



Setor Naval Indústria nacional - financiamentos via Fundo da Marinha Mercante

7 de março - 13 de março, 2010

Autor

- Leonardo Miranda

Associado da área Empresarial de Pinheiro Neto Advogados

O setor naval ganhou novo fôlego nos últimos anos e retomou seu papel de protagonista no desenvolvimento da indústria brasileira de mão-de-obra e capital intensivos, como demonstra o relatório do Sinaval¹, divulgado ao final de 2009.

Segundo o relatório, na carteira de encomendas dos estaleiros brasileiros estão “84 navios (petroleiros, porta-contêineres e graneleiros), 23 navios de apoio marítimo e cerca de 43 rebocadores de apoio portuário, empurradores e balsas para transporte fluvial e outras embarcações”.

Para dar conta do desafio, o setor ganhou reforço adicional neste momento de “pré-sal”, retomada de exportações, incremento do turismo nacional, etc. Tal reforço veio do Banco Central do Brasil (“BACEN”), no final de 2009, com a regulamentação (Resolução nº 3.828/2009) de um dos pontos mais relevantes do Fundo da Marinha Mercante (“FMM”), referente às condições financeiras das operações de financiamento para os principais projetos do setor naval.

Introduzido pela Lei Federal nº 10.893, de 13 de julho de 2004, o FMM desempenha papel fundamental para o desenvolvimento da infra-estrutura do setor marítimo brasileiro, financiando a Marinha Mercante e a indústria de construção e reparação naval. Também em dezembro de 2009, a reunião do FMM aprovou financiamentos da ordem de R\$ 14 bilhões.

As operações objeto do FMM ora reguladas pelo BACEN são as seguintes:

¹ Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore



Setor Naval Indústria nacional - financiamentos via Fundo da Marinha Mercante

7 de março - 13 de março, 2010

Contratadas por empresa brasileira de navegação:

- para a construção de embarcação em estaleiro brasileiro;
- para jumborização, conversão ou modernização de embarcação própria, em estaleiro brasileiro;
- para reparo de embarcação própria em estaleiro brasileiro;
- para aquisição e instalação de equipamentos, quando realizada por estaleiro brasileiro;
- jumborização, conversão ou modernização de qualquer tipo de embarcação própria, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, quando realizadas em estaleiro brasileiro;
- para reparo de qualquer tipo de embarcação própria, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, quando realizado em estaleiro brasileiro.

Contratadas por estaleiro brasileiro:

- para a produção de embarcação destinada a empresa brasileira de navegação;
- produção de embarcação destinada a exportação;
- para reparo de embarcação;
- construção, expansão e modernização de suas unidades industriais;
- para expansão e modernização de suas instalações;
- para construção de novas instalações.

Do ponto de vista jurídico e de política setorial, chama mais atenção do que as condições financeiras específicas (juros, prazo e carência), o alinhamento da norma do BACEN com as diretrizes do governo federal para estímulo à indústria nacional de infra-estrutura do setor naval, em outras palavras o “conteúdo nacional”, ou “conteúdo local” que é exigido em cada construção/projeto contratado por entidades da administração pública. Isso, no que diz respeito apenas às operações em destaque nas duas listas acima (para as demais, a norma do BACEN não diferenciou condições financeiras por nível de conteúdo local) que são:

- construção de embarcação em estaleiro brasileiro;
- aquisição e instalação de equipamentos, quando realizada por estaleiro brasileiro;
- produção de embarcação destinada a empresa brasileira de navegação;
- produção de embarcação destinada a exportação; e
- construção, expansão e modernização de suas unidades industriais.

Essa medida financeira entra em vigor em meio às perspectivas cada vez mais animadoras para o setor, como reportou o Sinaval no relatório referido anteriormente:

“O mercado brasileiro para a construção naval prossegue promissor.



Setor Naval Indústria nacional - financiamentos via Fundo da Marinha Mercante

7 de março - 13 de março, 2010

Informações preliminares da Petrobras estimam a necessidade de 45 novas plataformas de petróleo para atender aos campos produtores do Pré-Sal, ainda em avaliação. Cada plataforma exige cerca de dois navios de apoio o que abre a possibilidade de uma demanda adicional de 90 navios de apoio (além dos 146 já previstos anteriormente). Há necessidades também de mais 70 navios petroleiros para a Petrobras. Com a expansão da economia e do transporte de cabotagem encomendas de mais navios porta-contêineres são esperadas.”

Para essas operações específicas destacadas acima, que são as mais impactantes no setor, o Banco Central buscou oferecer condições mais interessantes ao financiamento dos bens cuja construção tiver maior conteúdo nacional. Basicamente, a norma atribui tanto juros maiores, como menor cobertura de financiamento ao projeto, quando os bens nacionais utilizados no projeto não atingem um determinado percentual (conteúdo nacional) mínimo do projeto, que varia de acordo com o tipo de embarcação.

Por exemplo, para a construção de embarcação contratada por empresa brasileira de navegação junto a estaleiro brasileiro (ou vice-versa, operação contratada por estaleiro brasileiro para produção encomendada por empresa brasileira de navegação), o conteúdo é mais elevado no caso de transporte de carga (65%), e menos elevado no caso de transporte de passageiros (30%). As duas outras categorias de embarcação são “apoio marítimo” (60% de conteúdo local) e “apoio à navegação” (50% de conteúdo local).

Nos demais casos relacionados anteriormente (apenas os casos em destaque), o conteúdo nacional mais elevado (para obtenção de condições financeiras mais favoráveis) é o que se exige nas contratações de operações financeiras por estaleiros brasileiros para construção, expansão e modernização de suas unidades industriais (60% de conteúdo). E o conteúdo menos elevado é exigido dos estaleiros brasileiros na contratação de financiamento à produção de embarcação (independente do tipo) a ser exportada (20% de conteúdo).

A diferenciação, tanto na carga dos juros (elevação dos juros) quanto na cobertura do financiamento (redução da cobertura), são feitas sobre o financiamento dos bens importados, apenas.

Pelas perspectivas do setor para os próximos anos, é correto considerar que a medida do BACEN foi tempestiva e que o alinhamento na questão do conteúdo nacional/local é coerente com as demais medidas do gênero que o governo federal adota em outras frentes, especialmente nas concessões para exploração de hidrocarbonetos.

Rio de Janeiro, 9 de março de 2010.