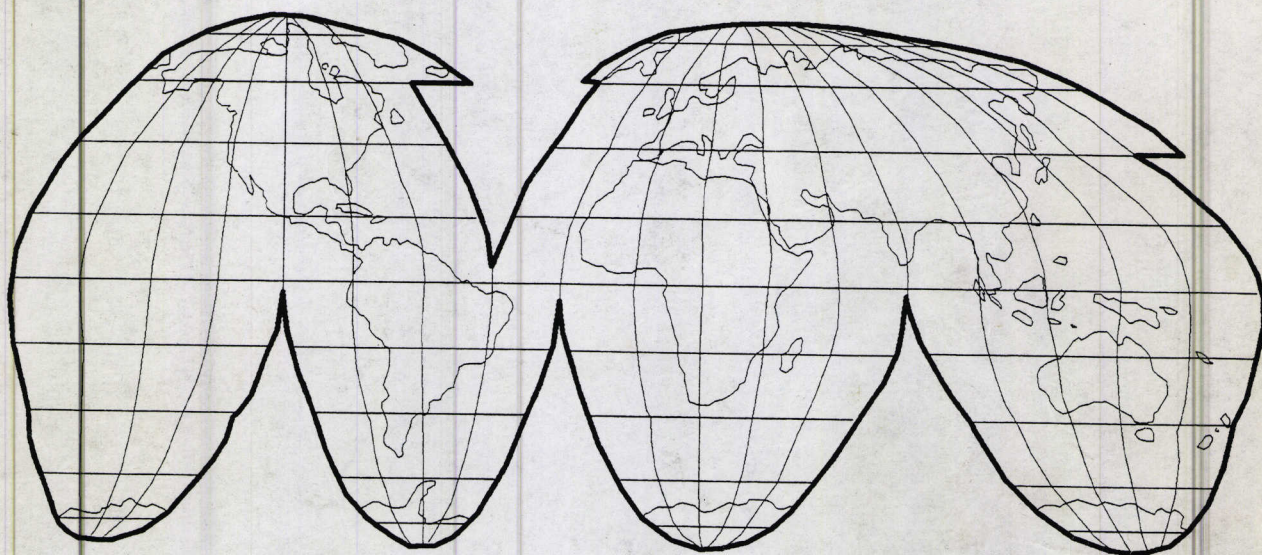


A Indústria

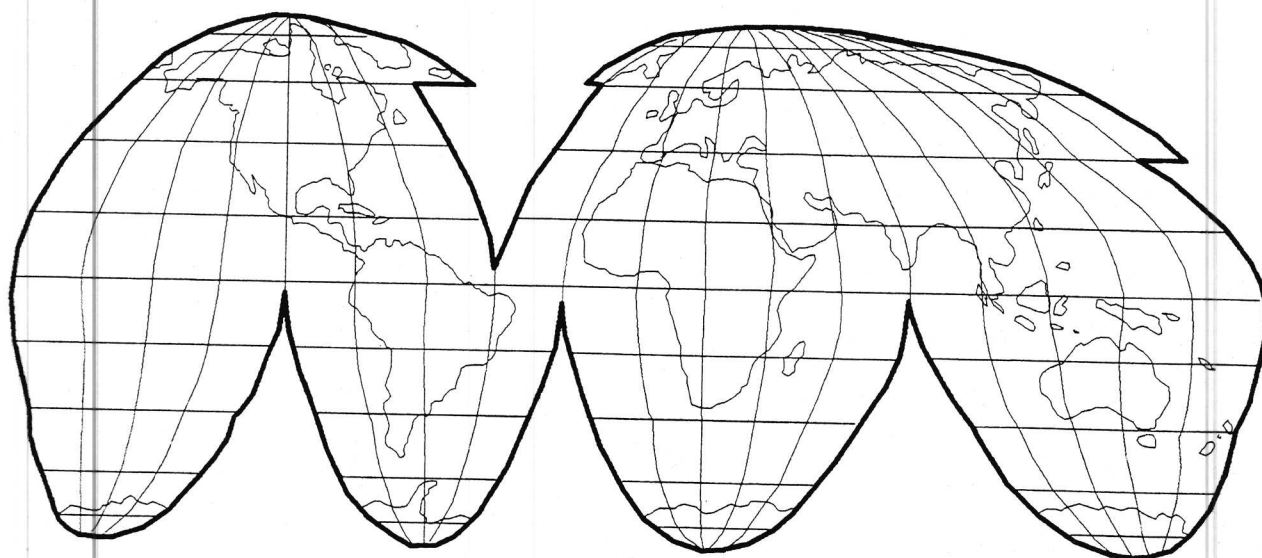
Marinha Mercante Construção Naval



Ambiência *Síntese*

*Área de Projetos de Infra-Estrutura - AI
Departamento de Infra-Estrutura e Transportes - DEINT*

Marinha Mercante Construção Naval



Ambiência *Síntese*

*Área de Projetos de Infra-Estrutura - AI
Departamento de Infra-Estrutura e Transportes - DEINT*



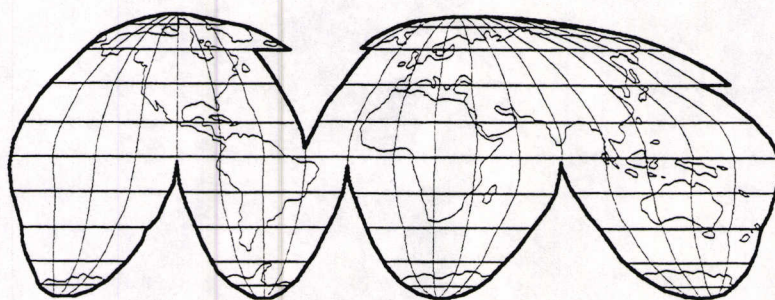
9978501-3

AC 99785

SUMÁRIO

- ① PROJETO BRASIL
- ② NOVO PADRÃO DE FINANCIAMENTO
- ③ FUNDO DA MARINHA MERCANTE - FMM
- ④ MUNDO REAL
- ⑤ NA DIREÇÃO DA COMPETITIVIDADE PLENA

A INDÚSTRIA MARÍTIMA



1

PROJETO BRASIL

BRASIL

INTEGRAÇÃO COMPETITIVA



Abertura Crescente

Movimento Crescente do Comércio Exterior

Exportação + Importação: 1994 - US\$ 75,0 BB
1986 - US\$ 36,4 BB



97% do Comércio Exterior ➡ Marinha Mercante
(50% Carga Geral)



Induz a Necessidade de Indústria Expressiva
Compatível com os movimentos estruturais do País



Evita

- *Afretamento exagerado de navios estrangeiros*
(migram em função da variação dos fretes,
preferencialmente rotas Leste-Oeste, que concentra
80% da Carga Geral (maior valor agregado) e 70%
de graneis (Bandeira de Conveniência - Libéria,
Panamá, Chipre etc.
- *Perfil do Comércio entre nações:*
50% Carga Geral - 30% Granel líquido - 20% Granel Sólido

MARINHA MERCANTE

Movimento Global (1994) - Comércio Exterior

US\$ 45 Bilhões - Exportação

US\$ 30 Bilhões - Importação

US\$ 75 Bilhões - TOTAL

Movimento anual conta FRETES

US\$ 7,5 Bilhões

Participação atual da Marinha Mercante Navios Próprios Armadores Nacionais (DMM)

Exportação: 4,0 %

Importação: 16,5 %

Comércio Exterior: 7,7 %

Navios Próprios: Navios de registro e bandeira brasileira, construídos no Brasil e de propriedade de empresa brasileira de navegação

Navios Afretados: Navios de bandeira brasileira. Não são de propriedade de empresa brasileira de navegação.

META PROPOSTA

*Comércio Exterior: Navios Próprios: 20 %
Navios Afretados: 20%
Total Geral: 40%*

*Proposta de Divisão 50 / 50
(Navios Próprios / Navios Afretados)*

Frota Atual

*7,7% da conta frete (US\$ 7,5 Bilhões)
US\$ 0,58 Bilhões / ano*

Frota Proposta (em 10 anos)

*20,0 % da conta fretes (US\$ 7,5 Bilhões)
US\$ 1,5 Bilhões/ano
(divisas em fretes retidos no país)*

Frota Atual de Longo Curso (próprios)

*98 Navios
6.379.892 TPB
Responsável por 7,7 % do Comércio Exterior*

PARA ATINGIR META PROPOSTA

*Transporte de 20% do Comércio Exterior
brasileiro com Navios Próprios*

Construção de :

10.200.000 TPB

Previsão de Recursos de:

*US\$ 10,0 Bilhões
(US\$ 980 / TPB)*

PRAZO: 10 anos

Recursos : Até US\$ 1,0 Bilhão / ano

LONGO PRAZO

Tem como fundamento a necessidade de se atrair investimentos privados para o setor de Marinha Mercante.

Fundamento da Proposta:

ATRAIR

**INVESTIMENTOS
PRIVADOS**

*investimentos privados
fundos de pensão
corporações*

Adoção de critérios claros e transparentes

Padrões de operação transparentes:

Armadores e Estaleiros

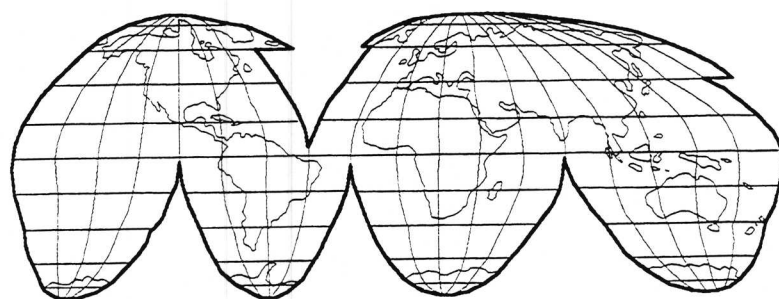
Modernização Empresarial (joint-ventures, processo decisório, democratização do capital)

Introdução das figuras:

Armador / Proprietário / Operador

Oferecimento, por parte do governo, de benefícios aos investidores; criação de títulos compatíveis com a INDÚSTRIA MARÍTIMA (títulos de Longo Prazo, com participação no faturamento de grupo de embarcações que constituiriam empresa de navegação (conforme prática internacional))

A INDÚSTRIA MARÍTIMA



2 NOVO PADRÃO DE FINANCIAMENTO

AMBIÊNCIA INTERNA

MARÇO / 1995

A queda da arrecadação do AFRMM - Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante e a irregularidade dos fluxos de recursos destinados ao Fundo da Marinha Mercante - FMM (Construção Naval), que vem ocorrendo desde 1990, sua inserção no contexto de receita da União e portanto em seu orçamento e a intermitência na concessão de prioridades aos projetos de Marinha Mercante por parte da Comissão Diretora do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM/MT (por carência de recursos disponíveis) até sua total interrupção em jun/93 (processo retomado a partir de jul/94) contaminaram de tal forma a consistência do sistema de financiamento existente que acabaram por consagrar o desequilíbrio operacional dos estaleiros e suas condições mínimas de competitividade. Tudo isto em um ambiente inflacionário exacerbado, incompatível com este tipo de indústria, cujas obras envolvem ciclo de até 2/3 anos.

A quebra estrutural de encomendas, de lenta implementação, gerou a ampliação do que se denominou chamar de "Buraco Negro" (1993/1995), cada vez com menor possibilidade de superação. Agrava ainda mais a situação os contrangimentos políticos impostos a Fronape e Docenave em negociar com o BNDES, para que efetivem compras de embarcações conforme suas necessidade que são substanciais, aos quais se somam as indefinições estratégicas resultantes das discussões sobre privatização.

Um perverso efeito colateral provocado por medidas básicas inseridas no contexto das políticas de estabilização, fundamental para existência da própria indústria, nos coloca em uma armadilha. Os segmentos que compõem a Indústria Marítima estão inseridos integralmente em ambiência internacional - são exportadores de serviços cuja eficácia, inclusive, é fundamental para a consistência dos movimentos estruturais do país, na direção da abertura econômica. Assim, todos estão lastreados em Dólares em suas receitas, com parcela significativa de suas despesas em Real. As dificuldades operacionais dos armadores, que já vem gerando demandas judiciais (indexadores) para reduzir valores a pagar (fluxo) das amortizações (estoque) de investimentos junto ao BNDES, vem provocando o desmanche da demanda existente.

É evidente que a demanda para a Construção Naval com Fronape e Docenave tem um patamar/perfil de encomendas e outro, somente com empresas nacionais privadas de navegação, em geral frágeis financeiramente e com demanda pulverizada, e que significa aumento exponencial do risco para o BNDES.

Torna-se perceptível também, que sem "funding" e mecanismos acessórios adequados às novas condições do país, a probabilidade da Indústria de Construção Naval perder os dois mercados (sem falar no de exportação), torna-se bastante forte, no curto prazo, uma vez que o sistema de financiamento atual, instável e sem competitividade, tornou-se definitivamente incompatível para as empresa de navegação nacionais.

O retardamento de soluções direcionadas para obtenção de um adequado "funding" para os investidores, poderá provocar ainda entraves insuperáveis decorrentes de desequilíbrios econômico-financeiros produzidos em contratos pré-existent, ampliando ainda mais as consequências do "Buraco Negro" e inviabilizando definitivamente o setor da Indústria Marítima.

X

CONSELHO MONETÁRIO NACIONAL

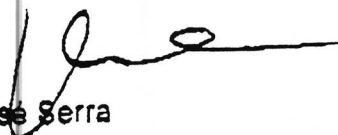
CMN n.º 155/95

Revisão das Normas Reguladoras para
aplicação dos Recursos do FMM -
Fundo da Marinha Mercante

Como é do conhecimento de V. Exas., em atendimento ao disposto no art. 26 do Decreto-Lei nº 2404, de 27/12/87, este Conselho, mediante o Voto nº 109/95, de 30/08/95, promoveu ampla readequação nas Normas Reguladoras para Aplicação dos Recursos do Fundo da Marinha Mercante.

2. O objetivo dessa readequação é o de proporcionar aos setores da marinha mercante e indústria naval melhores condições de competitividade, mediante a adequação do custo dos recursos de financiamento aos parâmetros do mercado internacional, além da busca da agregação de outras fontes de recursos.
 3. Em decorrência da redução dos prazos de amortização e carência utilizados nas operações com recursos do Fundo, a demanda por navios não foi ativada. Isto ocorreu porque os estudos de viabilidade econômica das embarcações constitutivas dessa demanda foram realizados com base nos prazo de amortização - significativamente maiores - estabelecidos no Voto CMN 332/87, de 17.07.87.
 4. Assim, parece adequado estabelecer um período de transição entre a sistemática de prazos adotada no Voto nº 332 e a atual, que é redutora desses prazos.
 5. Além disso, o acompanhamento das condições econômico-financeiras hoje prevalentes na marinha mercante e indústria naval demonstram que esse período de transição deve estender-se até o mês de abril do próximo ano, o que é considerado essencial para a apresentação dos projetos e materialização dos financiamentos, nos níveis pretendidos.
- 13

6. Assim, propõe o BNDES que as operações de financiamento, no âmbito do Fundo da Marinha Mercante, cuja prioridade tiver sido apreciada e acolhida pela Comissão Diretora do FMM até 30/04/96, tenham seus prazos de amortização fixados em conformidade com o Voto nº 332/87. Cumpre salientar que, por esta medida dizer respeito exclusivamente aos recursos do FMM, não tem qualquer repercussão sobre o fluxo de caixa dos recursos ordinários do BNDES, agente do FMM



José Serra

Voto do Conselheiro

Em 23.11.95

ANEXO

NORMAS REGULADORAS PARA APLICAÇÃO DOS RECURSOS DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE**I - DAS CONDIÇÕES FINANCEIRAS APLICÁVEIS AOS EMPRÉSTIMOS CONCEDIDOS PELO FUNDO DA MARINHA MERCANTE**

Art. 1º - As condições financeiras aplicáveis às operações realizadas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, na qualidade de Agente Financeiro do Fundo de Marinha Mercante - FMM, são as aqui estabelecidas, de acordo com a Medida Provisória nº 1174/95, de 27/10/95.

Art. 2º - Os percentuais dos encargos e os prazos a serem observados nas diversas modalidades de operações são os seguintes:

a - Em todas as operações:

- Comissão de Estudo, de 0,2% (dois décimos por cento) do valor da colaboração financeira solicitada, observado o limite máximo estipulado pelo Agente Financeiro para as suas operações ordinárias;
- Comissão de Reserva de Crédito de 0,1% (um décimo por cento), cobrável por período de 30 (trinta) dias ou fração, observadas as condições estipuladas pelo Agente Financeiro.

b - Financiamento para construção de embarcações:

- Prazo de carência: até 3 (três) anos;
- Prazo de amortização: até 9 (nove) anos para todos os segmentos de navegação apoiados;
- Juros:
 - 1) navegação de longo curso e cabotagem;
6% (seis por cento) ao ano.
 - 2) navegação interior:
4% (quatro por cento) ao ano.

C - Financiamento para jumborização e conversão de embarcações

- Prazo de carência: até 3 (três) anos;
- Prazo de amortização: até 9 (nove) anos;
- Juros: 7% (sete por cento) ao ano.

d - Financiamento para aquisição e instalação de equipamentos destinados ao reaparelhamento e modernização de embarcações:

- Prazo de carência: até 2 (dois) anos;
- Prazo de amortização: até 5 (cinco) anos;
- Juros: 7% (sete por cento) ao ano.

e - Financiamento para reparo de embarcação a ser realizado no País:

- Prazo de carência: até 1 (um) ano;
- Prazo de amortização: até 2 (dois) anos;
- Juros: 7% (sete por cento) ao ano.

f - Financiamento para construção de embarcações destinadas à exportação:

- Prazo de pagamento: em uma única parcela, até o 2º dia útil seguinte ao do fechamento do câmbio relativo ao pagamento do preço da embarcação ou na data de vencimento estabelecida no Contrato de Financiamento à Produção, vigorando a hipótese que ocorrer em primeiro lugar;
- Juros: 6% (seis por cento) ao ano.

g - Financiamento para construção de diques flutuantes, dragas e cabreias:

- Prazo de Carência: até 3 (três) anos;
- Prazo de amortização: até 9 (nove) anos;
- Juros: 6% (seis por cento) ao ano.

h - Financiamento para construção de navios auxiliares e hidrográficos ou oceanográficos destinados a Marinha do Brasil:

- Prazo de Carência: até 3 (três) anos;
- Prazo de amortização: até 9 (nove) anos;
- Juros: 6% (seis por cento) ao ano.

i - Financiamento destinado à complementação de recursos do FMM e de outras fontes alocadas pelo Agente Financeiro, de que trata o inciso III do Art. 16 do Decreto-Lei nº 2.404, com a nova redação que lhe é dada pela Medida Provisória referida no Art. 1º:

- Prazo de Carência: o mesmo da operação principal;
- Prazo de amortização: o mesmo da operação principal;
- Juros: 2% (dois por cento) ao ano.

j - Financiamento mediante a utilização de recursos do crédito reserva de que trata o inciso IV do Art. 16 do Decreto-Lei nº 2.404, com a nova redação que lhe é dada pela Medida Provisória referida no Art. 1º:

- Prazo de Carência: o mesmo da operação principal;
- Prazo de amortização: o mesmo da operação principal;
- Juros: 10% (dez por cento) ao ano.

I - Outros financiamentos a armadores, empresas de navegação e estaleiros nacionais, bem como a órgãos ou entidades governamentais, no interesse da política de Marinha Mercante, e de atividades conexas ou complementares:

- Serão observadas as condições usualmente aplicadas pelo Agente Financeiro, em cada modalidade de financiamento.

Parágrafo 1º - As operações de financiamento de que tratam as letras "b", "c", "g" e "h" deste artigo terão prazo de amortização de 12 (doze) anos, desde que contratadas até 31 de dezembro de 1998.

Parágrafo 2º - Os pedidos de financiamento priorizados pela Comissão Diretora do Fundo da Marinha Mercante até 30 de abril de 1996 terão seu prazo de amortização fixado em consonância com o disposto no Voto CMN nº 332/87, de 17/07/87.

Parágrafo 3º - Os juros fixados neste artigo poderão ser capitalizados durante o período de carência, por solicitação dos beneficiários da operação.

Parágrafo 4º - As garantias das operações de que trata a presente Resolução serão definidas pelo Agente Financeiro, em consonância com suas Políticas Operacionais.

Art. 3º - Os financiamentos, bem como os respectivos saldos devedores, serão referenciados pelo contravalor, em moeda nacional, da cotação do dólar dos Estados Unidos da América, divulgada pelo Banco Central do Brasil.

Art. 4º - Observado o disposto nos artigos precedentes, os demais encargos moratórios ou compensatórios serão praticados nos mesmos padrões adotados pelo Agente Financeiro em suas operações ordinárias.

II - DAS COMISSÕES REMUNERATÓRIAS DO AGENTE FINANCEIRO

Art. 5º - 2% (dois por cento) ao ano, incidentes sobre o saldo devedor anual dos empréstimos e devidos pela concessão de financiamento concedido com recursos do FMM ou de outras fontes, a título de administração, pagável por ocasião da liquidação das prestações de principal e demais encargos incidentes.

Art. 6º - 6% (seis por cento) ao ano, incidentes sobre o saldo devedor anual dos empréstimos e devidos pela concessão de financiamento concedido com recursos do FMM ou de outras fontes, a título de assunção dos riscos da operação, pagável por ocasião da liquidação das prestações de principal e demais encargos incidentes.

Art. 7º - 1% (um por cento) incidente sobre o reembolso das prestações de principal e encargos dos contratos de financiamento, pagável na liquidação das mesmas, cujo risco é suportado pelo FMM, em operações aprovadas pelo Ministério dos Transportes, com base no parágrafo 5º, do art. 12 do Decreto-lei nº 1.801, de 18 de agosto de 1960 ou contratadas até 31 de dezembro de 1967.

III - DO DIFERENCIAL ENTRE O CUSTO DE CAPTAÇÃO DE RECURSOS APLICADOS PELO AGENTE FINANCEIRO E O CUSTO DOS FINANCIAMENTOS CONTRATADOS COM OS BENEFICIÁRIOS FINAIS

Art. 8º - O diferencial apurado entre o custo dos recursos captados pelo Agente Financeiro e o custo dos financiamentos contratados com os beneficiários finais será suportado, exclusivamente, com recursos do FMM, deduzida a parcela destinada ao serviço da dívida assumida pela União, na qualidade de sucessora da extinta Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAM.

IV - DOS PROCEDIMENTOS PARA CONTRATAÇÃO DAS OPERAÇÕES

Art. 9º - A contratação das operações de crédito dependerá de inexistência de débito do interessado junto à União e às entidades da Administração Federal, em atenção ao que dispõe a Medida Provisória nº 1175/95, de 30.10.95.

NOVO PADRÃO DE FINANCIAMENTO PARA CONSTRUÇÃO NAVAL

Propostas Referenciais - 10/07/1995

1) Novo padrão de financiamento, abrangendo todos os "fundings" disponíveis (FMM, BNDES, FAT-Cambial)

- * Fat-Cambial = Var. Cambial + 6% + Spread
- Custo BNDES = Var. Cambial + Libor (Equalização FMM)
- * FMM = Var. Cambial + 6% + Spread (Não tem equalização FMM)

2) Condições Básicas

	MT/DMM	SYNDARMA	SINAVAL	BNDES
Nível de participação	85	85	85	85(Nac) 60(Exp.)
Prazos (Car,Amort.)	3+12	4+15	4+15	3+15 (até 3/96) 3+12 (até 12/98) - 3+9
Taxa de Juros (LC,C,NI)	6 / 4	6 / 4 / 3	6 / 4 / 3	6 / 4

3. Os recursos do FMM deverão, preferencialmente, ser direcionados para cobertura dos riscos do programa

3.1) Remuneração BNDES (Despesas com custeio)

- 3.1.1) equalização do diferencial taxa fixa de juros tomador (6 ou 4%) e a libor
- 3.1.2) cobertura do "spread" do BNDES - 6% (para o programa - por operação)
- 3.1.3) taxa de administração - 2% (saldo devedor)

3.2) Riscos de Construção

3.2.1) Empresas de Navegação Nacionais (Clientes)

* Diferencial entre custos efetivos internos e a variação cambial, nos contratos de financiamento à produção, para as empresas de navegação nacionais. No caso de análise do agente financeiro considerar pertinente, os recursos, se utilizados, serão retornáveis em prazos idênticos aos do financiamento original com 2% de juros a.a (além de V.C.), no limite de até 10% do valor da obra.

3.2.2) Exportação (Estaleiros clientes)

* Para o enfrentamento das questões referentes a eventual não término da obra por quaisquer motivos (moeda, orçamento, imprevistos) haverá reserva de crédito no montante de até 20% do preço de venda da embarcação (os recursos, caso utilizados, serão retornáveis com taxa de juros da ordem de 10% a.a (além de V.C.), contra entrega da embarcação e eficácia da carta de garantia de crédito do importador, ou seja, nas mesmas condições da operação original)

NOTA 1: Constituir-se-á uma conta no BNDES, provida com recursos do FMM, objetivando registrar e lastrear a movimentação referente aos quatro mecanismos de cobertura de risco acima citados.

NOTA 2: Não se altera o esquema de atribuições de competência hoje existentes entre o Ministério dos Transportes e o BNDES.

Atos do Poder Executivo

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.183, DE 23 DE NOVEMBRO DE 1995.

Institui a Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP, dispõe sobre a remuneração dos recursos do Fundo de Participação PIS-PASEP, do Fundo de Amparo ao Trabalhador, do Fundo da Marinha Mercante, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º A partir de 1º de dezembro de 1994, o Banco Central do Brasil divulgará a Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP, apurada de acordo com o disposto nesta Medida Provisória e em normas a serem baixadas pelo Conselho Monetário Nacional.

Art. 2º A TJLP será calculada a partir da rentabilidade nominal média, em moeda nacional, verificada em período imediatamente anterior ao de sua vigência, dos títulos da Dívida Pública externa e interna de aquisição voluntária.

Art. 3º As normas a que se refere o art. 1º, in fine, a serem baixadas pelo Conselho Monetário Nacional, deverão, dentre outros aspectos, conter:

- I - período de vigência da TJLP, observado o prazo mínimo de três meses;
- II - prazos mínimos para enquadramento dos títulos como de longo prazo;
- III - especificação dos títulos da Dívida Pública interna e externa que servirão de base para cálculo da TJLP;
- IV - o prazo do período de apuração da rentabilidade a que se refere o caput do art. 2º;
- V - as proporções em que a rentabilidade nominal média em moeda nacional de cada título será considerada no cálculo da TJLP.

Parágrafo único. O Conselho Monetário Nacional, observada a legislação em vigor, poderá estabelecer outras hipóteses de aplicação da TJLP, além das previstas nesta Medida Provisória.

Art. 4º Os recursos do Fundo de Participação PIS-PASEP, do Fundo de Amparo ao Trabalhador e do Fundo da Marinha Mercante, repassados ao BNDES ou por este administrados e destinados a financiamentos contratados a partir de 1º de dezembro de 1994, terão como remuneração nominal, a partir daquela data, a TJLP do respectivo período, ressalvado o disposto no § 1º do art. 5º e nos arts. 6º e 7º desta Medida Provisória.

Parágrafo único. O BNDES transferirá, nos prazos legais, ao Fundo de Participação PIS-PASEP e ao Fundo de Amparo ao Trabalhador o valor correspondente à TJLP aludida no caput deste artigo, limitada a seis por cento ao ano, capitalizada a diferença, podendo o Conselho Monetário Nacional, após manifestação favorável do Conselho Deliberativo do Fundo de Amparo ao Trabalhador - CODEFAT e do Conselho Diretor do Fundo de Participação PIS-PASEP, alterar esse limite.

Art. 5º O BNDES poderá aplicar até vinte por cento dos recursos repassados pelo Fundo de Amparo ao Trabalhador, excetuados os de que trata o art. 11 desta Medida Provisória, em operações de financiamentos a empreendimentos e projetos destinados à produção ou comercialização de bens com reconhecida utilidade internacional.

§ 1º Os recursos referidos no caput deste artigo, bem como os saldos devedores dos financiamentos a que se destinam, serão referenciados pelo contravalor, em moeda nacional, da cotação do dólar dos Estados Unidos da América, divulgada pelo Banco Central do Brasil.

§ 2º O limite estabelecido no caput deste artigo poderá ser ampliado por decisão do Conselho Deliberativo do Fundo de Amparo ao Trabalhador - CODEFAT.

Art. 6º Os recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador aplicados nas operações de financiamentos de que trata o art. 5º desta Medida Provisória terão como remuneração a Taxa de Juros para Empréstimos e Financiamentos no Mercado Interbancário de Londres (LIBOR), informada pelo Banco Central do Brasil, estabelecida em cada operação de financiamento.

Parágrafo único. O BNDES transferirá ao Fundo de Amparo ao Trabalhador a remuneração prevista no caput deste artigo, no prazo a que se refere o art. 3º da Lei nº 8.019, de 11 de abril de 1990.

Art. 7º Os recursos do Fundo da Marinha Mercante destinados a financiamentos contratados a partir de 1º de setembro de 1995, bem como os respectivos saldos devedores, serão referenciados pelo contravalor, em moeda nacional, da cotação do dólar dos Estados Unidos da América, divulgada pelo Banco Central do Brasil.

Parágrafo único. Os encargos e comissões, bem como os prazos, nas hipóteses de que trata o caput deste artigo, serão definidos pelo Conselho Monetário Nacional.

Art. 8º A partir de 1º de dezembro de 1994, os recursos dos Fundos mencionados no art. 4º desta Medida Provisória, repassados ao BNDES ou por este administrados e destinados a financiamentos contratados até 30 de novembro de 1994, terão a Taxa Referencial - TR a que alude o art. 25 da Lei nº 8.177, de 1º de março de 1991, substituída pela TJLP, ajustada por fator de redução a ser definido pelo Conselho Monetário Nacional, mantidos os juros previstos nos §§ 2º e 3º do art. 2º da Lei nº 8.019, de 11 de abril de 1990, exclusivamente para os recursos ali aludidos.

Art. 9º Será admitida a aplicação, a partir de 1º de setembro de 1995, do critério de que trata o art. 7º, em substituição ao previsto no art. 8º desta Medida Provisória, quanto aos recursos do Fundo da Marinha Mercante e aos saldos devedores dos financiamentos a que se destinam, contratados até 31 de agosto de 1995.

Parágrafo único. A substituição prevista no caput deste artigo se dará por opção dos beneficiários dos financiamentos ali aludidos, em prazos e condições a serem regulamentados pelo BNDES.

Art. 10. A apuração dos valores das obrigações pecuniárias devidas ao Fundo de Participação PIS-PASEP, ao Fundo de Amparo ao Trabalhador e ao Fundo da Marinha Mercante, bem assim dos valores dos saldos devedores dos financiamentos realizados com os respectivos recursos, será efetuada com base no critério *pro rata temporis*.

Art. 11. O disposto nesta Medida Provisória aplica-se aos depósitos especiais de recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador, definidos pelo art. 9º da Lei nº 8.019, de 11 de abril de 1990, alçado pelo art. 1º da Lei nº 8.352, de 28 de dezembro de 1991, a partir da liberação dos empréstimos realizados com os referidos recursos, quando destinados a programas de investimento voltados para a geração de empregos e renda.

Art. 12. Os saldos das contas dos participantes do Fundo de Participação PIS-PASEP terão, a partir de 1º de dezembro de 1994, a Taxa Referencial - TR a que alude o art. 38 da Lei nº 8.177, de 1º de março de 1991, substituída pela TJLP, ajustada pelo fator de redução a que alude o art. 8º desta Medida Provisória.

Art. 13. A partir de 1º de dezembro de 1995, o Conselho Deliberativo do Fundo de Amparo ao Trabalhador - CODEFAT, o Conselho Diretor do Fundo de Participação PIS-PASEP e a Comissão do Fundo da Marinha Mercante poderão propor ao Conselho Monetário Nacional a adoção de outros critérios legais para a remuneração dos respectivos recursos, em substituição à TJLP de que trata esta Medida Provisória.

Art. 14. Observado o disposto no art. 8º, in fine, desta Medida Provisória, ficam revogados o art. 25 da Lei nº 8.177, de 1º de março de 1991, e os §§ 2º e 3º do art. 2º da Lei nº 8.019, de 11 de abril de 1990.

Art. 15. Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 1.147, de 24 de outubro de 1995.

Art. 16. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 23 de novembro de 1995; 174ª da Independência e 107ª da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Pedro Malan

Paulo Pava

José Serra

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.184, DE 23 DE NOVEMBRO DE 1995.

Cria a Gratificação de Desempenho de Atividade de Fiscalização, a Gratificação de Desempenho de Atividade de Proteção ao Voo, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º Fica instituída a Gratificação de Desempenho de Atividade de Fiscalização devida aos ocupantes dos cargos efetivos de Engenheiro Agrônomo, Zootecnista, Químico e Farmacêutico do Ministério da Agricultura, do Abastecimento e da Reforma Agrária, em exercício das atividades de fiscalização e controle de produtos de origem animal ou vegetal.

Parágrafo único. A Gratificação de Desempenho de Atividade de Fiscalização a que se refere este artigo será concedida aos servidores com carga horária de quarenta horas semanais.

Art. 2º Fica instituída a Gratificação de Desempenho de Atividade de Proteção ao Voo devida aos ocupantes dos cargos efetivos de níveis superior e intermediário do Grupo-Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo - DACTA.

Parágrafo único. A Gratificação de Desempenho de Atividade de Proteção ao Voo a que se refere este artigo será concedida aos servidores com carga horária de quarenta horas semanais.

Art. 3º As Gratificações de que tratam os arts. 1º e 2º terão como limite máximo 2.238 pontos por servidor, correspondendo cada ponto a 0,0936% do maior vencimento básico dos respectivos níveis superior e intermediário, observados o disposto no art. 2º da Lei nº 8.477, de 29 de outubro de 1992, e os limites estabelecidos no art. 12 da Lei nº 8.460, de 17 de setembro de 1992, e no art. 2º da Lei nº 8.852, de 4 de fevereiro de 1994.

§ 1º As Gratificações serão calculadas obedecendo critérios de desempenho individual dos servidores e institucional dos órgãos e entidades, conforme disposto no conjunto dos Ministros das respectivas áreas e do Ministro da Administração Federal e Reforma do Estado, no prazo de até sessenta dias.

§ 2º Os servidores titulares de cargos de que tratam os arts. 1º e 2º, quando cedidos para órgãos e entidades do Governo Federal, para o exercício de funções de confiança, perceberão as Gratificações:

- a) sem restrições, quando para o exercício de cargos em comissão de níveis DAS-5, DAS-6 e de Natureza Especial, ou equivalentes;
- b) limitadas a cinquenta por cento do valor previsto no caput deste artigo, quando para o exercício de cargo em comissão de nível DAS-4, ou equivalente.

§ 3º Não farão jus às Gratificações os servidores cedidos nas condições do § 2º, para o exercício de cargos de direção, chefia e assessoramento de nível DAS-3 e inferiores ou equivalentes, ou para Estados, Distrito Federal e Municípios.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.208 DE 24 DE NOVENO DE 1995.

Altera a legislação referente ao Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e ao Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º Os arts. 5º, 10, 11, 16 e parágrafo único do art. 29 do Decreto-Lei nº 2.404, de 1 de dezembro de 1987, alterado pelo Decreto-Lei nº 2.414, de 12 de fevereiro de 1988, pela Lei nº 742, de 20 de março de 1989, e pela Lei nº 8.032, de 12 de abril de 1990, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 5º

III -

a) por bolos, nacionais ou estrangeiros, quando não empregadas em viagem de caráter comercial;

b) nas atividades de exploração e de apoio à exploração de hidrocarbonetos e outros minerais sob a água, desde que na zona econômica exclusiva brasileira;

IV -

c) exportados temporariamente para outro país e condicionados a reimportação em prazo determinado;

d) armamentos, produtos, materiais e equipamentos importados pelos Ministérios militares, ficando condicionados, em cada caso, à declaração do titular da Pasta respectiva de que a importação destina-se a fins exclusivamente militares e é de interesse para a segurança nacional;

e) destinados à pesquisa científica e tecnológica, conforme disposto em lei, cabendo ao CNPq encaminhar ao órgão competente do Ministério dos Transportes, para fins de controle, relação de importadores e o valor global, por entidade, das importações autorizadas;

V -

b) importadas em decorrência de atos firmados entre pessoas jurídicas, de direito público interno, celebrados e aprovados pelo Presidente da República e ratificados pelo Congresso Nacional, que contenham cláusula expressa de isenção de pagamento do AFRMM, sendo o pedido de reconhecimento de isenção formulado ao órgão competente do Ministério dos Transportes;

c) que sejam objeto das operações previstas nos regimes estabelecidos no art. 78 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, ficando a isenção condicionada à exportação para o exterior das mercadorias submetidas aos regimes aduaneiros especiais, excusando-se do atendimento desta condição a efetiva exportação das operações realizadas a partir de 5 de outubro de 1990, nos termos do § 2º do art. 1º da Lei nº 8.402, de 8 de janeiro de 1992;

d) importadas pela União através de órgão federal da Administração direta e entidades autárquicas e fundacionais supervisionadas;

e) que retornem ao País nas seguintes condições:

1. enviadas em consignação e não vendidas nos prazos autorizados;

2. por defeito técnico que exija sua devolução, para reparo ou substituição;

3. por motivo de modificação na sistemática do país importador;

4. por motivo de guerra ou calamidade pública;

5. por quaisquer outros fatores comprovadamente alheios à vontade do exportador brasileiro;

f) que sejam destinadas ao consumo ou industrialização na Zona Franca de Manaus e Amazonas, excetuadas armas, munições, fumo, bebidas alcoólicas, perfumes e automóveis de passageiros;

g) importadas por permissionários autorizados pelo Ministério da Fazenda, para venda exclusivamente em lojas francas, a passageiros de viagens internacionais;

h) submetidas a transbordo ou baldeação em portos brasileiros, quando destinadas à exportação e provenientes de outros portos brasileiros;

i) que estejam expressamente definidas em lei como isentas do AFRMM.

§ 1º Sobre as mercadorias destinadas a porto brasileiro, que efetuarem baldeação ou transbordo em um ou mais portos nacionais, não incidirá novo AFRMM, referente ao transporte entre os citados portos, se este já tiver sido calculado sobre o frete desde a sua origem até seu destino final.

§ 2º Ficam suspensas do pagamento do AFRMM, passando o novo prazo de recolhimento, correspondente à totalidade ou à parte de carga, a partir da data de sua nacionalização, nos seguintes casos, desde que não estejam alcançados pelas isenções previstas nesta Lei:

a) as mercadorias submetidas aos seguintes regimes aduaneiros especiais:

1. trânsito aduaneiro;
2. entreposto aduaneiro;
3. entreposto industrial;

b) as mercadorias submetidas aos seguintes regimes aduaneiros especiais:

1. depósito especial alfandegado;
2. depósito afiançado;
3. depósito franco;

"Art. 10.

I -

e) para pagamento de prestações de principal e encargos de empréstimos concedidos pelo Agente Financeiro, com recursos de outras fontes, que tenham por objeto as modalidades de apoio previstas nos itens I, 2 e 3 da alínea "a" do inciso I do art. 16.

II - computacionalmente, na amortização de dívidas vencidas decorrentes dos empréstimos referidos nas alíneas "d" e "e" do inciso anterior.

"Art. 11. Os valores depositados nas contas especial (art. 8º, inciso III) e vinculada (art. 10) poderão ser aplicados pelo Agente Financeiro em operações de mercado aberto, com títulos públicos federais, de emissão do Tesouro Nacional, revertendo-se o produto da aplicação à conta do Fundo da Marinha Mercante."

"Art. 16.

I - em apoio financeiro reembolsável, mediante concessão de empréstimo, ou para bonificação garantida concedida:

a) a empresas brasileiras de navegação, até 35% do valor do projeto aprovado;

1. para construção de embarcações em estaleiros brasileiros;

2. para o reparo de embarcações próprias, quando realizado por empresas brasileiras;

3. para a manutenção ou modernização de embarcações próprias, inclusive para a aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por empresas brasileiras;

b) a empresas brasileiras de navegação, estaleiros brasileiros e outras empresas ou entidades brasileiras, para projetos de pesquisa e desenvolvimento científico ou tecnológico e formação de recursos humanos voltados para os setores da marinha mercante, construção ou reparo naval;

c) a estaleiros brasileiros, para financiamento à produção de embarcações destinadas à exportação, até o custo por cento do seu preço de venda;

d) à Marinha do Brasil, para a construção de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, em estaleiros brasileiros;

e) a empresas brasileiras, para a construção de diques flutuantes, dragas e cabreias, no interesse da marinha mercante brasileira, em estaleiros brasileiros;

f) para outras aplicações em investimentos, no interesse da marinha mercante brasileira.

II - no pagamento ao Agente Financeiro:

a) de valor correspondente à diferença apurada entre o custo de captação para o Agente Financeiro e o custo dos financiamentos contratados com o beneficiário;

b) das comissões devidas pela concessão de financiamentos realizados com recursos do FMM e de outras fontes, a título de administração ou risco das operações;

c) da comissão devida pela administração de operações aprovadas pelo Ministro de Estado dos Transportes com base no § 5º do art. 12 do Decreto-Lei nº 1.801, de 18 de agosto de 1980, ou contratadas até 31 de dezembro de 1987;

III - na 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 dez por cento do valor do contrato de construção de embarcação destinada ao mercado interno;

IV - na construção de um crédito-reserva, até o limite de 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 assegurar o término da obra, no caso de descumprimento da correspondente obrigação de fazer, por parte do estaleiro.

§ 1º As comissões de que tratam as alíneas "b" e "c" serão fixadas pelo Conselho Monetário Nacional, e revistas a cada biênio, e serão cobradas, exclusivamente, com recursos do FMM, deduzida a parcela destinada ao serviço da dívida assumida pela União, na qualidade de sucessora da extinta Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAM.

§ 2º As operações financeiras reembolsáveis, resultantes das aplicações a que se referem os incisos III e IV, terão seus prazos e encargos regulados na forma do disposto no art. 26."

"Art. 29.

Parágrafo único. O orçamento anual do FMM poderá conter dotações para despesas que se refiram ao pagamento do serviço da dívida, de estudos e projetos do interesse da marinha mercante e dos serviços administrativos da arrecadação."

Art. 2º Fica o FMM autorizado a efetuar, até 31 de dezembro de 1995, cessão de créditos ao Agente Financeiro, relativos às operações de financiamento realizadas com recursos do FMM, contratadas a partir de 31 de dezembro de 1987, com risco do agente.

§ 1º A autorização concedida nos termos do caput deste artigo fica condicionada à audiência prévia da Secretaria do Tesouro Nacional.

§ 2º Nos casos em que exercida a faculdade de que trata o caput deste artigo, o Agente Financeiro transferirá ao FMM direitos que detinha contra o Tesouro Nacional.

§ 3º Caso o montante dos direitos do agente financeiro contra o Tesouro Nacional seja inferior ao dos valores cedidos, o saldo será liquidado na forma referida no inciso II do art. 16 do Decreto-Lei nº 2.404, de 1987, com a redação dada pelo art. 1º desta Medida Provisória.

§ 4º O FMM utilizará os direitos recebidos do agente para quitação de suas obrigações vencidas junto à União, na qualidade de sucessora da extinta SUNAMAM, em relação ao sistema bancário e à indústria naval.

Art. 3º Não se aplica ao disposto no inciso V, alínea "c", do art. 5º do Decreto-Lei nº 4.04, de 1987, as operações realizadas nos termos do § 2º do art. 1º da Lei nº 8.402, de 1992.

Art. 4º Revogam-se o parágrafo único do art. 15 e os arts. 17, 18, 19 e 20 do Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, e o art. 11 da Lei nº 7.742, de 20 de março de 1989.

Art. 5º Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 1.174, de 27 de outubro de 1995.

Art. 6º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 24 de novembro de 1995; 174ª da Independência e 107ª da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Pedro Malan
Odacir Klein
José Serra

DECRETO Nº 1.716, DE 24 DE NOVEMBRO DE 1995.

Dispõe sobre os procedimentos para escolha e nomeação de membros do Conselho Nacional de Educação, de que trata o art. 8º da Lei nº 4.024, de 20 de dezembro de 1961.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 8º da Lei nº 4.024, de 20 de dezembro de 1961, com a redação dada pela Lei nº 9.131, de 24 de novembro de 1995,

DECRETA:

Art. 1º A escolha e a nomeação dos membros da Câmara de Educação Básica e da Câmara de Educação Superior, que compõem o Conselho Nacional de Educação, obedecerão ao disposto neste Decreto.

Art. 2º A escolha de pelo menos a metade dos conselheiros que integrarão cada uma das câmaras será feita mediante consulta a entidades da sociedade civil, coordenada pelo Ministério da Educação e do Desporto.

§ 1º As entidades consultadas elaborarão lista tripartite a ser encaminhada ao Ministério da Educação e do Desporto, juntamente com os currículos vitae dos indicados.

§ 2º As entidades relacionadas às áreas de atuação das Câmaras poderão apresentar lista tripartite para cada uma das Câmaras.

§ 3º As indicações deverão incidir sobre brasileiros de reputação ilibada, que tenham estado envolvidos em educação, à ciência e à cultura, podendo incluir em nome que não sejam associados ou de titulares de instituições associadas às entidades consultadas.

Art. 3º O Ministério da Educação e do Desporto preparará lista única para cada uma das câmaras, contendo os nomes indicados, na forma do artigo anterior.

Parágrafo único. As listas de que trata o caput deste artigo serão apresentadas às entidades previamente consultadas, que novamente indicarão ao Ministério da Educação e do Desporto os dois nomes mais convenientes, sendo permitida a coincidência de apenas um nome em relação à lista tripartite elaborada nos termos do art. 2º.

Art. 4º O Ministério da Educação e do Desporto preparará duas listas contendo o resultado da indicação mencionada no artigo anterior, submetendo-as ao Presidente da República, que colherá e nomeará os conselheiros de cada uma das Câmaras que compõem o conselho, considerando os requisitos mencionados no § 3º do art. 2º, e a necessidade de estarem representadas todas as regiões do País e as diversas modalidades de ensino.

§ 1º A quantidade de nomes constantes de cada uma das listas de que trata este artigo não poderá exceder o triplo do número de vagas a serem preenchidas em cada Câmara.

§ 2º Para efeito do que dispõe o § 6º do art. 8º da Lei nº 4.024, de 1961, cada Câmara terá em sua primeira composição, seis integrantes com mandato de quatro anos e cinco com mandato de dois anos.

Art. 5º O Ministério da Educação e do Desporto divulgará a relação das entidades que são consultadas para cada uma das Câmaras, bem como os prazos para o processo de elaboração das listas de que se referem os arts. 2º e 3º deste Decreto.

Art. 6º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 24 de novembro de 1995; 174ª da Independência e 107ª da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Paulo Renato Souza

DECRETO Nº 1.717, DE 24 DE NOVEMBRO DE 1995.

Estabelece procedimentos para prorrogação das concessões dos serviços públicos de energia elétrica de que trata a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto nas Leis nºs 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 9.174, de 7 de julho de 1995,

DECRETA:

Art. 1º As atuais concessões ou direitos reconhecidos de exploração de serviço público de geração, transmissão e distribuição de energia elétrica, desde que não alcançados pelo art. 43 da Lei

nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, poderão ser seus prazos prorrogados, de acordo com a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, mediante requerimento, nos termos deste Decreto.

Parágrafo único. Para fins da prorrogação a que se refere este Decreto, considerar-se-á como prazo da concessão ou do direito reconhecido de exploração de serviço público de energia elétrica, sucessivamente:

a) o prazo constante do contrato de concessão;

b) o prazo fixado ao ato de outorga ou no instrumento de reconhecimento do direito;

c) trinta anos, contados a partir da publicação do ato de outorga no Diário Oficial da União ou da data do reconhecimento do direito;

d) trinta anos, a partir do início da operação comercial ou, na ausência de comprovação dessa data, do início da depreciação contábil do investimento.

Art. 2º O requerimento de prorrogação deverá ser dirigido ao Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica - DNAEE, acompanhado de documentos comprobatórios da qualificação jurídica, técnica, financeira e administrativa do interessado, bem como da regularidade e adimplimento de seus encargos junto a órgãos públicos, obrigações fiscais, previdenciárias, compromissos contratuais firmados com órgãos e entidades da Administração Pública Federal e obrigações decorrentes da exploração do serviço de energia elétrica, inclusive do pagamento da compensação financeira pela exploração de recursos hídricos.

§ 1º O requerimento de prorrogação do prazo de que trata este artigo, concernente às concessões vincendas, deverá ser apresentado em até seis meses antes do advento do termo final respectivo, observado o disposto no parágrafo único do artigo anterior, facultada sua apresentação até 8 de julho de 1996.

§ 2º Quando se tratar de concessão em caráter precário, com prazo vencido, ou que estiver em vigor por prazo indeterminado, bem como de direito reconhecido de exploração de serviço público de energia elétrica, o requerimento de prorrogação deverá ser apresentado até 8 de julho de 1996.

§ 3º Recebido o requerimento, o DNAEE manifestar-se-á dentro de noventa dias quanto à prorrogação pretendida. No caso de indeferimento do pedido, o requerente poderá, no prazo de quinze dias, contado da publicação do ato do DNAEE no Diário Oficial da União, interpor recurso ao Ministro de Estado de Minas e Energia.

§ 4º As concessões extintas pela não apresentação do requerimento no prazo legal serão relacionadas em ato do DNAEE, publicado no Diário Oficial da União.

§ 5º Em portaria específica, o DNAEE indicará os documentos exigidos para a comprovação do que trata o caput deste artigo e estabelecerá os procedimentos complementares aos pedidos de prorrogação.

Art. 3º É delegada ao Ministro de Estado de Minas e Energia competência para conceder as prorrogações de prazo de que trata este Decreto.

Art. 4º As prorrogações das concessões somente terão eficácia com a celebração do respectivo contrato de concessão e publicação de seu extrato, o qual deverá ser assinado no prazo de 180 dias, contado da publicação do ato de prorrogação.

§ 1º Os contratos de concessão serão individualizados por tipo de atividade, de geração, de transmissão e de área de distribuição reagrupada segundo critérios de racionalidade operacional e econômica.

§ 2º Juntamente com o requerimento a que se refere o art. 2º deste Decreto, a concessionária deverá apresentar ao DNAEE a discriminação de seus custos, por central de geração, por instalação ou sistema de transmissão integrante da rede básica e por área reagrupada de distribuição, apurados separadamente, com as correspondentes propostas tarifárias.

§ 3º A proposta tarifária deverá refletir os custos específicos dos serviços objeto das concessões a serem prorrogadas, aferidos pelo DNAEE, com base nos pressupostos de serviço adequado, modicidade das tarifas e equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Art. 5º As concessões ou os direitos reconhecidos de exploração de serviço público de energia elétrica, relativos a empreendimentos de geração atenuados ou paralisados quando da edição da Lei nº 8.987, de 1995, alcançados pelo art. 20 da Lei nº 9.074, de 1995, cujo prazo remanescente da concessão não for suficiente para amortização do investimento, poderão ter os respectivos prazos prorrogados, nos termos deste Decreto, desde que aprovados pelo DNAEE o plano de conclusão da obra, apresentado no prazo fixado no art. 44 da Lei nº 8.987, de 1995, e o compromisso de participação de investimentos privados.

§ 1º O requerente terá até 45 dias, a contar da publicação deste Decreto, para complementar o plano de conclusão da obra, com os seguintes requisitos:

a) requerimento de prorrogação;

b) relatório técnico da situação atual da obra para a qual se pretende obter prorrogação do prazo de concessão, destacando as alterações ocorridas em relação ao projeto básico aprovado pelo DNAEE;

c) orçamento original do empreendimento e revisões posteriores, indicando os respectivos impactos no cronograma físico da obra;

d) orçamento atualizado do empreendimento, incluindo demonstrativo de recursos necessários para a conclusão da obra;

e) justificativa técnico-econômica para a conclusão da obra, acompanhada de demonstrativo do custo previsto da energia a ser gerada;

f) modelo de participação do investimento privado na conclusão da obra e o correspondente cronograma de implementação;

g) cronograma físico-financeiro do empreendimento, detalhando as etapas realizadas e a realizar;

h) datas previstas para entrada em operação das unidades geradoras;

i) proposta justificada do prazo necessário à amortização do investimento;

j) Ficha de Apresentação do Orçamento - FAO e Ficha de Apresentação de Custos Realizados - FAR da obra, conforme Portaria DNAEE nº 64, de 5 de abril de 1988.

AGENDA - 01/12/95 IMPLEMENTAÇÃO NOVO PADRÃO FINANCIAMENTO FMM
--

<i>ASSUNTO</i>	<i>BNDES</i>	<i>EXTERNO</i>
<i>(1) Contrato Padrão</i>	<i>AI / AJ / AF</i>	
<i>(2) Negociação Cessão Crédito FMM</i>	<i>AJ / AF</i>	<i>Tesouro/MPO</i>
<i>(3) Empréstimos Ponte/FAT</i>	<i>AI / AJ / AF</i>	
<i>(4) Definição Padrão equalização Libor</i>	<i>AI / AF / AP</i>	
<i>(5) Dívida SUNAMAM 1996 (negociação)</i>	<i>AI / AF</i>	<i>Tesouro/MPO</i>
<i>(6) Orçamento União 96 (itens novo padrão)</i>	<i>AF / AP</i>	<i>MPO</i>
<i>(7) Convênio BNDES / MT</i>	<i>AI / AJ / AF</i>	<i>MT</i>
<i>(8) IP Data-Base</i>	<i>AI</i>	
<i>(9) Negociação Armadores-Estaleiros</i>	<i>AI / AF</i>	
<i>Saldo devedor TJLP x Dólar</i>		
<i>MP 1082 - TJLP x Dólar (alter. indexador)</i>	<i>AI / AF</i>	

JORNAL DO COMÉRCIO - 21.11.95

L.C. PINTO AMANDO

ARMADORES DESMOTIVADOS

A medida do Conselho Monetário Nacional, tão festejada, que estendeu os prazos de financiamento de navios de 12 para 15 anos, cujo texto até ontem, ainda era desconhecido, não motivou muito os armadores a decidir por novas encomendas.

Excitou, sem dúvidas os armadores "sem navios", cuja meta empresarial se resume ao enquadramento aos preceitos da Portaria 671, que prevê capital mínimo e outros requisitos para uma pessoa jurídica obter carta e conseguir entrar para o clube fechado dos armadores.

Na órbita dos armadores, a compreensão da medida é que ela contempla sobretudo a indústria naval, além de o Governo ter preferência por renovar a casta de armadores, como cristãos novos, reabilitados, ou por empresas estrangeiras.

Essa previsão se fundamenta no desprezo que o Governo manifesta quando atende o setor marítimo, com decisões supérfluas, postergando o principal, **sine die**. A prorrogação dos prazos de financiamento por seis meses, ainda sem eficácia, está sendo considerada um engodo.

A comparação com outros segmentos econômicos revela que quando o Governo quer, resolve o problema à velocidade da luz: é o caso dos bancos e dos ruralistas, para não citar os menos importantes, que os privilegiados registram no dia a dia da administração. Na navegação mercante, o impasse vai continuar, a menos que a caótica legislação elaborada para substituir o artigo 178, seja alterada profundamente.

Básicamente, para atender o setor e mostrar interesse de o País ser detentor de uma frota de navios mercantes capaz de manter sua soberania, algumas providências terão que ser efetivadas, tais como, a desoneração dos impostos incidentes sobre a navegação.

Da mesma forma a concessão de tratamento idêntico aos armadores que estão sob a pressão imposta pelo sobre - preço do saldo devedor resultante do casuísmo provocado pela mudança do indexador anterior para a Taxa de Juros de Longo Prazo, o que implicou uma inaceitável inovação nas regras, depois do contrato iniciado.

A idéia em maturação - de antemão rejeitada - é de que o armador, nesse caso, assumiria, inicialmente, as prestações dos novos navios em valores normais, deixando as remanescentes para o final do contrato, com todos os ônus que dali

advierem. Constatase, então, que o processo em curso é uma barganha inaceitável, pois cria-se, no direito comercial o instituto da inadimplência retroativa.

Por isso, a medida que alonga os prazos de financiamento por seis meses só servirá aos "sem navios" que não estarão sujeitos aquele ônus, mesmo assim, sob forte ansiedade, pois o prazo de enquadramento na Portaria 671 se esgota no dia 3 de dezembro.

Presume-se, portanto, que o Governo Federal esteja influenciado por grupos poderosos interessados em eliminar do mapa os navios de bandeira brasileira. E, aí, vai uma denuncia grave: a ausência de navio brasileiro no comércio marítimo internacional, como desejam, permitirá ao embarcador falsificar o Conhecimento de Carga - Bill of Lading - documento que define o valor do frete, que poderá ser alterado para maior, pois, a empresa de navegação estrangeira não estará sujeita a declarar seus lucros no Brasil.

Caso contrário, se o BL for expedido por armador brasileiro, o lucro aparecerá, deixando a descoberto o Imposto de Renda, principalmente.

A conta será grafada em fretes falsos, em até o dobro do valor, em nada afetando o navio estrangeiro, que apenas depositará a diferença em um banco no exterior. O armador brasileiro não pode ter essa flexibilidade porque na declaração de renda terá sinais de superfaturamento e, evidente, terá que pagar por isso.

O paraíso fiscal "de fato" que a utilização reiterada desses expedientes viabilizou está prestes a se transformar em um paraíso fiscal "de direito", em prejuízo do genuíno armador nacional, espécie quase em extinção.

L. C. PINTO AMANDO

Órfãos políticos

Está próximo o fim das divergências entre armadores que disputaram o comando da entidade de classe, o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítimas - Syndarma. É o que se deduz das sugestões encaminhadas ao Governo pela duas correntes hoje existentes no segmento, objetivando modificar o Projeto de Lei 1125.

A disputa pelo Syndarma foi tão acirrada que precisou sentença judicial para decidir quem presidiria a entidade dos armadores. O resultado terminou empatado em 17 votos para cada chapa, com um voto impugnado, que deu, pela decisão da Justiça, a vitória à chapa de oposição, liderada pelo armador Gonçalo Borges Torrealba.

Os integrantes da chapa perdedora resolveram criar uma nova entidade, a Associação dos Armadores Brasileiros(AAB) - uma versão da antiga Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso, que foi extinta com o fortalecimento do Syndarma.

O presidente da AAB, Meton Soares, acha que é hora de rever os conceitos que levaram à divisão da categoria, chegando a afirmar que as propostas apresentadas são iguais, um sintoma visível de aproximação entre os dois grupos.

Meton Soares tem desenvolvido esforços no sentido de unir a categoria e, da mesma forma, o presidente do Syndarma, Gonçalo Torrealba, que também procura tornar coesa a categoria. As duas lideranças já se entendem, estando de comum acordo no sentido de que a desunião só interessa aos inimigos da classe.

Mas, paralelamente ao rasgar de sedas, é notório que a navegação e a indústria naval estão órfãos de padrinhos no Governo. O Ministério dos Transportes não emprestou sua força para remover o principal impasse, gerado pela indexação dos contratos de financiamentos pela Taxa de Juros de Longo Prazo(TJLP), desperdiçando uma parceria capaz de evitar o aprofundamento da crise que se desenvolveu em torno do assunto.

A retroatividade da dívida indexada pela TJLP elevou o saldo devedor aos pincaros, ao longo deste ano, em função das dificuldades enfrentadas para desvincular a TJLP dos indexadores, que o setor pretendia fossem atrelados à variação cambial.

A dívida cresceu, transformando-se numa "bolha", difícil de desinchar, tendo por resultado a ausência de encomendas de navios, pois os armadores estão longe de alcançar o equilíbrio financeiro. Em compensação, os gastos com afretamentos de navios estrangeiros subirão em dimensões geométricas.

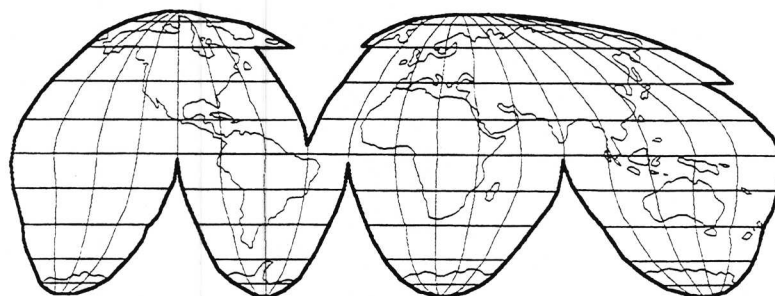
O Governo precisa entender, porém, que está num processo de controle artificial que poderá afetar todo o Plano Real. A Taxa de Juros de Longo Prazo foi uma questão de influência mortal para os setores e a retroatividade veio a acumular obstáculos que só contribuíram para agravar a situação.

Hoje, a "bolha" só será desinflada por influência política, pois, o próprio Governo gerou esta distorção e, nada mais natural, que ele mesmo, assumindo a autoria de seus atos, tente corrigi-los. Fora desta alternativa, só resta a mais drástica, de o criador matar sua criação, condenando, de vez, a indústria naval e a marinha mercante ao desaparecimento.

Os setores só não estão em situação ainda pior pelas gestões de uns poucos deputados e autoridades do Estado, que se esforçam em compreender o desacerto do Governo Federal. Não é à toa que os segmentos enfrentam dificuldades para solucionar seus problemas, parecendo que estão sem força política para tanto.

Na verdade, falta conhecimento, informação, de modo que congressistas e representantes do Governo entendam como os setores funcionam, em todo o mundo. Por isso mesmo, a união das categorias é prioridade absoluta, constituindo-se na única ferramenta capaz de provocar a virada do jogo a que estão submetidos. A hora é essa.

A INDÚSTRIA MARÍTIMA

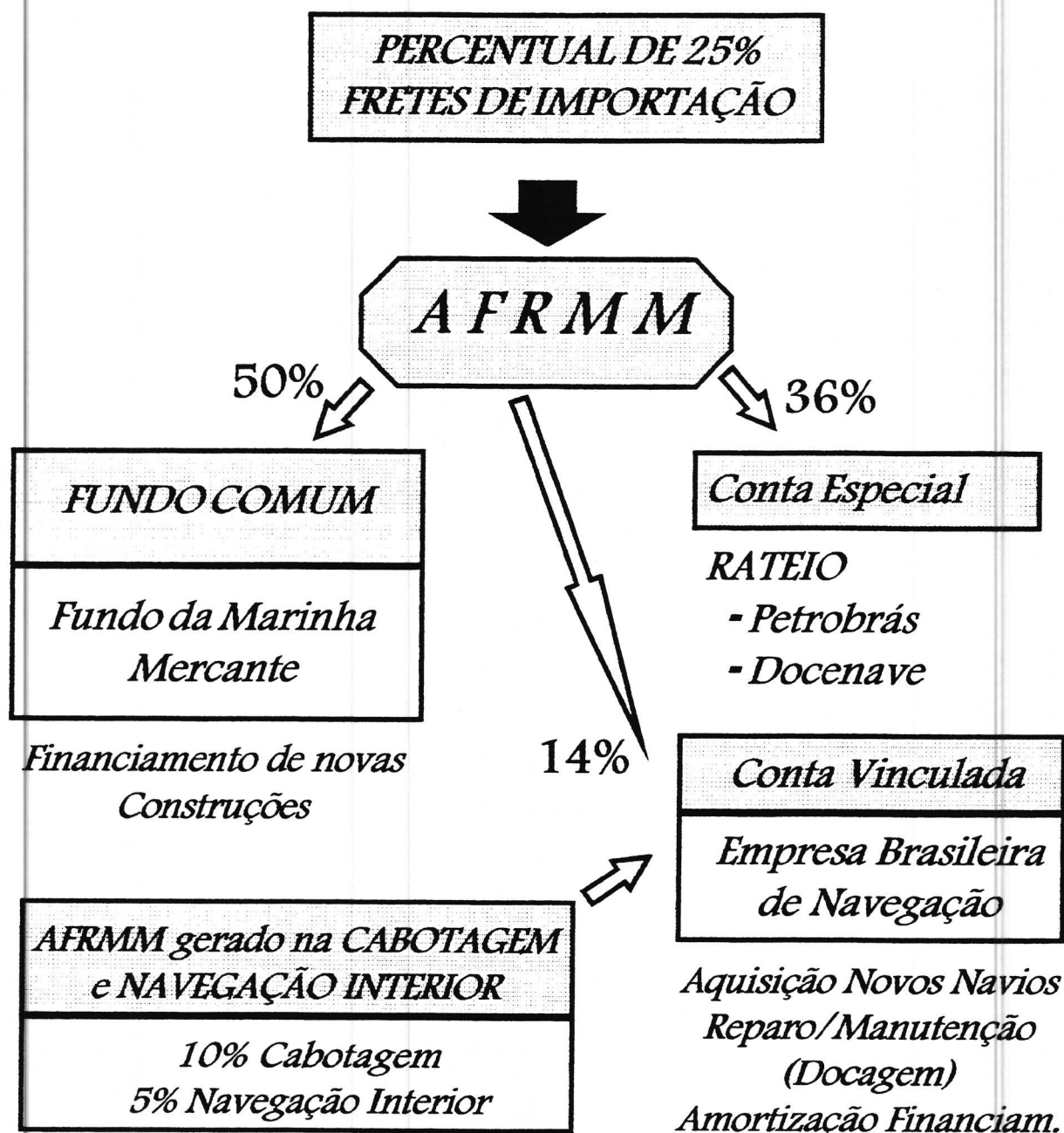


③

F M M

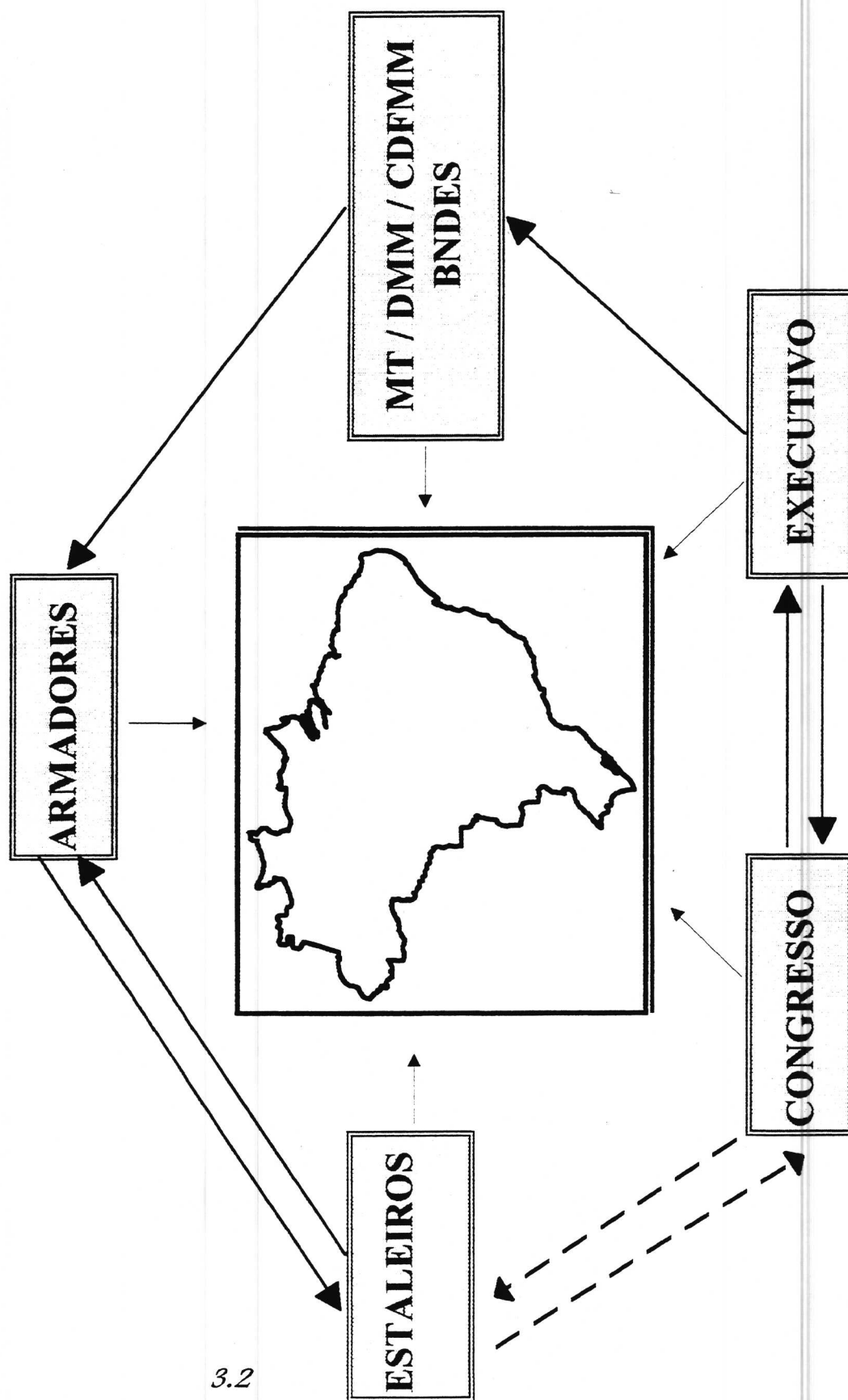
FUNDO DA MARINHA MERCANTE

RECURSOS ARRECADADOS AFRMM



OBS: Os recursos arrecadados por todas as empresas de navegação nacionais, cujo percentual é depositado na Conta Especial, são a seguir rateados para depósito nas Contas Vinculadas, a menos das Empresas estatais dedicadas ao transporte de granéis. Essas duas Empresas tem direito somente ao percentual de 14% depositado diretamente na Conta Vinculada

AGENTES DO SISTEMA DE FINANCIAMENTO DOS SETORES DE MARINHA MERCANTE E CONSTRUÇÃO NAVAL



PONTOS RELEVANTES

LEI 8.032 DE 13.04.90

REDUZIU A ALÍQUOTA DE COBRANÇA DO AFRMM PARA 25% SOBRE O FRETE DE IMPORTAÇÃO (ANTERIORMENTE ESSA ALÍQUOTA ERA DE 50%) E COM ISSO, HOVE UMA QUEDA DE CERCA DE 60% NA ARRECADAÇÃO (MÉDIA DOS ANOS 80 = US\$ 500,0 MM/ANO E MÉDIA DOS ANOS 90 = US\$ 200,0 MM/ANO)

OS RECURSOS ARRECADADOS DE AFRMM, AO CONTRÁRIO DO QUE OCORRIA ANTERIORMENTE, PASSAM PELO CAIXA ÚNICO DA UNIÃO, TENDO COMO CONSEQUÊNCIA, A NÃO LIBERAÇÃO NOS PRAZOS PREVISTOS, NÃO CORREÇÃO DOS RECURSOS DEPOSITADOS, RETENÇÃO DE PARTE DOS RECURSOS (PERDA DE US\$ 130,0 MM NOS ANOS 1992/1993).

PROCESSO DE CONCESSÃO DE PRIORIDADES

INTERROMPIDO EM MAR/90 COM A EXTINÇÃO DO CONSELHO DIRETOR DO FMM ATÉ A CRIAÇÃO DA COMISSÃO DIRETORA DO FMM EM SET/90. DESDE ENTÃO, FLUXO DESCONTÍNUO DE CONCESSÃO DE PRIORIDADES ATÉ COMPLETA INTERRUÇÃO EM JUL/93. RETOMADA DO PROCESSO SOMENTE EM JUL/94. NO ENTANTO, COM O ADVENTO DA TJLP, A DEMANDA EXISTENTE NÃO SE CONCRETIZOU.

UTILIZAÇÃO DE RECURSOS ORDINÁRIOS DO BNDES NO FINANCIAMENTO PARA CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES. OS RECURSOS DO FMM PASSARIAM A SER UTILIZADOS NO PAGAMENTO DAS COMISSÕES DO BANCO, NA EQUALIZAÇÃO DOS JUROS DO FINANCIAMENTO E EM CRÉDITOS RESERVAS PARA OS NOVOS CONTRATOS (10% MERCADO INTERNO - 20% EXPORTAÇÃO). A CORREÇÃO PREVISTA PARA O SETOR PASSA A SER REFERENCIADA AO DÓLAR NORTE AMERICANO COM JUROS DE 6% a.a PARA LONGOCURSO E CABOTAGEM E 4% PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR. (SET/1995)

PARTICIPAÇÃO DA BANDEIRA BRASILEIRA NO COMÉRCIO EXTERIOR EM 1982: PARTICIPAÇÃO DE 26,2% COM NAVIOS PRÓPRIOS (16,6% NA EXPORTAÇÃO E 41,1% NA IMPORTAÇÃO) EM 1993: PARTICIPAÇÃO DE 7,7% COM NAVIOS PRÓPRIOS (3,9% NA EXPORTAÇÃO E 16,5% NA IMPORTAÇÃO)

CONGRESSO/ EXECUTIVO

• *RECURSOS VINCULADOS AO ORÇAMENTO DA UNIÃO (INCOMPATÍVEL COM ATIVIDADE EMPRESARIAL);*

• *PROJETOS DE LEI EM ANDAMENTO (DE EFICÁCIA DUVIDOSA) - Deps CARLOS SANTANA E SALOMÃO (PLENÁRIO DA CÂMARA);*

• *REDUÇÃO DO ORÇAMENTO PREVISTO PARA INVESTIMENTOS (DE US\$ 490,0 MM PARA US\$ 290,0 MM EM 1994)*

• *MANIPULAÇÃO DO ORÇAMENTO DO FMM (NÃO RESPEITA ACORDOS DA CÂMARA SETORIAL)*

• *RETENÇÃO DE RECURSOS DO AFRMM (TESOURO) - RETENÇÃO ATUAL (AGOSTO/95) = R\$ 280 MM*

• *RECURSOS DO AFRMM PARA FINS NÃO PREVISTOS*

• *IMPEDIMENTO PARA OPERAR COM FINANCIAMENTO DE LONGO PRAZO COM EMPRESAS ESTATAIS (PETROBRÁS, DOCENAVE, MARINHA) - SUPERADO EM SET/95*

• *NOVO BEFIEX (PREVISÃO DE REDUÇÃO NA ARRECADAÇÃO DO AFRMM - VIA ISENÇÕES)*

MT / DMM / CDFMM / BNDES

• INEXISTÊNCIA DE POLÍTICAS PARA O SETOR (ATÉ 1994);

• QUEDA DA ARRECADAÇÃO = NÃO CONCESSÃO DE PRIORIDADES POR 1½ ANOS = QUEBRA DO FLUXO DO SISTEMA DE FINANCIAMENTO = DESMANTELAMENTO DA INDÚSTRIA (MARINHA MERCANTE E CONSTRUÇÃO NAVAL);

• POSTURA PASSIVA NO ENFRENTAMENTO DOS PROBLEMAS CONJUNTURAIS/ESTRUTURAIS DO SETOR E ENTRE OS AGENTES ENVOLVIDOS NO PROCESSO

• CAUSADORES, POR OMISSÃO, DO "BURACO NEGRO" (1993/1995), NO FLUXO DE ENCOMENDAS PARA OS ESTALEIROS, DE CONSEQUÊNCIAS IMPREVISÍVEIS (21 NAVIOS EM CONSTRUÇÃO E 2 EM ANÁLISE) (70 NAVIOS NA CDFMM ATÉ JUL/94)

*• INFORMAÇÕES ACIMA REFLETEM POSIÇÃO DEZ/94
DEZ/95: PROCESSO DE PRIORIDADE RESOLVIDO
FUNDING PARA O SETOR RESOLVIDO
7 NAVIOS EM CONSTRUÇÃO
DESMANCHE DO NÍVEL DE ENCOMENDAS: TJLP
DESCOLAMENTO DE PASSIVOS CONTRATUAIS
(SALDOS ORIUNDOS PLANO REAL x US\$)
JUL/94 - SET/95*

ARMADORES

- GRUPOS EMPRESARIAIS DE PORTE COMO EXCEÇÃO, GRANDE NÚMERO DE PEQUENAS EMPRESAS, BAIXA COMPETITIVIDADE, FRÁGIL SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA, BAIXO COMPROMISSO COM ASPECTOS VOLTADOS À MODERNIDADE EMPRESARIAL;
- QUEDA NA PARTICIPAÇÃO DA BANDEIRA BRASILEIRA NO COMÉRCIO INTERNACIONAL (1982 - 26,2% E 1993 - 7,7% COM NAVIOS PRÓPRIOS);
- NÃO RENOVAÇÃO DA FROTA = NAVIOS OBSOLETOS = ELEVÇÃO DOS CUSTOS OPERACIONAIS = PERDA DA COMPETITIVIDADE;
- ALTAMENTE DEPENDENTES DA EFICIÊNCIA DOS MECANISMOS INTERNOS (CDFMM, DMM E BNDES);
- REMANESCE COMO CALDO(OU RESCALDO) CULTURAL O "PRINCÍPIO DE ALARICO, EMPRESÁRIO DA TRANSNAVE. "MARINHA MERCANTE É UM BOM NEGÓCIO, DESDE QUE NÃO SE PAGUE A EMBARCAÇÃO", SÍNDROME QUE APARECE PREDOMINANTEMENTE NA FASE DA CONSTRUÇÃO (RECURSOS PRÓPRIOS);
- DESEMPENHO OPERACIONAL AGRAVADO A PARTIR DO PLANO REAL (JUL/94) - DESCOLAMENTO PASSIVO, COM REBATE DIRETO NA CAPACIDADE DE INVESTIMENTO, COMPETITIVIDADE PREJUDICADA PELO CUSTO BRASIL (IMPOSTOS, LEGISLAÇÃO TRIBUTÁRIA E TRABALHISTA);
- DEPENDÊNCIA DE MARINHA MERCANTE EXTERNA (GRANDE Nº DE AFRETAMENTOS);
- EXPORTAÇÃO DE NAVIOS (FLAG OUT) PARA FUGIR DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA (SÓ OS NAVIOS HIPOTECADOS AO FMM PERMANECEM)

ESTALEIROS

- *AUSÊNCIA DE POLÍTICAS SETORIAIS E ALTAMENTE DEPENDENTES DA EFICIÊNCIA DOS AGENTES DO SISTEMA DE FINANCIAMENTO EXISTENTE. A NÃO SUPERAÇÃO DO "BURACO NEGRO (1993/1995) QUEBROU O FLUXO PRODUTIVO, DE DIFÍCIL RECUPERAÇÃO;*
- *INSUFICIÊNCIA DE RECURSOS PARA FINANCIAMENTO DA DEMANDA INTERNA E INADEQUAÇÃO DE FUNDING PARA FINANCIAMENTOS À EXPORTAÇÃO / SEGURO CAMBIAL.*
- *FALTA DE ENCOMENDAS, IMPRODUTIVOS, ALTOS PREÇOS, OCIOSOS, SEM COMPETITIVIDADE, FRÁGIL ESTRUTURA ECONÔMICO-FINANCEIRA, FORTE CRISE DE LIQUIDEZ;*
- *ALTAMENTE DEPENDENTES DA EFICIÊNCIA DOS MECANISMOS INTERNOS (CDFMM, DMM e BNDES)*
- *FALTA DE COMPROMISSO COM O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO EMPRESARIAL;*
- *POSTURA PASSIVA, SEM REPRESENTAÇÃO POLÍTICA CONTÍNUA E CONSISTENTE;*
- *PERDA IMINENTE DOS INVESTIMENTOS REALIZADOS NA INDÚSTRIA NAVAL;*
- *QUEDA DO Nº DE EMPREGOS DIRETOS: 40.000 EM 1979 PARA 9.000 EM 1994, AINDA PIOR EM 1995 (6.000);*
- *PERDA DE CREDIBILIDADE → AUSÊNCIA DO CÍRCULO DOS PAÍSES CONSTRUTORES DE EMBARCAÇÕES. → AUSÊNCIA DE PROJETOS E PERDA DE TECNOLOGIA*

ARRECAÇÃO DE AFRMM

<i>ANO</i>	<i>VALOR ARRECADADO (US\$ mil)</i>
<i>1984</i>	<i>516,262</i>
<i>1985</i>	<i>452,000</i>
<i>1986</i>	<i>562,272</i>
<i>1987</i>	<i>539,123</i>
<i>1988</i>	<i>514,123</i>
<i>1989</i>	<i>428,032</i>
<i>1990</i>	<i>265,966</i>
<i>1991</i>	<i>203,513</i>
<i>1992</i>	<i>195,142</i>
<i>1993</i>	<i>214,240</i>
<i>1994</i>	<i>243,656(total) 204,850(FMM)</i>
<i>1995 (até outubro)</i>	<i>376,356(total) 334,538(FMM)</i>

FONTE: DMM

ARRECAÇÃO DE AFRMM

1995

R\$ mil

MESES	ARRECADADO	LIBERADO	SALDO
	saldo / 94		803,5
jan	27.744,4	-	27.744,4
fev	20.313,2	3.023,5	17.289,7
mar	31.482,8	-	31.482,8
abr	30.147,4	-	30.147,4
mai	34.413,2	9.160,9	25.252,3
jun	36.367,3	-	36.367,3
jul	34.698,5	3.000,0	31.698,5
ago	31.000,2	10.000,0	21.000,2
set	27.011,9	10.039,0	16.972,8
out	34.658,8	10.000,0	24.658,8
nov (até 16/11)	16.110,6	-	16.110,6
TOTAL	323.948,2	45.223,5	279.528,2

Fonte: Ministério dos Transportes

Departamento de Marinha Mercante - DMM

Coordenação Geral do Fundo da Marinha Mercante - CGFMM

FLUXO DE CAIXA - RECURSOS FMM

	1995 (Set/Dez)	1996	1997
<i>Saldo Inicial</i>	171,937	115,186	(100,972)
RECEITA	288,178	268,670	270,983
<i>Transfer. AFRMM da STN</i>	203,704	179,240	182,566
<i>Retorno de Financiam. (1)</i>	61,302	46,000	46,000
<i>Títulos Resp. Tesouro Nac.</i>	14,212	0	0
<i>Cancel. Prioridade (2)</i>	8,960	43,430	42,417
DESPESA	344,929	484,827	431,879
<i>Dívida Externa</i>	9,776	18,835	4,209
<i>Comissão BNDES</i>	1,703	4,568	3,498
<i>Outras Despesas (3)</i>	220,000	5,000	0
<i>Liberação Fundo Perdido</i>	889	0	0
<i>Liberação Reembolsável</i>	22,964	22,129	0
<i>Contrat. e Prioridade</i>	89,597	434,295	424,172
SALDO ANUAL	115,186	(100,972)	(261,868)
<i>Diferença p/ aplicação (anual)</i>	115,186	(216,158)	(160,896)
<i>Diferença p/ aplicação (de 09/95 a 12/97)</i>		(261,868)	

- (1) Reduzido a partir de 1996 em função da MP 1.174/95 - Valores estimados
 (2) Valor estimado em 10% de desembolso para as prioridades concedidas
 (3) Repasse de recursos para o Tesouro Nacional

OPERAÇÕES NO BNDES / AI

LONGO CURSO E CABOTAGEM

NÍVEL	ARMADOR	PROJETO	VALOR (US\$ MM)	PROB.
5	Neptunia	2 Porta Contentores	130	↘
	Marbulk	5 Feeders	27	↘
	Sobrare	4 Feeders	78	↘
	Astromarítima	1 Suply-Boat RAS	18	↗
	Norsul Offshore	1 Suply-Boat RAS	23	↗
4	Frota Amazônica	2 Graneleiros	64	↗
	Frota Oceânica	2 Graneleiros	64	↗
	Transroll	2 Porta Contentores	146	↗
3	Hipermodal	1 Multi-Purpose	40	↘
	Docenave	2 Graneleiros	60	↗
	C.M.Nacional	3 Porta Contentores	199	↗
	Libra	2 Porta Contentores	90	↗
	Paulista	1 Porta Contendor	45	↗
	Global	1 Químico	50	↗
	H.Dantas	2 Graneleiros	77	↗
	Metalnave	1 Químico	24	↗
2	Frota Oceânica	2 Multi-Purpose	72	
	Sobrare	2 Rebocadores	11	
	Min. Marinha	2 Patr/2 Emb.	50	
TOTAL LONGO CURSO + CABOTAGEM			1,268	

NAVEGAÇÃO INTERIOR:

214 EMBARCAÇÕES DIVERSAS 195

TOTAL GERAL: 1,463

Risco das Operações : BNDES

Resumo das Operações do FMM (Posição 31/12/94)

<i>(US\$ milhões)</i>		<i>A Valor Contratado</i>	<i>B Saldo Devedor</i>	<i>% B/A</i>
<i>1) Risco FMM</i>	<i>2) Operação SUNAMAM</i>	<i>n.d</i>	<i>474,7</i>	<i>-</i>
	<i>3) Admin. BNDES</i>	<i>905,4</i>	<i>1,094,5</i>	<i>121</i>
<i>4) Risco BNDES (desde 1987)</i>		<i>1,385,1</i>	<i>1,039,9</i>	<i>75</i>
<i>5) Total BNDES (3+4)</i>		<i>2,290,5</i>	<i>2,134,4</i>	<i>93</i>

FONTE: AF/BNDES

◊ *Necessidade de compatibilizar os novos projetos com a visão de risco do Banco*

AValiação DE RISCO DAS OPERações FMM

FATORES DE DIFERENCIAÇÃO

- Operação de Financiamento: 4 Carência + 15 Amortização
- Geração de AFRMM: Representa até 20% do custo da embarcação
- Setor opera, inclusive a nível internacional, bastante alavancado, com 50 a 80% de endividamento em relação a ativos totais (empresas de navegação só possuem como ativo fixo as próprias embarcações, financiadas em até 80%)

CARGA GERAL
< RISCO
CUSTO, ESCALA

CONFERENCIADO ↗↗

OUTSIDER ↗

DEVE TER NAVIOS AFRETADOS

CARGAS AFRETADAS EM VOLUME
COMPATÍVEL PROJETO

PESSOAL ESPECIALIZADO

GRANEL
> RISCO
MERCADO SPOT, COMMODITIES

CONTRATO LONGO PRAZO ↘

SPOT ↘↘

GRUPO ECONÔMICO

GARANTIA DE CARGA

OBS: Garantia só se realiza com embarcação pronta.

FATORES DE RISCO

Em 10/04/95

PADRÃO MARINHA MERCANTE

- ⇒ Para reflexão AC/DCRED, visando respaldar o processo do BNDES, considerando o perfil de risco do setor
- ⇒ Ações para melhoria de transparência e credibilidade dos demonstrativos das empresas a médio prazo, mantida a estabilização da economia

FATOR 1 - CONDIÇÕES DE FINANCIAMENTO DO SETOR

- FMM - até 4 anos carência + 15 anos amortização x TJLP
- FAT CAMBLAL - correção cambial + Libor x 8% juros fixos - 3 anos carência + 9 anos de amortização (padrão internacional)

FATOR 2 - GERAÇÃO DE AFRMM

- Pode representar cerca de 20% do custo da embarcação; não é considerado no fluxo operacional da empresa para efeito de amortização do projeto.

FATOR 3 - NÍVEL DE ENDIVIDAMENTO

- Da ordem de 50 a 80% (mesmo a nível internacional), tanto maior quanto menor o número de navios próprios, pelo padrão de financiamento do setor e cujos ativos, em geral são somente as embarcações

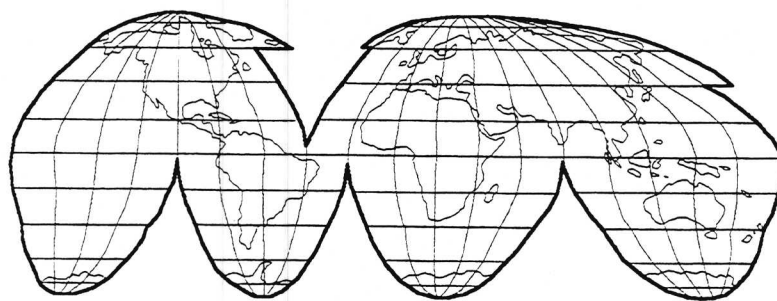
FATOR 4 - CARACTERIZAÇÃO DAS EMPRESAS

- Indução para que as empresas se transformem em SA's, para que sejam obrigadas a divulgar seus demonstrativos. Compromisso de consolidação, quando se tratar de grupos empresariais - resultado a médio prazo.

FATOR 5

- Indução para utilização de auditorias de 1º nível, com interação sistemática com BNDES, contribuindo para melhoria da credibilidade dos Demonstrativos Financeiros.

A INDÚSTRIA MARÍTIMA



4

MUNDO REAL

MUNDO REAL

Tendência de Globalização do Transporte Marítimo. As Empresas MEGACARRIERS (denominação UNCTAD para faturamento maior que US\$ 1 Bil/ano), com mais de 100 navios, operando com carga geral, após dominarem as rotas Leste-Oeste, voltam-se para as rotas Norte-Sul.

Essas Empresas operam em carga geral (maior valor agregado) e representam 25% do grupo das 50 maiores empresas de navegação do mundo (por volume de carga); 19 delas são abertas com ações em bolsa, 14 são estatais e as demais 17 encontram-se registradas na Grécia, Chipre e Leste Europeu. A única empresa brasileira constante desta lista é Petrobrás

CARACTERÍSTICAS DA COMPETIÇÃO NO SETOR

<i>Segmento</i>	<i>Competidor</i>
<i>Granéis</i>	<i>Navios registrados em Bandeiras de Conveniência. (Petróleo não há concorrência)</i>
<i>Carga Geral</i>	<i>Mega Carriers</i>

INTERNACIONALMENTE SÃO PRATICADOS PESADOS SUBSÍDIOS

MARINHA MERCANTE: Operação de navios; Isenções de encargos sociais e impostos; Utilização de registros especiais (2º Registro) - evita "FLAG-OUT" ou, permissão para que armadores utilizem Bandeiras de Conveniência (principalmente Panamá e Libéria)

CONSTRUÇÃO NAVAL: Isenções de encargos sociais e impostos, Condições diversas para financiamento à construções destinadas ao mercado interno; subsídio direto à construção, etc.

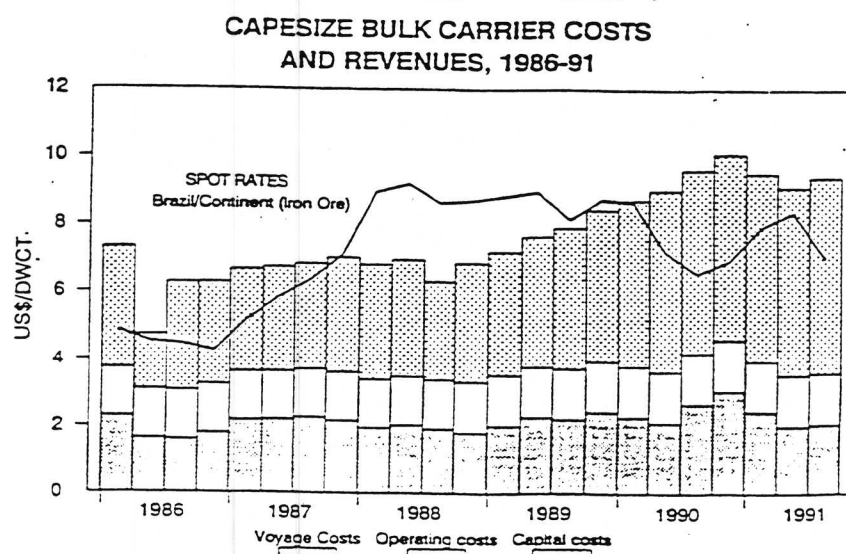
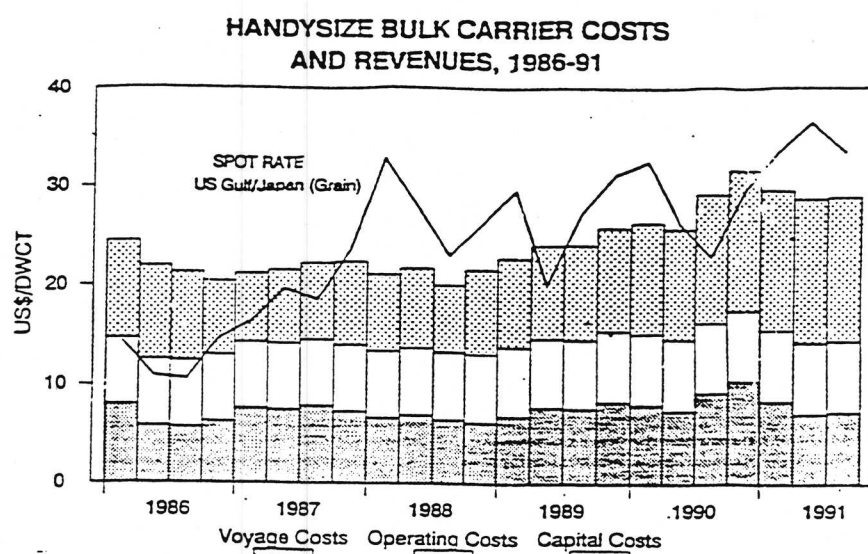
COMPARAÇÃO ENTRE TAXAS DE FRETE E CUSTOS (GRANEL SÓLIDO)

Spot Rates: Taxas negociadas diariamente - função da oferta e demanda por embarcações graneleiras - nas principais bolsas de mercado do mundo. Londres (BFI - Baltic Freight Indic - a principal), Nova Iorque e Tóquio.

Graneleiro: HANDSIZE: 25.000 tpb

PANAMAX: 75.000 tpb

CAPEXSIZE: 150.000 tpb



MARINHA MERCANTE

CUSTO MÉDIO GRANELEIRO 25.000 a 26.000 TPB (US\$/dia)			
Item de Custo	Band. Conveniência	Registro Europeu	Registro Brasileiro
Custo de Capital (*)	7,180	7,180	7,467
Custo Operacional	3,933	5,135	4,700 a 5,500
Tripulação	1,651	2,939	2,100 / 2,200
Manut. Reparos	766	730	800 / 1,000
Mat. Lubrificação	513	489	500 / 700
Seguro	674	618	600 / 800
Administração	329	329	700 / 800

CUSTO MÉDIO GRANELEIRO 37.000 a 38.000 TPB (US\$/dia)			
Item de Custo	Band. Conveniência	Registro Europeu	Registro Brasileiro
Custo de Capital	8,814	8,814	9,198
Custo Operacional	4,094	5,290	5,000 a 5,800
Tripulação	1,654	2,944	2,100 / 2,200
Manut. Reparos	809	770	900 / 1,100
Mat. Lubrificação	577	550	600 / 800
Seguro	721	693	700 / 900
Administração	333	333	700 / 800

CUSTO MÉDIO GRANELEIRO 47.000 a 48.000 TPB (US\$/dia)			
Item de Custo	Band. Conveniência	Registro Europeu	Registro Brasileiro
Custo de Capital	9,996	9,996	10,396
Custo Operacional	4,204	5,397	5,300 a 6,100
Tripulação	1,656	2,943	2,100 / 2,200
Manut. Reparos	839	799	1,000 / 1,200
Mat. Lubrificação	621	591	700 / 900
Seguro	753	734	800 / 1,000
Administração	335	335	700 / 800

Indicadores de Custo de Tripulação (US\$ milhões/ano)	
USA	2,50
Japão	1,80
Norte da Europa	1,10
Brasil	0,78
Grécia	0,64
F.O.C	0,60

(*) OECD para condições internacionais

Custo da Tripulação Brasileira (%)	
Soldada Total	100,00
13º Salário	65,91
IAPAS	45,13
FGTS	13,27
Assist.Médica/Seg.	2,50
Desp. Viagem	2,00
TOTAL	228,81

PAÍS	APOIO DIRETO	EXPOR TAÇÃO	MERCADO INTERNO
JAPÃO	NÃO	OECD Terms (★)	50 a 60% - 7,2% - 13 a 15 anos (JDB) 20% - LIBOR - 8,5 anos - (Bancos Privados)
COREIA	NÃO Oficialmente	OECD Terms (★)	Garantia Integral de manutenção do preço para exportações.
CHINA	Apoio Significante	OECD Terms	Subsídios concedidos pelo Governo
ALEMANHA	EEC 7ª diretriz	OECD Terms	OECD Terms Concessão de Subsídio direto aos estaleiros
DINAMARCA	NÃO	OECD Terms	Financiamentos subsidiados.
ITÁLIA	EEC 7ª diretriz	OECD Terms	OECD Terms Subsídio direto ao estaleiro.

★ - Seguro Cambial

7ª Diretriz - Estabelece tetos para subsídio direto aos estaleiros.

- Jan/96 (9% ▼)

EEC - Comunidade Econômica Européia.

OECD - Organization for Economic Cooperation and Development

OECD terms: 80% FINANCIAMENTO
2 ANOS DE CARÊNCIA
8,5 ANOS AMORTIZAÇÃO (17 prestações semestrais)
7,5% DE JUROS

2,5 anos Carência + 12 anos amortização

juros mínimos de 8% a.a

{ em negociação

PRINCIPAIS PAÍSES CONSTRUTORES

1988		1992		1993	
PAÍS	%	PAÍS	%	PAÍS	%
CORÉIA	32,5	JAPÃO	39,0	JAPÃO	36,6
JAPÃO	25,8	CORÉIA	21,1	CORÉIA	17,9
IUGOSLÁVIA	5,0	DINAMARCA	5,4	CHINA	6,3
TAIWAN	3,9	TAIWAN	5,1	ALEMANHA	5,8
BRASIL	3,5	ROMÊNIA	3,3	DINAMARCA	4,5
CHINA	3,3	BRASIL	2,9	POLONIA	3,5
ALEMANHA	3,2	ALEMANHA	2,7	ITÁLIA	2,9
POLÔNIA	3,1	INGLATERRA	2,4	ROMENIA	2,8

NAVIOS ENTREGUES (MM TPB)

N.D	25,5	27,2
-----	------	------

OBS: BRASIL EM 1993 - 11º PAÍS COM 2,3%

Capacidade dos Estaleiros Nacionais: 1.480.000 TPB/ano.

⇒ ISHI (450.000 tpb/ano)

⇒ MAUÁ (120.000 tpb/ano)

⇒ VEROLME (630.000 tpb/ano)

⇒ CANECO (100.000 tpb/ano)

⇒ EMAQ (140.000 tpb/ano)

⇒ outros (40.000 tpb/ano)

FATORES DE COMPETITIVIDADE:

AÇO; MÃO DE OBRA; TECNOLOGIA; QUALIDADE PROJETO / FABRICAÇÃO

COMPARAÇÃO NA COMPOSIÇÃO DE CUSTOS (%)
JAPÃO - BRASIL

	JAPÃO	BRASIL
AÇO	19	14
OUTROS EQUIPAMENTOS	37	43
M.O.D	28	18
DESP.DIRETAS	4	8
OVERHEAD	12	17
TOTAL	100	100

PRAZO DE ENTREGA: JAPÃO 20 - 24 MESES
BRASIL 28 - 32 MESES

VANTAGENS DO BRASIL:

Aço - preços 15 a 30% mais baixos

Mão de Obra - 20% do Japão (inclusive encargos)

Variação cambial Ien - Dólar

DESVANTAGENS DO BRASIL

Máquinas e Equipamentos - 12% mais caros

Mão de Obra - Gastos 3 vezes maiores em H.h

Despesas diretas: 40% maiores que as do Japão

Maior prazo de entrega - Menor rotatividade dos ativos

Orderbooks up, profits down

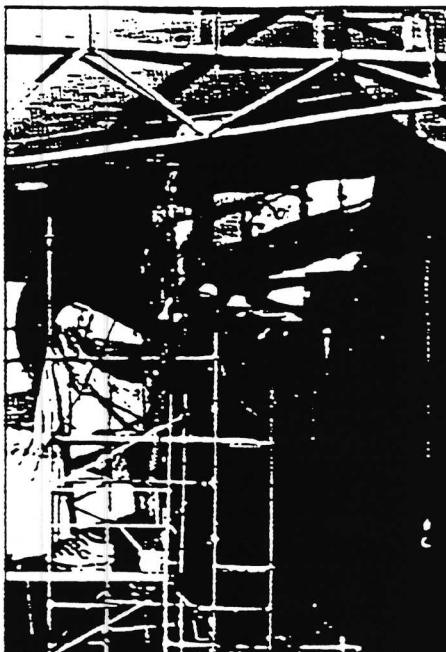
MOST of the world's shipbuilders suffer from orderbook blindness. They have such high fixed costs, and all too often social obligations to maintain employment, that they become obsessed with keeping up a stream of work, when they should be obsessed with keeping up a stream of profit. Aren't the two things the same? No, and the recent collapse of Denmark's previously boastful flagship yard of B&W shows what happens when you get your ideas mixed.

Across the world, orderbooks are filling, and, on paper, the panorama is better for yards almost everywhere. But the yards are filling at stop loss prices, and too many contracts are underpinned by finance or equity stakes from the yards themselves. First the good news. Japanese yards picked up 69 new contracts in the last quarter, totalling almost 3m dwt. Twenty-four ships were signed up in December alone. Korea picked up 29 orders of 2.4m dwt, China got 23 smaller ships. Germany got twenty-one reefers and boxboats and the Netherlands took twelve orders.

Now the bad. The Japanese yards have been contracting at panic prices, and often in dollars. The German yards are building to meet artificial tax-driven demand, fuelled by the need of Bremer Vulkan to keep its heavily subsidised empire intact. Even normally sensible Kvaerner has been bitten by the German madness. In order to secure an order for two 2,600 teu containerships for its Kvaerner Warnow shipyard, it has entered into a fifty-fifty joint venture equity deal with Reederei F Laeisz, a subsidiary of Deutsche See Reederei. The Dm150m (\$94m) contract for the two ships is really worth only half that, as Kvaerner has to wash its own clothes to provide the rest. A letter of intent from another European operator for two similar vessels will keep the yard busy until late 1996 if taken up.

Will it be taken up? Probably, but only if Kvaerner again primes the pump.

Otto Soberg, president of the Warnow facility, is already acknowledging that demand for this type of vessel, a new design for the yard, is weak. Despite that, Kvaerner and the German state have jointly spent Dm500m (\$309m) on rebuilding the former east German yard into a spanking new production facility. Conversion is sixty per cent complete, and Kvaerner badly needed some orders on its books to prime the pumps and keep the workers in jobs. With all that state cash going in, it cannot afford to shed jobs. Hence the need to prop up weak



How long can we spin this one out?
(Photo: Ralf Witthohn)

owners who think they might need a ship but haven't quite got the cash.

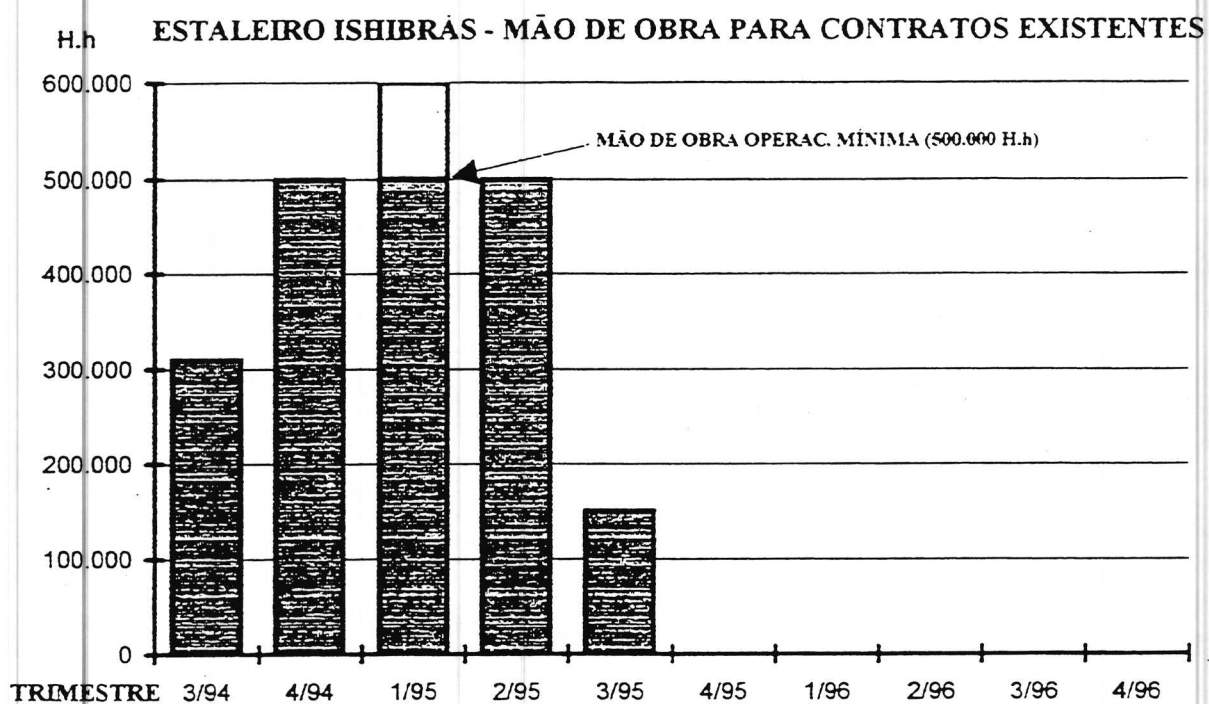
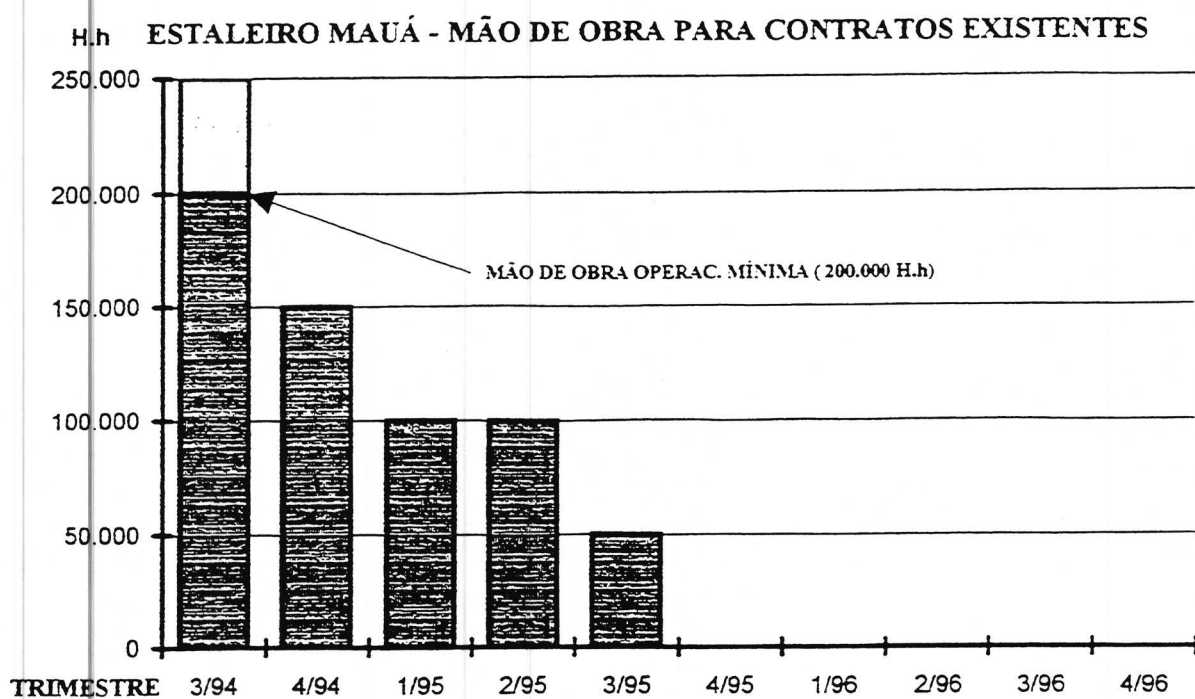
Shipyards giving owners a helping hand is not unusual, and can sometimes be a way of seeing the yard over a crisis. But there is another dimension. Banks everywhere are trying hard to get into shipping. There is such intense competition to lend that rates for cash are down and percentages of ship value on offer are up. So owners should find it easy to get cash. If the yards are still having to give ships away against a background of easy money, then something is fundamentally sick in the market.

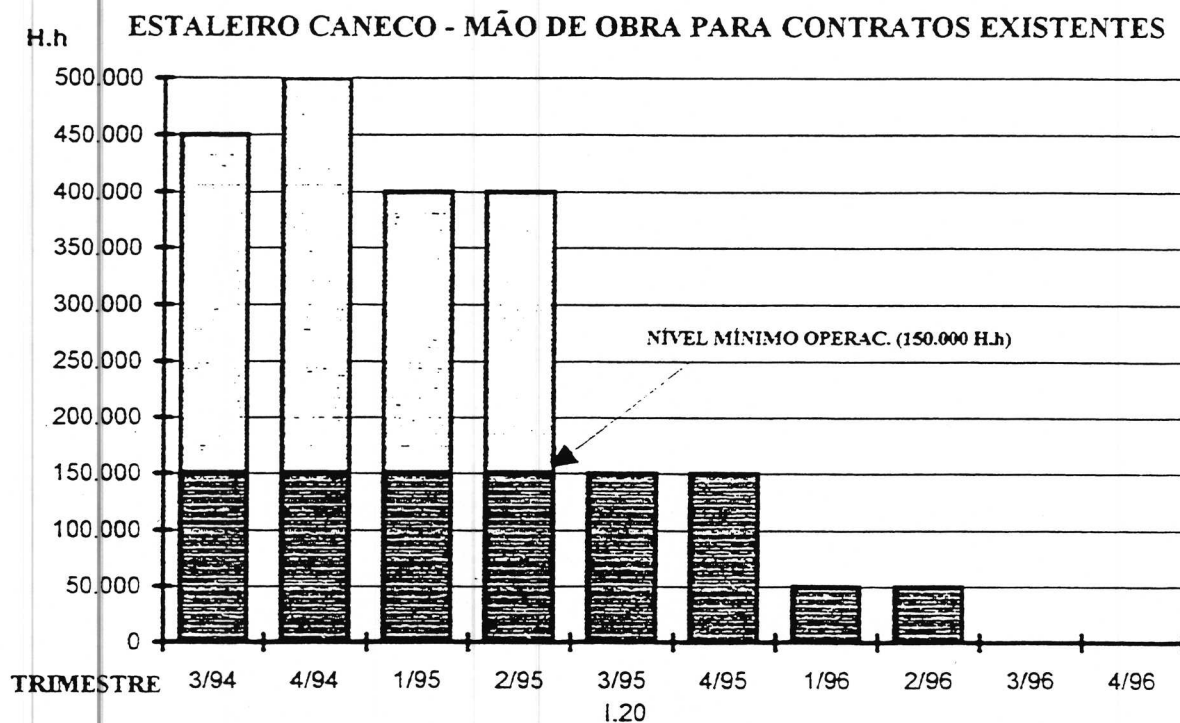
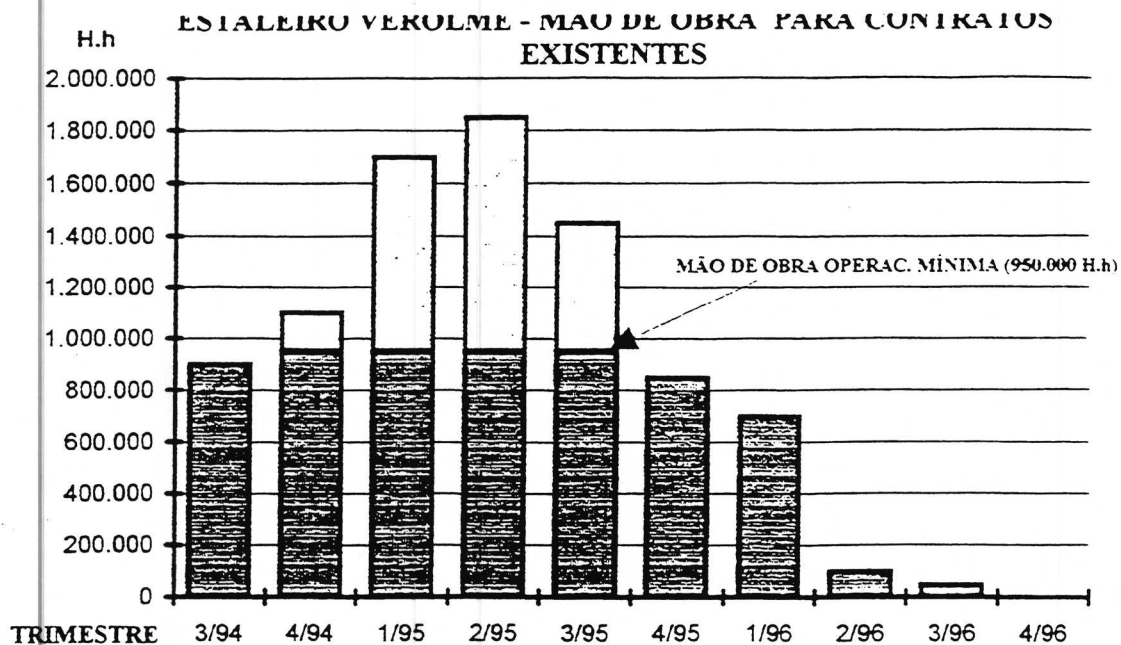
Part of that sickness is the inevitable long-term downward trend in re-

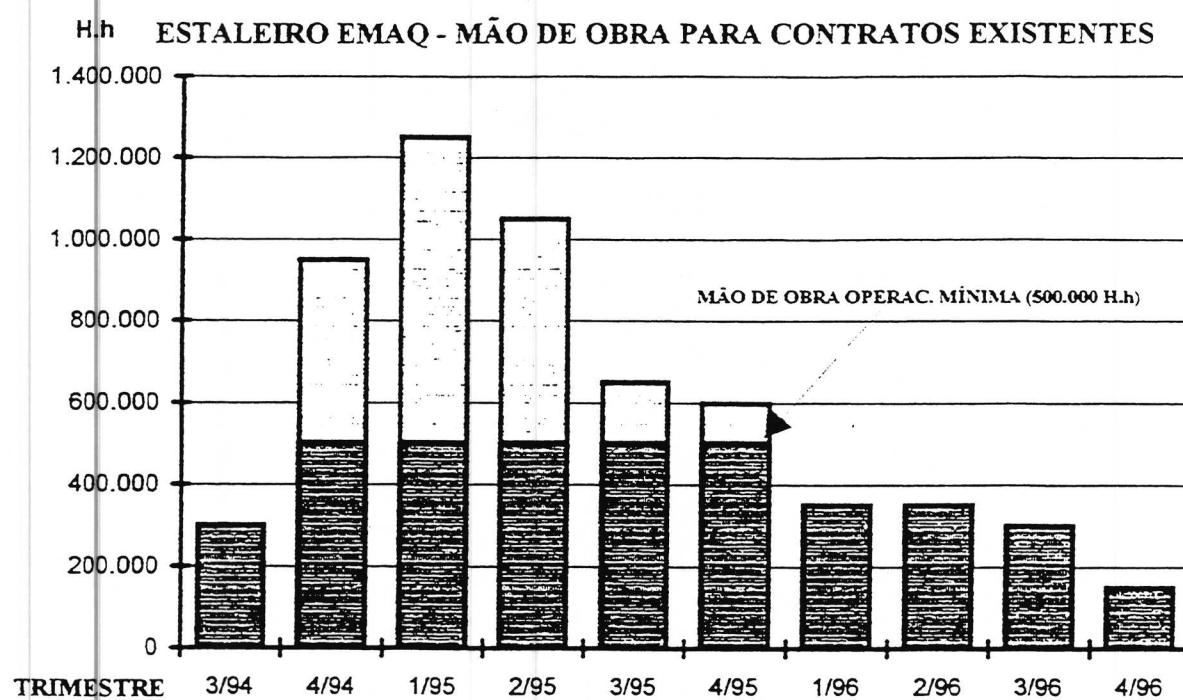
wards for transportation. Short-sighted owners provide part of the rest. Governments propping up yards complete the whole diagnosis. What an owner can earn from moving a tonne of anything is less this year than last, and will be less still in the future. There are blips, like the current comfort in the bulk market, but the long-term trend is down. Shipowners divide into two about how to tackle the trend. On one side, there are owners who recognise it. The big liner operators are in no doubt that rates per box must keep going down. They want to stay in business, so they must drive costs down, which leads them to order more efficient and bigger ships to get economies of scale. That pushes smaller and older ships into the hands of lower-level regional operators, who in turn make the prophecy of lower rates self-fulfilling. And German taxpayers, oblivious, continue to put their taxable cash into ship shares, which in turn is used to build boxboats in the sector of the market which is becoming overtaken. The German government encourages this, because shipbuilding employment is almost the only employment in the north coastal areas of Germany.

The other type of owner just refuses to believe all the evidence. These are the bulk owners, especially the tanker owners. They bet on taking asset gains from other dupes in short market upswings, despite the long-term downward trend. So they carry on ordering new tankers, especially when the market upswing is just around the corner. As it has been just around the corner for some time now, the idea that the way to get rich is to order a tanker has penetrated widely. Forty-six were ordered in the quarter before last, and another forty-six in this last quarter.

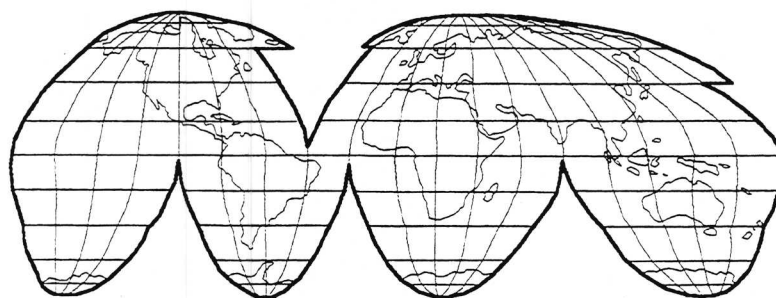
Most of the recent tanker and big bulk orders went to Japanese yards, and many were nominally from Japanese owners. In practice, many were for other owners, backed by Japanese trading houses. These have deep pockets but short memories. The word Sanko has already lost its meaning in Japan. It used to be the symbol for high volumes and low returns leading to disaster.







A INDÚSTRIA MARÍTIMA



5

NA DIREÇÃO DA
COMPETITIVIDADE PLENA

FATORES CRÍTICOS

- 1) Marinha Mercante*
- 2) Construção Naval*
- 3) Sistema de Financiamento*

**INDÚSTRIA
MARÍTIMA**

MARINHA MERCANTE

Concessão às empresas de navegação, por atuarem em ambiência internacional - altamente competitivo - condições operacionais (aspectos fiscais e tributários) similares aos que outros países conferem às suas bandeiras.

Decisão Política: MT/MF/BNDES

1) TRIPULAÇÃO

Desregulamentação da Portaria 216, junto ao Ministério da Marinha, do Trabalho e dos Transportes, para dar maior flexibilidade aos armadores quanto ao número mínimo de tripulantes, ajustando ao nível internacional. Tal prática traria menor custo operacional, adoção de sistemas mais avançados de automação além de propiciar iniciativas de treinamento de pessoal especializado.

Decisão Política: MT/MF

2) SEGURO

Os seguros existentes no mercado brasileiro para casco e máquinas representa o dobro do custo internacional, devido ao monopólio do IRB. O navio estrangeiro é livre para colocar seguro em condições mais competitivas, onde julgar melhor.

Decisão Política: MF

3) INVESTIMENTOS EM PRODUTIVIDADE (PORTOS) - Cabotagem - sistema feeder

Incentivar investimentos em melhoria de qualidade e produtividade nos portos nacionais, além de participação em ações que envolvam a implementação da Lei 8.630 (Lei dos Portos) e seus desdobramentos, visando a redução dos custos operacionais (Container embarcado: em Santos = US\$ 250,0, em Imbituba = US\$ 54,0; embarque de produto siderúrgico por tonelada: em Santos = US\$ 20,0; em Vitória = US\$ 9,0)

Priorizar: Privatizações

4) DEPRECIAÇÃO

Adoção de esquemas preferenciais de depreciação, onde o resultado seja integralmente transferido para fundos especiais destinados para novos investimentos.

Decisão Política: MF/MT

5) SEGUNDO REGISTRO

Criação, por parte do Governo brasileiro, de um 2º Registro para as embarcações nacionais, de modo a permitir que nossas empresas possam competir com custos equivalentes às empresas estrangeiras de navegação

Decisão Política: MF/MT

CONSTRUÇÃO NAVAL

Concessão aos estaleiros, por estarem vinculados ao segmento de Marinha Mercante, que opera em ambiência internacional, condições operativas (aspectos fiscais e tributários) similares a que outros países conferem às suas indústrias.

1) EXPORTAÇÃO / GARANTIAS DECORRENTES

Novas fontes de recursos destinadas a financiar a construção de embarcações para exportação.

Enfrentamento da questão IRB - Performance Bond, Garantia de Qualidade. Seguro Cambial.

2) CARGA TRIBUTÁRIA

Proposta no sentido da desoneração dos impostos sobre os insumos navais, sobretudo aqueles incidentes em cascata (evitar exportação de impostos).

3) ENCOMENDAS

Priorizar obras seriadas (navios iguais) em um mesmo estaleiro, impactando em ganhos de escala, produtividade, projetos de engenharia, etc.

Estimular Petrobrás/Docenave, em regime de urgência.

SISTEMA DE FINANCIAMENTO

1) INTEGRIDADE DOS RECURSOS DISPONÍVEIS

Ação Política, no sentido de:

- ⇒ *Retirada dos recursos do AFRMM do orçamento da UNIÃO ou, fim da passagem dos recursos do AFRMM pelo Caixa da UNIÃO (Administração dos Recursos pelo BNDES ou, como anteriormente, pelo Banco do Brasil);*
- ⇒ *Não retenção de recursos do FMM pelo Tesouro;*
- ⇒ *Utilização de recursos de AFRMM somente para fins previstos em lei*

(DEZ/94)

2) MELHORIA DA EFICÁCIA DO SISTEMA DE FINANCIAMENTO (CDFMM-DMM-BNDES)

CURTO PRAZO

Entre os problemas identificados, destacam-se:

- ⇨ *Não interrupção do processo de concessão de prioridades, apenas monitorando recursos necessários ao atendimento da demanda em horizonte compatível (2-3 anos), conferindo tratamento de rotina.*

SITUAÇÃO: Superado DEZ/95

- ⇨ *Políticas de Marinha Mercante: Aprovação em 20.07.94 de proposta específica, já implementada para Longo Curso e Cabotagem. (para efeito de concessão de prioridade)*

SITUAÇÃO: Pendente apenas Navegação Interior - CDFMM

- ⇨ *Empréstimos Ponte: Mecanismo criado para funcionar como regulador de recursos, evitando a paralização de obras em andamento, no limite da arrecadação do AFRMM para o período.*

SITUAÇÃO: Pronto para ser implementado - BNDES
Pendência: Convênio com o MT

- ⇒ *Suplementação de Crédito (para obras em andamento): As suplementações de crédito estavam subordinadas aos mesmos critérios de concessão de novas prioridades.*

Mudança de Conceito

SITUAÇÃO: Superado - DEZ/95

- ⇒ *Desregulamentação da Portaria 993, de 13/12/93MT Alberto Goldman. Determina novos procedimentos operacionais DMM/BNDES, provocando superposição de responsabilidades e duplicação de tarefas além de aumentar os controles, sem benefício para os clientes.*

SITUAÇÃO: Proposta a desregulamentação

Decisão: MT/CDFMM/BNDES

- ⇒ *Desregulamentação da Portaria 523/93. Registro de armador de empresas de navegação em 1995 depende de navios próprios ou contrato de construção em eficácia.*

SITUAÇÃO: Inalterada - CDFMM

Decisão: MT / CDFMM

- ⇒ *Ajustes em Procedimentos Operacionais no âmbito do BNDES - DEINT/AI. Mudanças no conceito Enquadramento e no encaminhamento de operações ao Comitê de Crédito (em conjunto com AC/DCRED), índices de garantias, acompanhamento de contratos (Auditoria físico-financeira independente), homogeneização das análises de investimento (Modelo de apresentação de projeto, estudos de mercado, análises econômico-financeiras).*

SITUAÇÃO: em fase de implementação (DEZ/95)

- ⇒ *Mudança na concepção operacional do DEINT/AI. Buscando maior transparência, agilidade, responsabilidade, melhor utilização dos recursos disponíveis para enfrentamento da demanda existente (postura pró-ativa).*

SITUAÇÃO: em fase de implementação - BNDES (DEZ/95)

- ⇒ *Acompanhamento de projetos em andamento no Congresso, que envolvem os interesses do BNDES e da Indústria Marítima.*

*SITUAÇÃO: em andamento - BNDES
Maurício Vasconcelos - BSB*

- ⇨ *Aperfeiçoamento de questões jurídicas:*
 - .relação com a embarcação financiada*
 - .envolvimento do estaleiro em relação aos compromissos assumidos com o armador.*

SITUAÇÃO: inalterada - BNDES

- ⇨ *Acompanhamento de risco do segmento Construção Naval.*
Torna-se vital o acompanhamento gerencial do setor com graves problemas de liquidez, onde o BNDES tem investimentos próximos a US\$ 1,0 Bilhão (até jun/94), e de estratégia setorial e empresarial

*SITUAÇÃO: altíssimo risco / temperatura máxima
decisão política do BNDES*

- ⇨ *Criação de estrutura específica, no Sistema BNDES, para enfrentamento da demanda de investimentos e dos problemas vinculados à Indústria Marítima (Construção Naval e Marinha Mercante).*

Esta proposta visa consagrar a prioridade da Instituição ao setor que apresenta situação aparente de expressiva demanda não atendida, nível de risco considerável (variação de fretes, tendência para globalização dos transportes, alto risco do setor Construção Naval) e necessidade de fechamento do ciclo das operações em andamento no BNDES (US\$ 1,5 BB - risco).

Adiciona-se a isto tudo uma expectativa de turbulência política bastante forte, a curto prazo ("Buraco Negro").