

PORTARIA Nº 747, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2025

Estabelece critérios e limites para priorização de pedidos de financiamento e concessão de empréstimos com recursos do Fundo da Marinha Mercante - FMM.

O MINISTRO DE ESTADO DE PORTOS E AEROPORTOS, no uso das atribuições que lhe foram conferidas pelo art. 87, parágrafo único, inciso II da Constituição, pelo art. 24 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, e pelo art. 2º, incisos VI e XVIII do artigo 2º do Decreto nº 5.269, de 10 de novembro de 2004, resolve:

Art. 1º Ficam estabelecidos os critérios e limites para priorização dos pedidos de financiamento e concessão de empréstimos com recursos do Fundo da Marinha Mercante - FMM, nos termos do art. 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004:

Art. 2º Para os efeitos desta Portaria, os projetos financiáveis com recursos do FMM são classificados conforme a seguinte ordem de prioridade:

- I - prioridade de primeira ordem;
- II - prioridade de segunda ordem;
- III - prioridade de terceira ordem;
- IV - prioridade de quarta ordem;
- V - prioridade de quinta ordem.

§ 1º As prioridades dos incisos de I a V são subdivididas e ordenadas de acordo com a tabela do Anexo.

§ 2º As empresas que possuírem mais de 40% de seu quadro societário e diretivo formado por mulheres terão prioridade em relação aos projetos da respectiva ordem.

Art. 3º A avaliação dos projetos financiáveis com recursos do FMM, deverá considerar como prioridade de primeira ordem os projetos destinados a empresa brasileira de navegação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado, para:

- I - construção de embarcação em estaleiro brasileiro; e
- II - jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, inclusive preventiva, ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro ou por empresa brasileira especializada, podendo a empresa brasileira de navegação adquirir diretamente materiais e equipamentos, bem como contratar os serviços do estaleiro ou das empresas especializadas.

Art. 4º A avaliação dos projetos financiáveis com recursos do FMM, deverá considerar como prioridade de segunda ordem os projetos destinados:

- I - às empresas brasileiras, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, inclusive preventiva, ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro ou por empresa especializada, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras; e
- II - às empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado, para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, bem como de embarcações a serem empregadas



na proteção do tráfego marítimo.

Art. 5º A avaliação dos projetos financiáveis com recursos do FMM, deverá considerar como prioridade de terceira ordem os projetos destinados:

I - aos estaleiros brasileiros para financiamento à produção de embarcação destinada:

a) à empresa brasileira de navegação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

e

b) à exportação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado.

II - aos estaleiros brasileiros para financiamento de reparo de embarcações, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado; e

III - 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.

Art. 6º A avaliação dos projetos financiáveis com recursos do FMM, deverá considerar como prioridade de quarta ordem os projetos destinados:

I - a empresas estrangeiras, até 80% (oitenta por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, inclusive preventiva, ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro ou por empresa brasileira especializada, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

II - a 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;

III - 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; e

IV - a outras aplicações em investimentos, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, cujos projetos obedecerão aos critérios de enquadramento na política nacional da Marinha Mercante e na indústria de construção e reparação naval brasileiras definidos em regulamento.

Art. 7º A avaliação dos projetos financiáveis com recursos do FMM, deverá considerar como prioridade de quinta ordem os projetos destinados:

I - à realização de obras de infraestrutura portuária e hidroviária, que estejam qualificados no PAC e/ou no PPI, e serão classificados na seguinte ordem:

a) pleitos de projetos relacionados a concessões portuárias, tais como concessões de canal de acesso portuário, e concessões hidroviárias, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

b) pleitos relacionados à terminais arrendados em área do Porto Organizado, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado, de acordo com a classificação do Anexo II;

c) pleitos relacionados a obras de melhorias em área do Porto Organizado, inclusive acessos terrestres, até 80% (oitenta por cento) do valor do projeto aprovado, de acordo com a classificação do Anexo III;

d) pleitos relacionados aos terminais de uso privado (TUP) brownfield, até 80% (oitenta por cento) do valor do projeto aprovado, de acordo com a classificação do Anexo III;

e) pleitos relacionados aos terminais de uso privado (TUP) greenfield com acesso terrestre existente, até 80% (oitenta por cento) do valor do projeto aprovado, de acordo com a classificação do Anexo III; e,



f) pleitos relacionados aos terminais de uso privado (TUP) greenfield sem acesso terrestre existente, até 80% (oitenta por cento) do valor do projeto aprovado, de acordo com a classificação do Anexo III.

§ 1º A concessão de prioridade para os empreendimentos de infraestrutura portuária e hidroviária deve considerar tratamento preferencial para projetos que tenham convergência dos níveis de desenvolvimento e de qualidade de vida inter e intrarregiões brasileiras e a equidade no acesso a oportunidades que visem ao fortalecimento do desenvolvimento regional, de acordo com os seguintes critérios:

I - para projetos do inciso I, alíneas "b" e "c" do caput, serão classificados segundo a média aritmética simples dos seguintes coeficientes:

a) média de movimentação de carga mercantil do porto organizado referente aos últimos 3 (três) exercícios, informado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, de acordo com índice dado pela tabela do Anexo IV;

b) renda per capita da unidade da federação do último exercício disponível, informado pelo IBGE, de acordo com a tabela do Anexo V; e,

c) valor do projeto aprovado para fins de financiamento no FMM, de acordo com a tabela do Anexo VI.

II - para projetos do inciso I, alíneas "d", "e" e "f" do caput, serão classificados segundo a média aritmética simples dos seguintes coeficientes:

a) tipo de carga movimentada, de acordo a tabela do Anexo VII;

b) renda per capita da unidade da federação para último ano disponível, informado pelo IBGE, de acordo com a tabela do Anexo V; e,

c) valor do projeto aprovado para fins de financiamento no FMM, de acordo com a tabela do Anexo VI.

§ 2º os valores das tabelas dos Anexos V e VI serão reajustadas anualmente pelo IPCA do exercício anterior, a partir do ano de 2027.

§ 3º O tipo de carga movimentada levará em consideração a principal carga do projeto submetido.

§ 4º Caso seja verificado, ao longo da execução do projeto ou em sua conclusão, a alteração da carga principal de forma a reduzir o percentual de financiamento, este será retroativamente corrigido e informado ao agente financeiro.

§ 5º O Ministério de Portos e Aeroportos deverá divulgar em seu sítio eletrônico, no início de cada exercício, as tabelas dos Anexos IV, V, VI vigentes para o respectivo exercício.

§ 6º Os desembolsos para os projetos de obras de infraestrutura portuária e hidroviária previstos no fluxo de caixa não podem comprometer mais que 30% (trinta por cento) da soma da receita anual do FMM e o saldo do início do respectivo exercício, exceto nos casos expressamente autorizados pelo CDFMM.

§ 7º Serão financiados apenas os componentes de conteúdo nacional, conforme metodologia definida pelo Conselho Monetário Nacional para o Fundo da Marinha Mercante, e os bens importados sem similar nacional dos projetos do inciso I do caput.

§ 8º Projetos podem ser considerados prioritários e terão limite de financiamento de até 90% (noventa por cento) do seu valor aprovado, observado ao disposto no § 7º deste artigo, desde que tenham comprovada relevância para a viabilização de infraestruturas logísticas complementares em construção ou não existentes, ou cadeias produtivas especializadas, não atendidas pela infraestrutura aquaviária existente, corroboradas por:

I - classificação como infraestrutura prioritária no Plano Nacional de Logística (PNL) vigente; ou

II - manifestação do Comitê de Governança do Planejamento Integrado de Transportes (CGPIT).



Art. 8º Não poderão ser aprovados novos projetos caso a previsão de fluxo de caixa do FMM para o ano corrente e os 3 (três) anos seguintes aponte que o saldo de final de exercício supere as saídas de caixas previstas do ano subsequente, exceto nos casos expressamente autorizados pelo CDFMM.

Art. 9º A equipe técnica do CDFMM deverá emitir, para cada reunião ordinária ou extraordinária do CDFMM, um relatório técnico contendo a lista de todos os projetos apresentados para aprovação, ordenados pelos critérios de priorização apresentados nessa portaria, conforme Anexo I.

§ 1º No caso de escassez de recursos, esses critérios subsidiarão a tomada de decisão para a escolha dos projetos a serem aprovados pelo CDFMM.

§ 2º Na hipótese de empate entre os projetos a serem priorizados deverão ser escolhidos os projetos com maior geração de empregos.

§ 3º Os casos omissos ou não abrangidos nessa portaria deverão ser deliberados pelo CDFMM.

Art. 10 Os projetos do setor aquaviário que tenham sido protocolados antes da publicação desta portaria deverão seguir as seguintes regras de transição:

I - os projetos que ainda não tenham sido submetidos ao CDFMM seguirão as regras desta portaria;

II - os projetos priorizados válidos, mas ainda não contratados, poderão solicitar alteração de projeto dentro de sua validade e critérios da prioridade original, com limite de ampliação de valor de projeto limitado a 25% (vinte e cinco por cento) da priorização original; e

III - os projetos priorizados e contratados poderão solicitar alteração ou suplementação de projeto nos 730 (setecentos e trinta) dias subsequentes à publicação desta portaria, de acordo com os critérios de priorização originais, limitadas a um acréscimo de até 25% (vinte e cinco por cento) do valor originalmente aprovado.

Art. 11 Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12 Fica revogada a Portaria nº 424, de 2 de setembro de 2024.



SILVIO SERAFIM COSTA FILHO

ANEXO I

CRITÉRIO QUANTITATIVO DE PRIORIZAÇÃO DE PROJETOS

Ordenamento Primário	Critério	Ordenamento secundário
(1 representa a maior prioridade e 5 a menor prioridade)		Subordenamento entre itens de mesma ordem (1 representa a maior prioridade e 5 a menor prioridade)
1 º Ordem	Empresa brasileira de navegação	1.1 Construção de embarcação em estaleiro brasileiro
		1.2 Jumborização/ conversão/ modernização/
		1.3 Docagem/ manutenção
2 º Ordem	Empresas brasileiras	2.1 Construção de embarcação em estaleiro brasileiro
		2.2 Jumborização/ conversão/ modernização/
		2.3 Docagem/ manutenção
	Empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa	2.4 Construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, bem como de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo.
3 º Ordem	Estaleiro brasileiro	3.1 Produção de embarcação
		3.2 Reparo de embarcações
		3.3 Construção expansão e modernização de instalações de estaleiros, arsenais e bases navais.
4 º Ordem	Empresas estrangeiras	4.1 Construção de embarcação em estaleiro brasileiro
		4.2 Jumborização/ conversão/ modernização
		4.3 Docagem/ manutenção

	Entidades públicas, instituições de pesquisa e a outros órgãos.	4.4 Construção de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, em estaleiros brasileiros
	Empresa brasileira de navegação, a estaleiro e outras empresas ou entidades brasileiras	4.5 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
	Outras aplicações em investimentos	4.6 Projetos no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, cujos projetos obedecerão aos critérios de enquadramento na política nacional da Marinha Mercante e na indústria de construção e reparação naval brasileiras definidos em regulamento
5° Ordem	Obras de infraestrutura	5.1 Projetos relacionados a concessões, tais como concessões de canal de acesso portuário e concessões hidroviárias, tem prioridade aos demais.
		5.2 Projetos relacionados à terminais arrendados em área do Porto Organizado.
		5.3 Pleitos relacionados a obras de melhorias em área do Porto Organizado, inclusive acessos terrestres.
		5.4 Pleitos relacionados aos terminais de uso privado (TUP) brownfield.
		5.5 Pleitos relacionados aos terminais de uso privado (TUP) greenfield com acesso terrestre existente.
		5.6 Pleitos relacionados aos terminais de uso privado (TUP) greenfield sem acesso terrestre existente.

ANEXO II

Percentual de Financiamento de Arrendamentos

Valor Médio do Coeficientes	Máximo de Financiamento %
Igual ou maior que 9,0	90%
Entre 8,9 e 8,0	81%
Entre 7,9 e 7,0	72%
Entre 6,9 e 6,0	63%
Entre 5,9 e 5,0	54%
Igual ou abaixo de 4,9	45%



ANEXO III

Percentual de Financiamento de MELHORIAS EM PORTOS ORGANIZADOS E TERMINAIS DE USO PRIVADO

Valor Médio dos Coeficientes	Máximo de Financiamento %
Igual ou maior que 9,0	80%
Entre 9,0 e 8,1	72%
Entre 8,0 e 7,1	64%
Entre 7,0 e 6,1	56%
Entre 6,0 e 5,1	48%
Abaixo de 5,1	40%

ANEXO IV

COEFICIENTE DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGA DOS PORTOS ORGANIZADOS

PORTO ORGANIZADO MOV. CARGA (MILHÕES TON)	COEFICIENTE
Menor ou igual a 6	10
Entre 6,1 e 20,0	8
Entre 20,1 e 50,0	6
Acima de 50,1	4

ANEXO V

COEFICIENTE DE RENDA PER CAPITA ESTADOS DA FEDERAÇÃO

RENDA PER CAPITA R\$	COEFICIENTE
Menor ou igual a 1.473,0	10
Entre 1.473,0 e 2.000,0	7
Acima de 2.000	4

ANEXO VI

COEFICIENTE DO VALOR DO PROJETO APROVADO PARA FINS DE FINANCIAMENTO

VALOR DO PROJETO APROVADO (MILHÕES R\$)	COEFICIENTE
Menor ou igual a 1000,0	10
Entre 1.000,1 e 1.500,0	8
Entre 1500,1 e 2.800,0	6
Acima de 2800,1	3

ANEXO VII

COEFICIENTE DO TIPO DE CARGA

TIPOS DE CARGA	COEFICIENTE
Container / carga geral	10
Granel líquido /fertilizante	8
Granel sólido vegetal	7
Granel sólido mineral	5

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.

