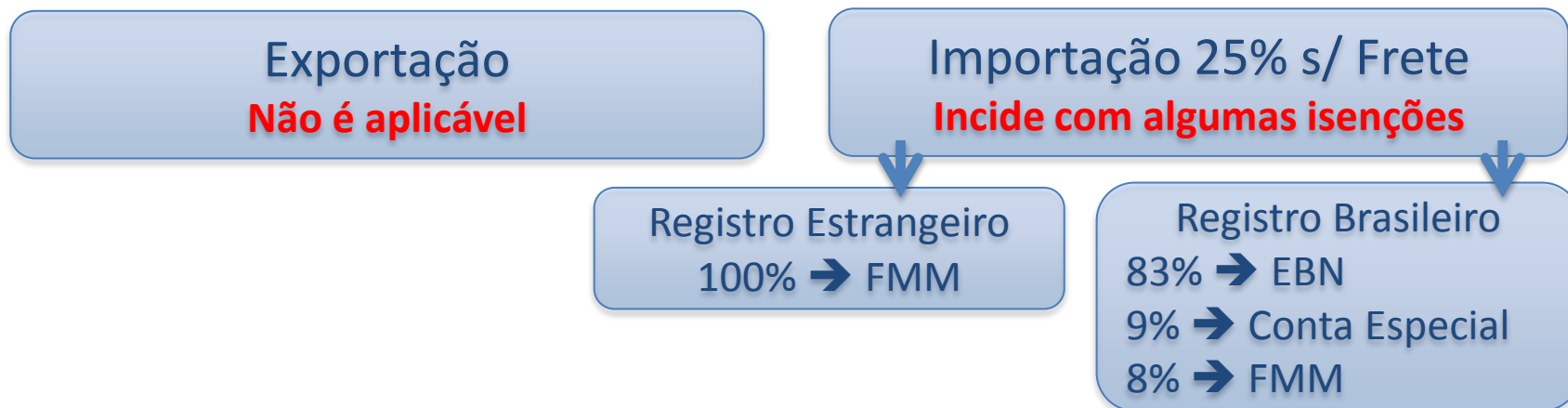
§ 2º Nos casos em que não houver obrigação de emissão do conhecimento de embarque, o contribuinte será o proprietário da carga transportada.

Fundo da Marinha Mercante - FMM



Análise da Incidência do AFRMM

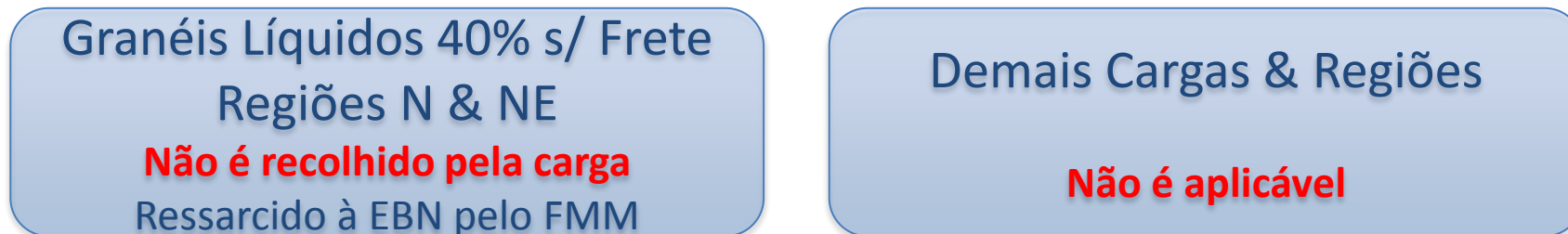
COMÉRCIO EXTERIOR - TRANSPORTE DE LONGO CURSO



NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM 10% S/ FRETE



NAVEGAÇÃO INTERIOR FLUVIAL E LACUSTRE



Fluxo do AFRMM na EBN



AFRMM – Créditos Pendentes

Valores administrados pelo DMM / MT 29/05/2014

Período	Ressarcimento N&NE	Deferidos
até 31/10/2010	R\$ 33.310.831,19	R\$ 0,00
01/01 a 31/12/2011	R\$ 8.211.325,15	R\$ 8.605.117,04
01/01 a 31/12/2012	R\$ 78.394.646,63	R\$ 76.931.882,11
01/01 a 31/12/2013	R\$ 139.262.014,53	R\$ 80.975.906,14
01/01 a 29/05/2014	R\$ 45.003.334,09	R\$ 11.002.819,66
Ressarcimento N&NE	R\$ 304.182.151,59	R\$ 177.515.724,95
Período	Incentivo MM	Deferidos
01/01 a 31/12/2011	R\$ 4.895.822,92	R\$ 3.400.000,00
Incentivo à Marinha Mercante	R\$ 4.895.822,92	R\$ 3.400.000,00
Total créditos DMM / MT	R\$ 309.077.974,51	R\$ 180.915.724,95

Valores administrados pelo RFB a partir 30/05/2014

Período	Ressarcimento N&NE	Aprovados
1º lote enviado 31/01/2015	R\$ 93.710.588,93	R\$ 12.513.306,12
2º lote a enviar 30/09/2015	R\$ 99.016.359,73	R\$ 0,00
Aguardando autorização	R\$ 88.753.691,99	R\$ 0,00
Total créditos RFB	R\$ 281.480.640,65	R\$ 12.513.306,12
Total créditos pendentes	R\$ 590.558.615,16	R\$ 193.429.031,07

A tabela acima corresponde apenas aos valores gerados pelas empresas de cabotagem. Estimamos um total de créditos de aproximadamente R\$ 400 milhões com as empresas de navegação interior.

AFRMM – Créditos e Utilização

- Assegurar que o ressarcimento dos valores não recolhidos em virtude da não-incidência do AFRMM, até 29/05/2014, bem como o pagamento do Incentivo à Marinha Mercante, gerado até 31/12/2011, de responsabilidade do DMM/MT (“legado”) seja feito de forma regular com liquidação até final de 2016;
- Criar fonte de recursos alternativa para pagamento dos valores acima, através de ampliação dos recursos destinados à Conta Especial do AFRMM, com finalidade específica, até a liquidação integral do “legado” (emenda em MP);
- Agilizar o processo de ressarcimento do AFRMM pela RFB, inicialmente apresentado às EBNs como solução para os constantes atrasos do DMM / MT, mas que encontra-se travado por exigências adicionais da RFB, inclusive com imposição de prazos para recebimento dos dados necessários para análise dos pedidos de ressarcimento;
- Viabilizar a compensação de créditos junto ao FMM, relativos ao AFRMM devido às EBNs, mas ainda não depositados na Conta Vinculada, no pagamento de prestações de financiamento tomados com recursos do FMM;
- Permitir a aplicação dos recursos depositados na Conta Vinculada da EBN para pagamento de docagem realizada em estaleiro no exterior, bem como no investimento direto em estaleiro de reparos localizado no País;
- Isentar do pagamento da Taxa de Utilização do Mercante (TUM) as cargas de cabotagem que estejam contempladas com a não-incidência do AFRMM.

Ampliação da Frota

- Assegurar a manutenção dos atuais marcos regulatórios da navegação, especialmente a Lei nº 9.432/97, sem o que não haverá segurança para novos investimentos no setor;
- Reviver o Incentivo à Marinha Mercante (Art. 38 da Lei nº 10.893/2004), criado para incentivar novas encomendas de embarcações em estaleiros nacionais e suspenso a partir de 31 de dezembro de 2011;
- Nos últimos 5 anos foram encomendados no exterior 15 navios com porte entre 30.000 e 120.000 toneladas, superando 1 milhão de TPB, com valor total da ordem de US\$ 450 milhões, que acrescido dos impostos de importação se aproxima de US\$ 650 milhões. Se o Incentivo à Marinha Mercante estivesse em vigor, provavelmente teriam sido contratados no Brasil, com investimento próximo de US\$ 1 bilhão.
- Ampliar o prazo para utilização dos recursos depositados na Conta Vinculada, hoje limitado a 3 (três) anos contados do seu depósito, pois o atraso no pagamento do ressarcimento e os longos prazos de construção nos estaleiros nacionais, podem inviabilizar a aplicação dos recursos;
- Criar fonte substitutiva ao FMM, para financiar plataformas e sondas para a indústria de pesquisa e exploração de O&G, bem como para os estaleiros destinados à produção de tais equipamentos, que vem demandando do FMM recursos superiores aos que são arrecadados com o AFRMM;

Josapar movimentada ao todo 27% do volume de mercadorias pela cabotagem

Com a movimentação de 4.850 contêineres no modal em 2014, Roberto Vargas, gerente de logística da Josapar, ressalta a importância do modal para a movimentação da mercadoria e a parceria com o Tecon Salvador, que tem sido o terminal responsável pela operação.

“Ao todo, 27% do volume da nossa empresa é movimentado pela cabotagem e nas nossas operações, estão incluídas outras opções, como a ferrovia, que faz o transporte do arroz entre Uruguiana e o Porto do Rio Grande, por exemplo”, conta. Segundo Vargas, um dos principais pontos positivos da cabotagem é a economia no custo do transporte, no frete, o menor índice de avaria, roubo ou acidente, facilidade de rastreabilidade, regularidade nas escalas e disponibilidade de equipamentos. “Antes de 2014, era difícil ter disponibilidade de janelas e regularidades, mas este entrave foi superado, o que acaba atraindo mais embarcadores”, disse o executivo.

Para saber mais sobre a cabotagem, previsões, benefícios e perspectivas do modal, visite www.portocabotagem.com.br. No site, é possível, ainda ter acesso a um estudo exclusivo sobre este meio de transporte.

Artigo de Andreza Queiroga e Kamila Donato

Frota Atual das Empresas Brasileiras de Navegação

Segmento	Container	Granel Sólido	Granel Líquido	Gaseiros	Multi-propósito	Barcaças Oceânicas	Total
Nº de Embarcações	16	10	6	3	3	12	50
Tonelagem (TPB)	656.378	556.567	131.462	25.635	70.281	101.134	1.541.456
Idade Média	5,8	14,3	10,2	14,7	7,3	11,7	9,82

A frota tem sido ampliada para atender à demanda nos vários segmentos.

Tipo de Embarcação		2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Porta Container	Nº	2		1	1	4	2	10
	TPB	70.442		38.715	38.675	208.195	115.699	471.726
Granel Sólido	Nº			1	2	2		5
	TPB			75.012	113.215	158.484		346.711
Granel Líquido	Nº		1					1
	TPB		51.188					51.188
Barcaça Oceânica	Nº		1	1		2		4
	TPB		7.968	6.090		12.064		26.122

Fonte: Associados ABAC (dados excluindo Petrobras)

Incorporações à Frota Brasileira de Cabotagem



Navegação de Cabotagem - Granel Sólido

Balanço Demanda x Disponibilidade de Frota

Carga Transportada em 2014			Bauxita	Trigo	Sal	Minério	Outros	Total
Fonte: SIG / ANTAQ (ton)			13.940.000	826.000	688.000	535.000	947.000	16.936.000
Frota Própria	Nº de Navios	TPB (ton)	Emprego Principal	Tipo de Carga	Viagens p/ ano	Taxa de Utilização	Capacidade Anual (ton)	
Panamaxes & ==>	4	319.230	Dedicado	Bauxita	30/35	75%	7.800.000	
Handy 25/45.000TPB	6	237.337	Carga de Mercado	Diversos	15/20	65%	2.700.000	
Total Frota Própria	10	556.567						10.500.000
Capacidade de Afretamento	Nº de Navios	TPB (ton)	Emprego Principal	Tipo de Carga	Viagens p/ ano	Taxa de Utilização	Capacidade Anual (ton)	
Casco Nu c/ inscr. REB	5	278.284	Direito não está sendo utilizado pelas EBN's					
Outras modalidades	40	2.226.268	Direito afretamento na cabotagem 4 x TPB c/ registro brasileiro					
Capacidade Total	45	2.504.552						
Emprego dos Navios Afretados	Nº de Navios	TPB (ton)	Emprego Principal	Tipo de Carga	Viagens p/ ano	Taxa de Utilização	Capacidade Anual (ton)	
Panamaxes & ==>	4	300.000	Dedicado	Bauxita	30	70%	6.300.000	
Afretamentos "spot" (*)	1	30.000	Carga de Mercado	Diversos	12	65%	234.000	
Total Afretamentos	5	330.000						6.534.000

(*) A necessidade de afretamentos para atender uma demanda anual de 17.000.000ton, incluindo 14.000.000ton, de Bauxita em contratos de longo prazo, é estimada em 1 navio de 25/30.000 TPB realizando 1 viagem por mês.

Fonte: Associados ABAC (dados excluindo Petrobras)

Marcos Regulatórios Adequados

A Lei 9.432/97 e as Normas e Resoluções da ANTAQ

- O transporte aquaviário de carga entre portos e pontos do território nacional é **privativo** das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN), da mesma forma que os transportes domésticos aéreo, ferroviário e, até mesmo, rodoviário só podem ser realizados por empresas nacionais;
- Não existem restrições quanto à origem do Capital para implantação de uma EBN, havendo, entretanto, exigências de capital social mínimo, comprometimento com investimento em ativos e manutenção de índices econômico-financeiros compatíveis com as responsabilidades assumidas perante os clientes;
- A importação de navios novos não tem impedimento legal, sendo, em alguns casos, uma alternativa economicamente viável, em comparação com a encomenda de embarcações em estaleiros nacionais, enquanto que a importação de equipamento usado sofre as mesmas restrições que se aplicam a outros setores produtivos;
- A **preferência** para o transporte de cargas de cabotagem em embarcações de registro brasileiro **não cria exclusividade** para tais embarcações, sendo normal a utilização de navio estrangeiro afretado a uma EBN, sempre que não exista disponibilidade de embarcação nacional para realizar o transporte.

Marcos Regulatórios Adequados

A Lei 9.432/97 e as Normas e Resoluções da ANTAQ

- A legislação para **afretamento** de embarcações estrangeiras é bastante **flexível**, permitindo à **EBN** atender qualquer tipo de demanda:
 - ✓ **Demanda de longo prazo** – pode ser atendida com afretamento de embarcações estrangeiras a casco nu, operando com registro brasileiro (REB), até o limite de 50% da tonelagem de sua propriedade, ou 100% no caso de empresa com apenas um navio;
 - ✓ **Demanda de médio prazo** – a demanda existente durante o período entre a encomenda de uma embarcação, para construção em estaleiro nacional, e a entrada em operação da mesma, poderá ser atendida através de afretamento, por tempo ou a casco nu, em substituição à embarcação em construção;
 - ✓ **Demanda de curto prazo e eventual** – qualquer EBN poderá atender uma demanda de transporte, através de afretamento de embarcação estrangeira, para uma viagem específica, cumprindo a rotina de consulta às demais EBN's sobre a disponibilidade de embarcação de registro brasileiro (**Circularização**).
 - ✓ **Demanda para transporte de longo curso** – não há restrição para afretamento de embarcação estrangeira para operar no tráfego de longo curso, mas sempre que for programada para realizar um transporte de cabotagem, deverá cumprir as rotinas deste tráfego.

Operações Portuárias

- Assegurar a disponibilidade, em quaisquer circunstâncias, das janelas de atracação para os navios operando em linha regular na navegação de cabotagem;
- Criar tarifas diferenciadas reduzidas em todos os portos e terminais, para os navios operando em navegação de cabotagem, considerando que o número de escalas em portos brasileiros é muito maior do que nos navios de longo curso;
- Viabilizar com a RFB a formação de estoque para embarque e, no destino, permitir o escoamento progressivo, das cargas de cabotagem nos terminais alfandegados, sem a criação de áreas segregadas;
- Acelerar o processo de integração das diferentes atividades portuárias, conforme previsto na criação da Conaportos, com maior participação do setor privado;
- Rever o processo de obtenção de Livre Prática para as embarcações operando na navegação de cabotagem, para evitar que ocorram atrasos nas operações portuárias por conta de dificuldades com os prazos de requisição e liberação pela ANVISA;
- Implantar o processo simplificado de despacho das embarcações, com validade de 90 dias para a navegação de cabotagem, que já foi desenvolvido pela DPC .

Serviço de Praticagem

- Restabelecer o poder da Autoridade Marítima de arbitrar os preços dos serviços de praticagem sempre que não houver acordo entre as partes;
- Rever a forma de atuação da CNAP, pois ainda que todo o processo tenha sido submetido a consultas públicas, não existiu uma interação adequada entre a Comissão e as partes cujos interesses estavam sendo discutidos;
- Apoiar aplicação de tarifas de praticagem privilegiadas para embarcações operando na navegação de cabotagem, incluindo aquelas que operam no tráfego no Mercosul, como complemento da cabotagem;
- Estabelecer condições exequíveis para que o Comandante de navio brasileiro, em operação regular na navegação de cabotagem, possa se habilitar a atuar como práctico nas manobras em portos / terminais em que tenha experiência adequada (§ 4º do Art. 13º da Lesta);
- Flexibilizar a Escala de Rodízio Única nas Zonas de Praticagem permitindo contratos diferenciados entre as empresas de praticagem e as empresas de navegação, entidades de classe ou mesmo terminais.

Pessoal Marítimo

- Eliminar política de pleno emprego na formação de marítimos, que tem sido adotada, talvez de forma inconsciente, pela Marinha do Brasil, que sofre pressão dos sindicatos de trabalhadores;
- Adotar medidas concretas para que os nossos marítimos possam atuar em igualdade de condições com os marítimos estrangeiros;
- Possibilitar que o Registro Especial Brasileiro (REB) seja efetivamente implementado, com a tripulação de navios brasileiros com marítimos de qualquer nacionalidade, dentro de regimes de trabalho globalizados, tendo apenas o Comandante e o Chefe de Máquinas brasileiros, aproximando as empresas brasileiras das condições operacionais em que operam as internacionais;
- Criar condições para reverter os regimes de trabalho, afastando a condição de embarque de 1x1 (um período de trabalho para outro igual de descanso), pois para cada posto de trabalho a empresa hoje necessita de dois colaboradores, pelo menos!!
- Possibilitar que universidades (públicas e privadas) possam também formar Oficiais de Marinha Mercante em acréscimo à formação que já realizam (formação dual), permitindo que ao final do curso o universitário possa optar se vai trabalhar na sua área de formação inicial ou como marítimo.

Combustível Marítimo

- Cumprir o Art. 12 da Lei nº 9.432/1997, que estendeu às embarcações operando na navegação de Cabotagem os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso, dando tratamento de exportação ao combustível fornecido aos navios neste tráfego;
- Desenvolver no País uma política global de preços de combustível, para os diferentes setores de transporte de cargas, que não privilegie os modais que, sabidamente, geram um enorme desequilíbrio na nossa matriz de transportes;
- Reduzir os preços para os portos onde existe grande frequência de navios de cabotagem, tais como Recife / Suape, Fortaleza / Pecém, Itaqui, Vila do Conde, etc..., onde, atualmente, ficam entre 15% e 25% superiores aos Rio de Janeiro e São Paulo;
- Manter estoques adequados nos portos brasileiros para garantir abastecimento dos navios de cabotagem, evitando escalas desnecessárias e a manutenção de estoques a bordo desnecessários.

Evolução da Cabotagem Brasileira

Discriminação	2010	2011	2012	2013	2014	2014/2013 (%)
<u>Transporte Granel e Carga Solta</u>						
Carga Geral Solta	4.738	4.617	4.790	4.914	5.103	3,85
Granel Sólido	18.239	18.302	17.330	16.565	16.509	-0,34
Granel Líquido exceto petróleo e derivados	2.758	2.500	2.691	2.225	2.190	-1,57
Total sem Contêineres (1.000 t)	25.735	25.420	24.811	23.705	23.802	0,41
<u>Transporte em Contêineres</u>						
Contêiner (1.000 t)	5.199	5.698	7.121	9.134	9.706	6,26
Quantidade de Contêineres (u)	350.290	425.457	527.889	632.290	682.620	7,98
Quantidade de Contêineres (TEU)	554.890	641.149	810.793	978.490	1.068.913	9,24
Total com Contêiner (1.000 t)	30.934	31.118	31.932	32.838	33.508	2,04

Fonte: ANTAQ (Indicadores de Desempenho Portuário)

Movimentação de Contêineres em 2014

Discriminação	Quant.	TEU	Peso Bruto (t)
Cabotagem			
Tipo Contêineres			
Cheios	361.168	575.527	8.614.030
Vazios	321.452	493.386	1.092.070
Total (a)	682.620	1.068.913	9.706.100
<i>Transbordo (valores já inclusos no total da cabotagem)</i>			
Embarque	193.338	297.837	3.275.268
Desembarque	125.303	181.409	2.012.559
<i>Sub-total</i>	<i>318.641</i>	<i>479.246</i>	<i>5.287.827</i>
Longo Curso - Mercosul			
Brasil / Argentina	107.099	168.736	1.740.379
Argentina / Brasil	162.530	263.561	2.748.302
Brasil / Uruguai	19.437	32.208	258.525
Uruguai / Brasil	36.017	53.533	650.061
Total Mercosul (b)	325.083	518.038	5.397.267
Grande Cabotagem (a+b)	1.007.703	1.586.951	15.103.367

Fonte: ANTAQ (Indicadores de Desempenho Portuário)

Evolução do Transporte de Contêineres (TEU)

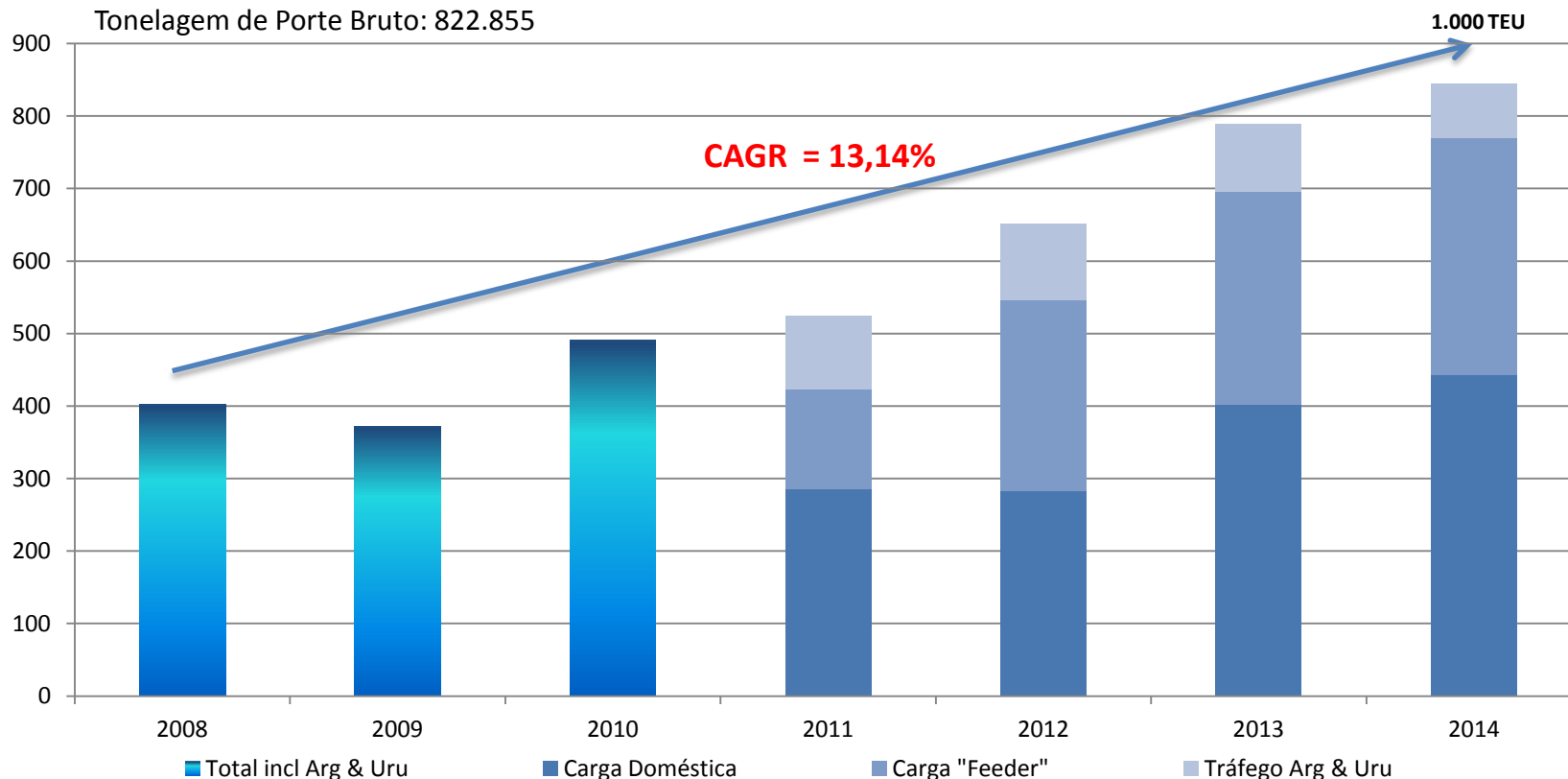
O transporte de carga em contêineres cresce de forma sustentada, em taxas bem superiores à economia do país.

Nº de Embarcações em tráfego regular : 21

Capacidade máxima em TEUS: 61.082

Tonelagem de Porte Bruto: 822.855

Carga Doméstica 2014/2013=10,2%



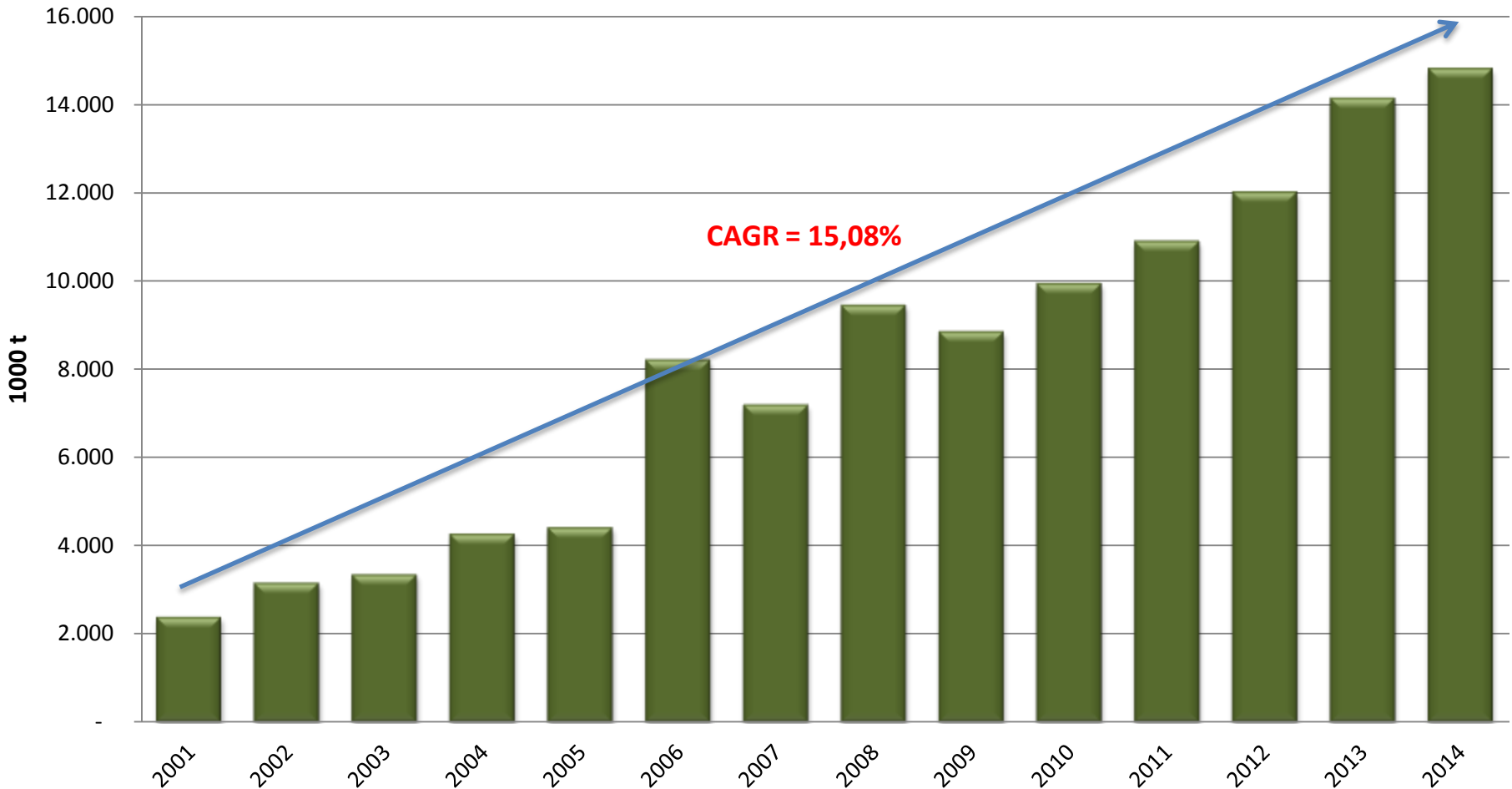
Obs: Serviços em Linha Regular, incluindo cargas "feeder" e tráfego Brasil / Argentina & Uruguai

Fonte: Empresas Associadas à ABAC

CAGR PIB = 2,7%

Evolução do Transporte de Carga Geral (ton)

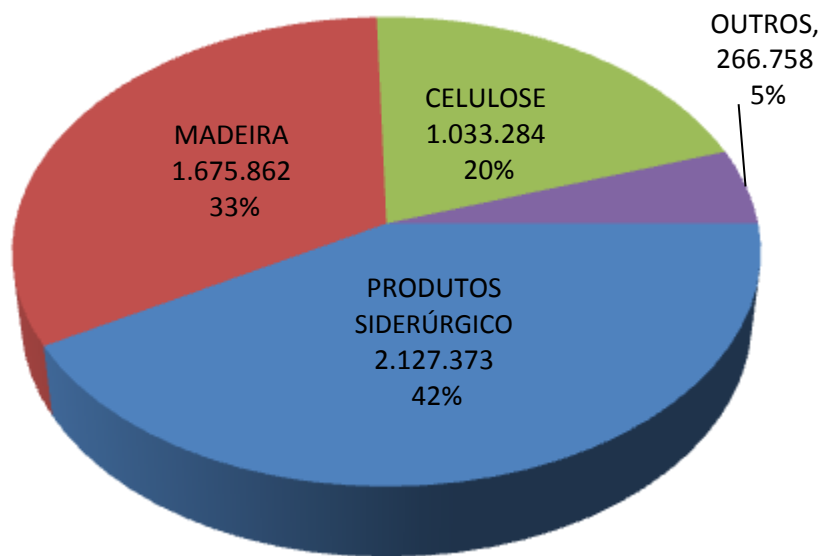
Nos últimos 14 anos a movimentação de carga geral na cabotagem cresceu em ritmo superior a 15% ao ano, incluindo carga em contêineres e “break bulk”



FONTE: ANTAQ (Indicadores de Desempenho Portuário)

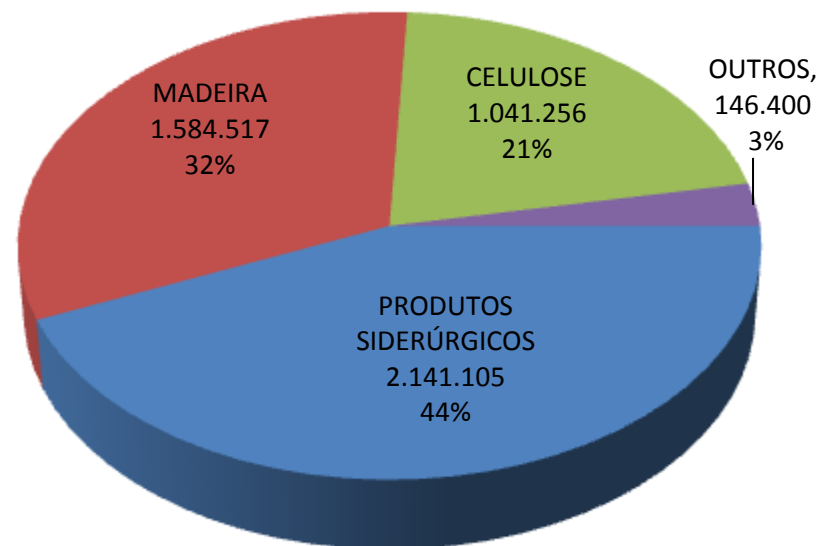
Composição da Carga Geral "Break Bulk"

2014



Total: 5.103.277 ton

2013



Total: 4.914.278 ton

Fonte: ANTAQ (Indicadores de Desempenho Portuário)

Evolução do Transporte de Granel Sólido

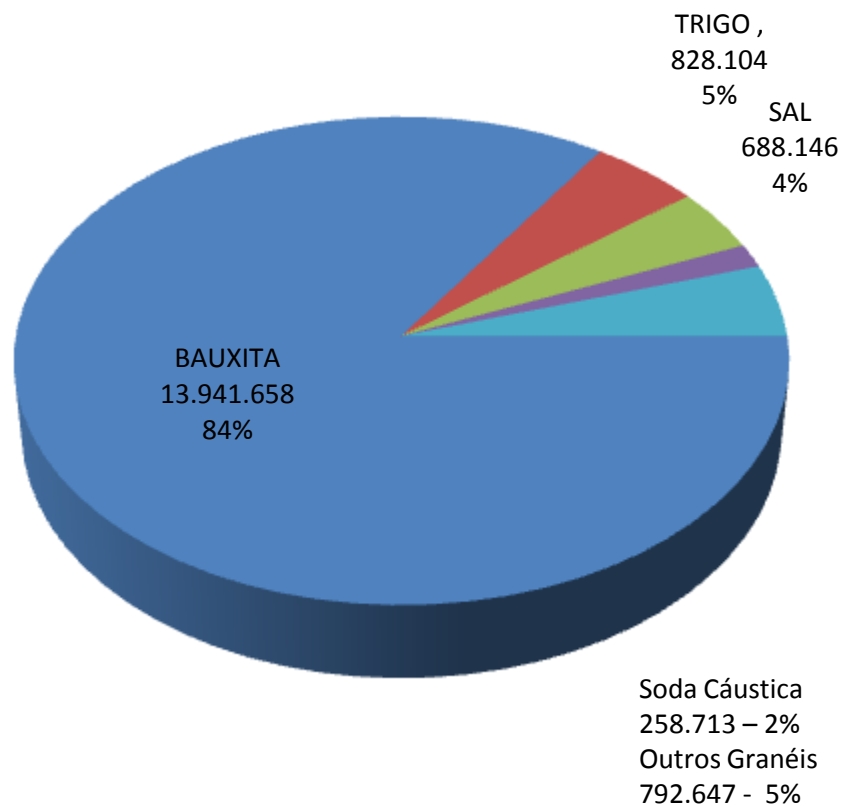
A movimentação de Granel Sólido no tráfego de cabotagem acompanha a demanda de matéria prima para a indústria do alumínio, responsável por mais de 80% da oferta de cargas nesse segmento



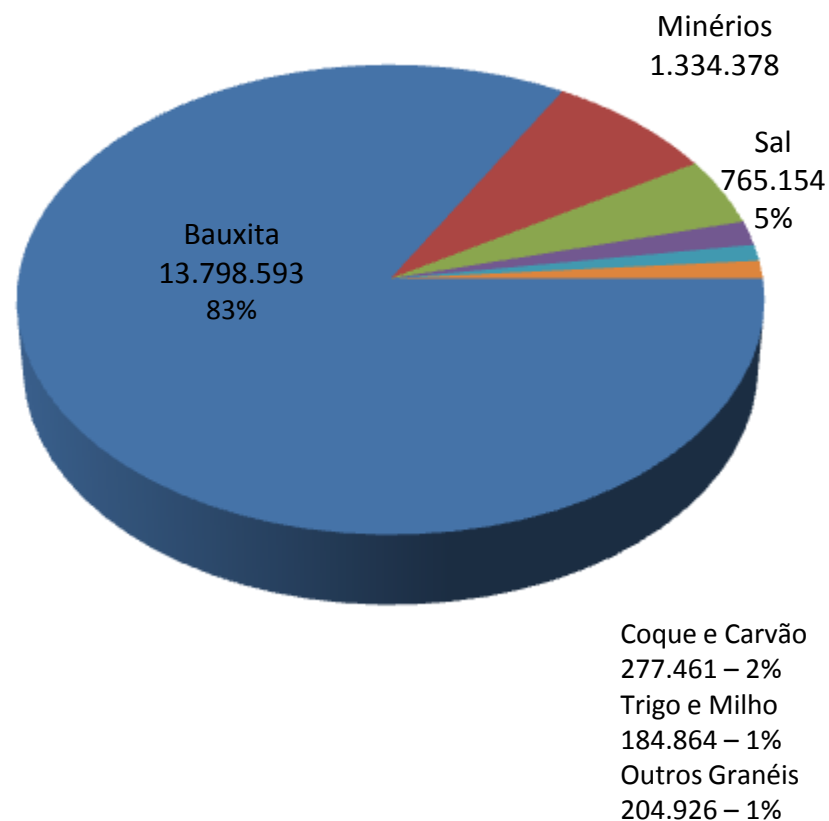
FONTE: ANTAQ (Indicadores de Desempenho Portuário)

Composição do Granel Sólido

2014



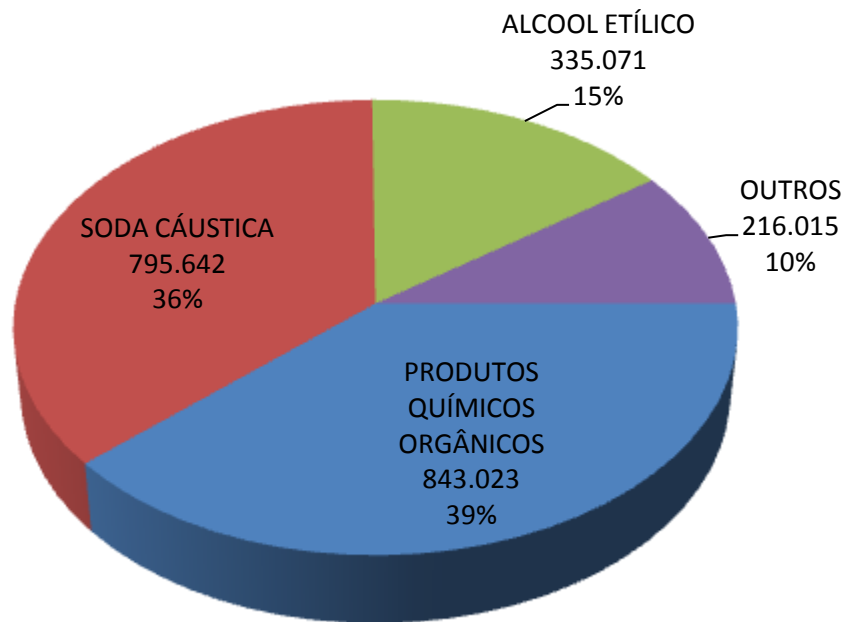
2013



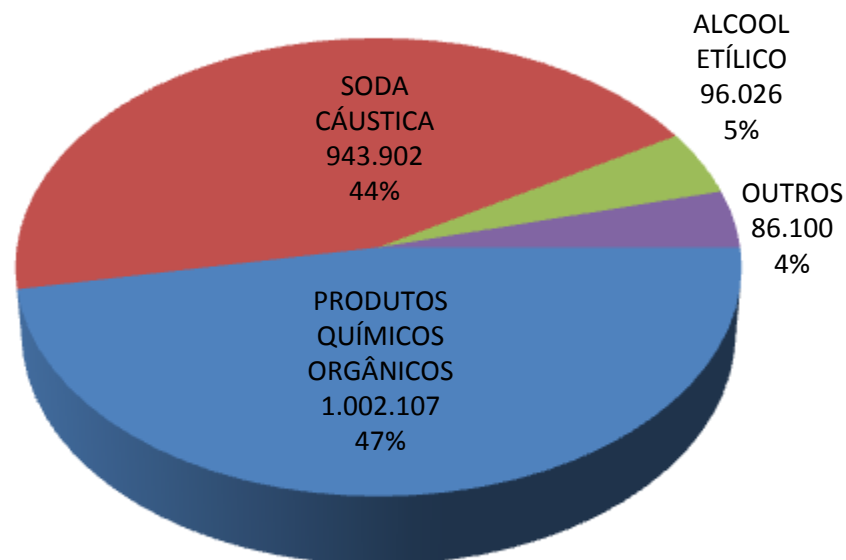
Fonte: ANTAQ (Indicadores de Desempenho Portuário)

Composição do Granel Líquido

2014



2013



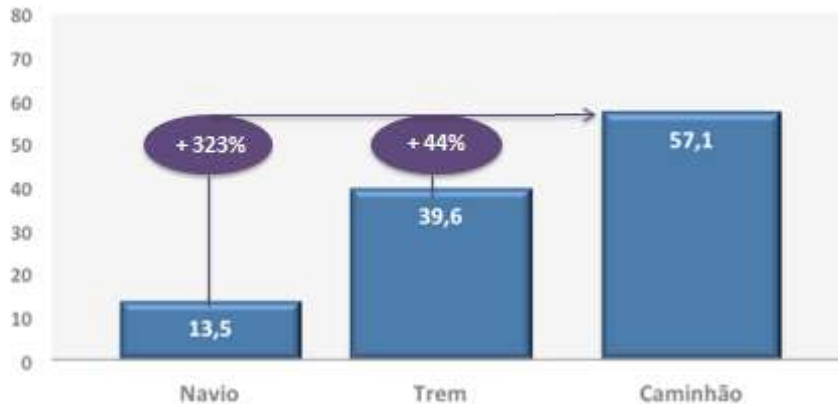
Obs.: Excluindo Petróleo e Derivados

Fonte: ANTAQ (Indicadores de Desempenho Portuário)

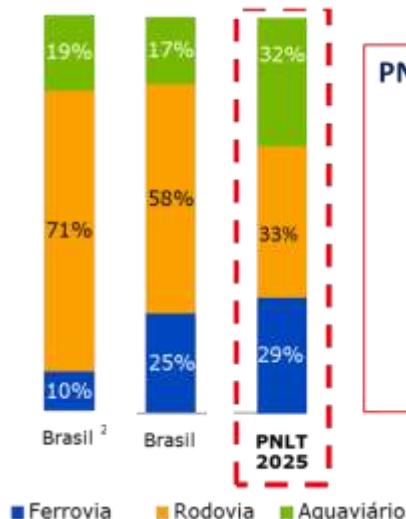
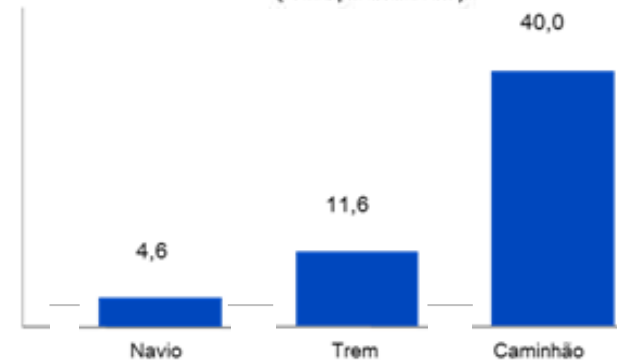
Matriz de Transportes no Brasil

Corrigindo as distorções apontadas, a Cabotagem contribuirá de forma efetiva para uma matriz de transporte mais equilibrada e eficiente.

Emissão de CO₂ eq por modo
(em gramas emitidas no transporte de 1 t por 1 km)



Consumo de Combustível
(Litros por 1.000 Tku)



PNLT – Política Nacional de Logística e Transportes Benefícios esperados

- ✓ 41% de redução de consumo de combustível;
- ✓ 38% de aumento da eficiência energética
- ✓ 32% de redução de emissão de CO₂
- ✓ 39% de redução de emissão de NO_x

Nota: 1. Não considera oleodutos e transporte aéreo; 2. Exclui o transporte de minério de ferro

Fonte: CIA Factbook 2007; Ministério dos Transportes; ANTT



ABAC

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS
ARMADORES DE CABOTAGEM

Obrigado!!!



Syndarma