

A IMPORTÂNCIA DO **AFRMM** PARA O BRASIL

SETEMBRO 2024

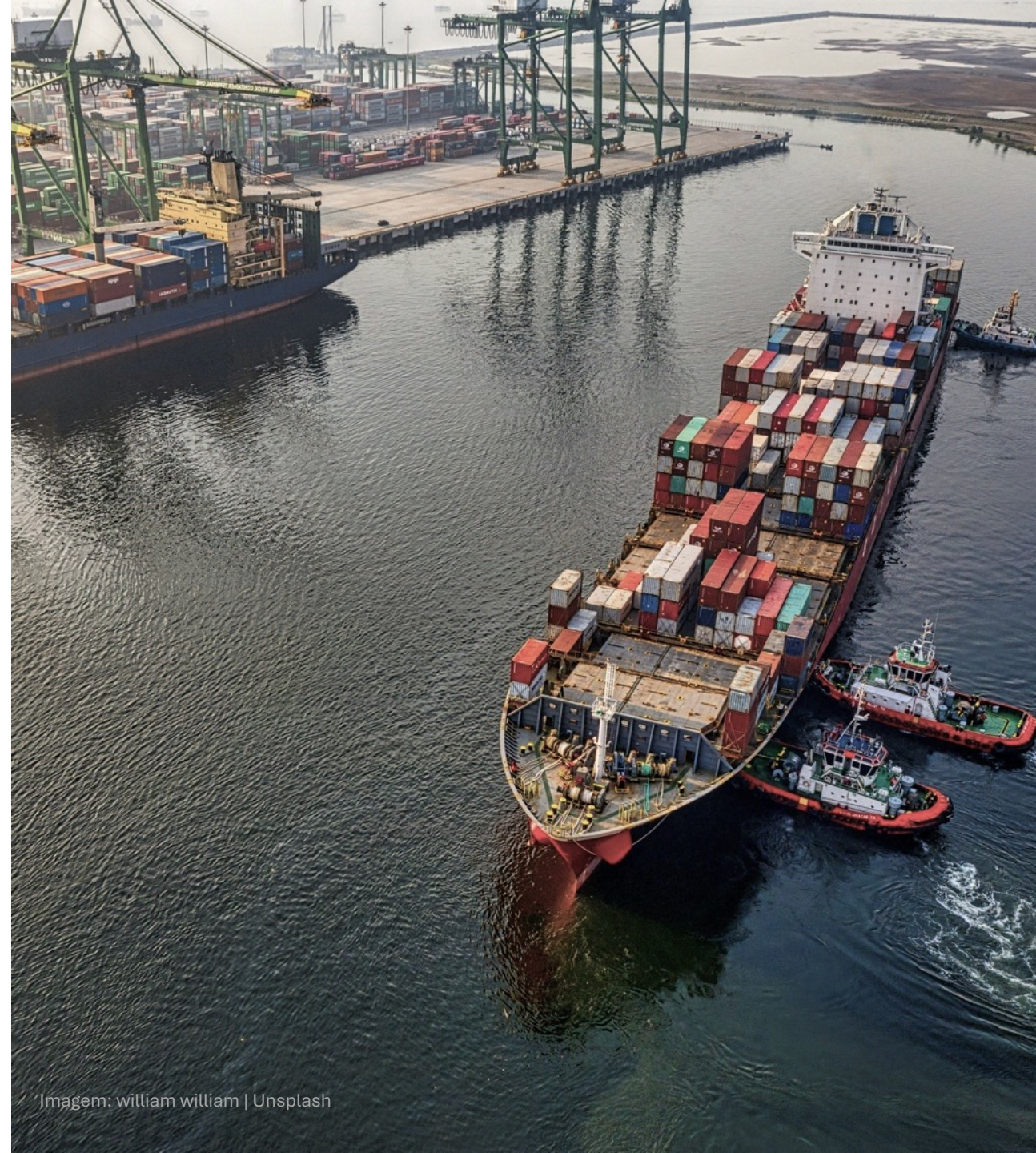


Imagem: william william | Unsplash

ÍNDICE

Apresentação

3

O que é o AFRMM? Quem paga e quem usa?

4

O que o AFRMM já gerou para o Brasil?

6

Economia

Competitividade

Empregos

Descarbonização

Arrecadação da União

Segurança

Qual o papel do AFRMM no futuro do Brasil?

15

Considerações finais

23

APRESENTAÇÃO

Este estudo foi desenvolvido no ano 2024 pelo ILOS – Instituto de Logística e Supply Chain, por solicitação da ABAC – Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem. O trabalho tem como principal objetivo apresentar a importância do AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante) para o desenvolvimento do país.

A metodologia de trabalho envolveu consultas e análises a inúmeras fontes de informações brasileiras, além de entrevistas com as principais empresas e agentes envolvidos/implementados na operação, gestão, regulação e utilização dos recursos do AFRMM no Brasil, dentre elas: Marinha do Brasil, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Agência Nacional do Petróleo (ANP), Ministério dos Portos e Aeroportos, Departamento de Navegação e Fomento – Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Empresa de Pesquisa Energética (EPE), Tribunal de Contas da União (TCU), Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), estaleiros Rio Maguari, Renave e EAS, Transpetro, Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC), Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (ABEAM), RBNA Consult, e empresas de navegação de cabotagem Aliança Navegação, Log-In, Mercosul Line, Flumar, Norsul, Elcano e Hidrovias do Brasil.

Espera-se que o estudo possa servir de referência para os organismos governamentais e seus gestores no processo de definição das políticas públicas de crescimento do Brasil, que tanto dependem da disponibilidade de um adequado sistema de transporte de cargas.

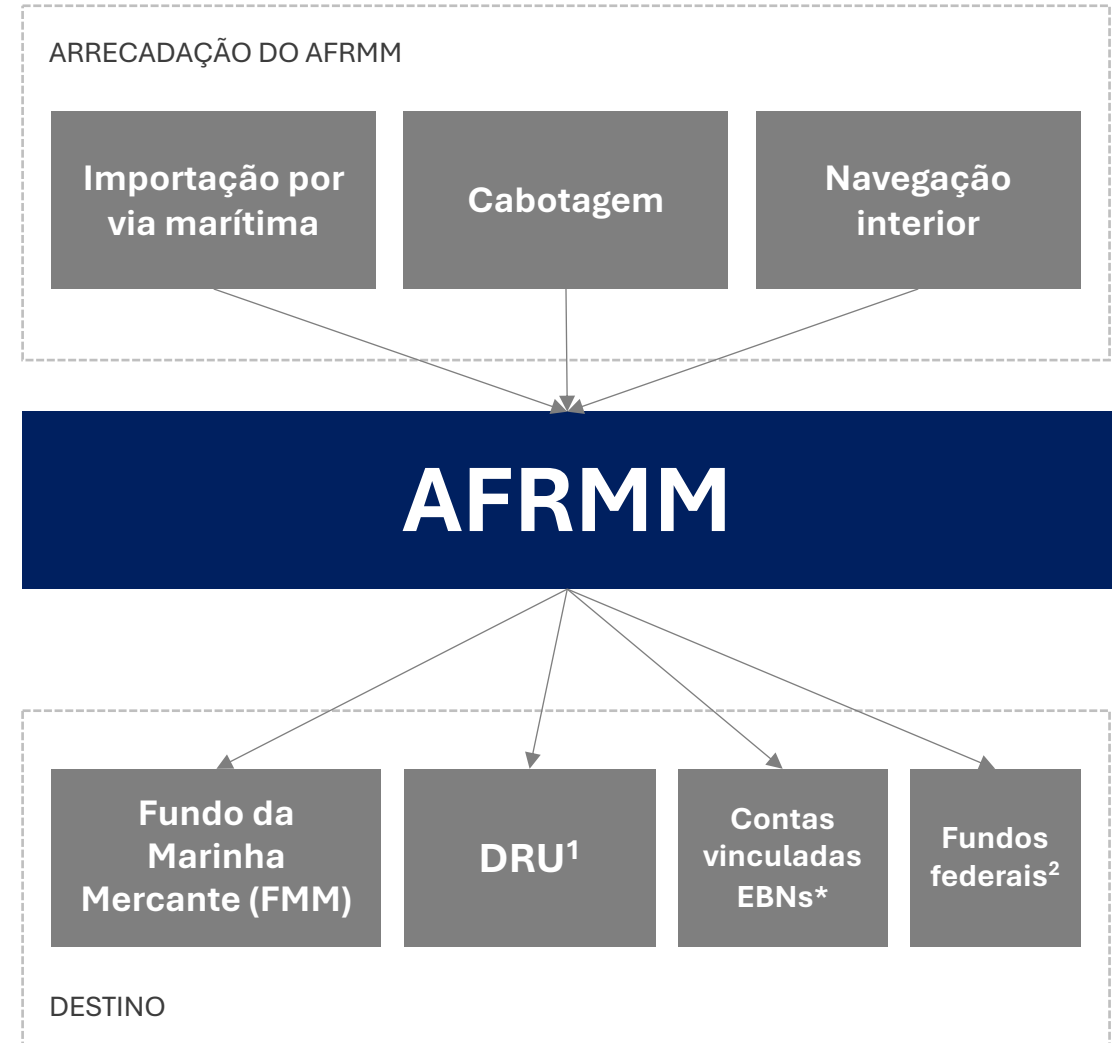
O QUE É O AFRMM? QUEM PAGA E QUEM USA?

O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) é uma contribuição de intervenção no domínio econômico que incide sobre o frete do transporte aquaviário de cargas desembarcadas em portos do país. O Decreto-Lei nº 2.404 de 1987 e a Lei nº 10.893 de 2004 são as leis que regem o AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM.

De forma a estimular a economia das regiões Norte e Nordeste, o AFRMM não incide para as cargas de navegação de cabotagem ou navegação interior (fluvial e lacustre) cuja origem ou destino final sejam portos dessas regiões.

Os recursos da arrecadação do AFRMM são direcionados ao Fundo da Marinha Mercante (FMM), às contas vinculadas das Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs)*, à União, através da Desvinculação da Receita da União (DRU), e para determinados fundos federais². A maior parte do AFRMM é destinada ao Fundo da Marinha Mercante (FMM), criado para fomentar, na forma de empréstimos, reembolsáveis integralmente, para a construção, modernização, reparação e manutenção da frota mercante nacional, assim como para o desenvolvimento da indústria de construção e reparação naval brasileira. Já o AFRMM destinado às contas vinculadas das EBNs só pode ser utilizado pela EBN que gerou o recurso³, e na mesma modalidade de navegação, na construção, modernização, reparação e manutenção de embarcação quando realizada por estaleiro ou por empresa especializada brasileira.

Fontes de geração do AFRMM e seu destino



¹Desvinculação de Receitas da União; ²Fundo Naval, Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo e Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico; ³Empresa coligada, controlada ou controladora * Includidos os valores da conta especial rateados para as contas vinculadas

A análise dos dados de arrecadação do AFRMM indica que a fonte principal é do frete de **importação** de produtos por via marítima (99,5% da arrecadação¹), mostrando que este é um recurso que primordialmente estimula a economia nacional, onerando importadores, mas trazendo benefícios para a indústria naval e a navegação brasileiras.

Por sua vez, o impacto na importação é bem pouco representativo: o AFRMM equivale a apenas 0,6% do valor total importado no Brasil².

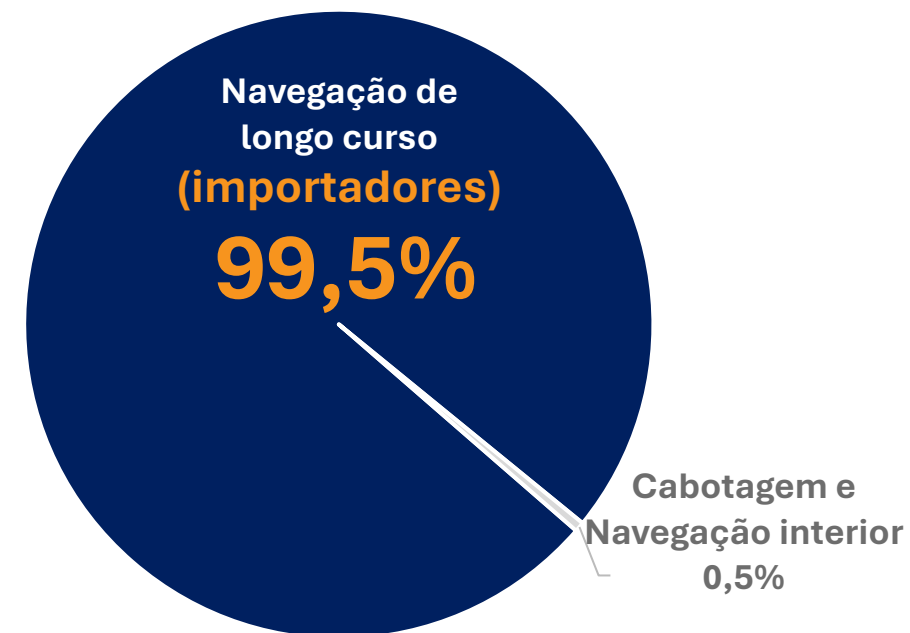
O uso dos recursos arrecadados tem sido uma ferramenta relevante para fomentar e aumentar a competitividade do modal aquaviário brasileiro, além de gerar empregos e desenvolver setores estratégicos para o Brasil, como a frota e a indústria naval brasileira.

“Os recursos do AFRMM permitem a geração de emprego e renda para a sociedade brasileira”

Associação do setor naval

Quem realmente paga o AFRMM ?

Participação das fontes na geração do AFRMM¹



O QUE O AFRMM JÁ GEROU PARA O BRASIL?

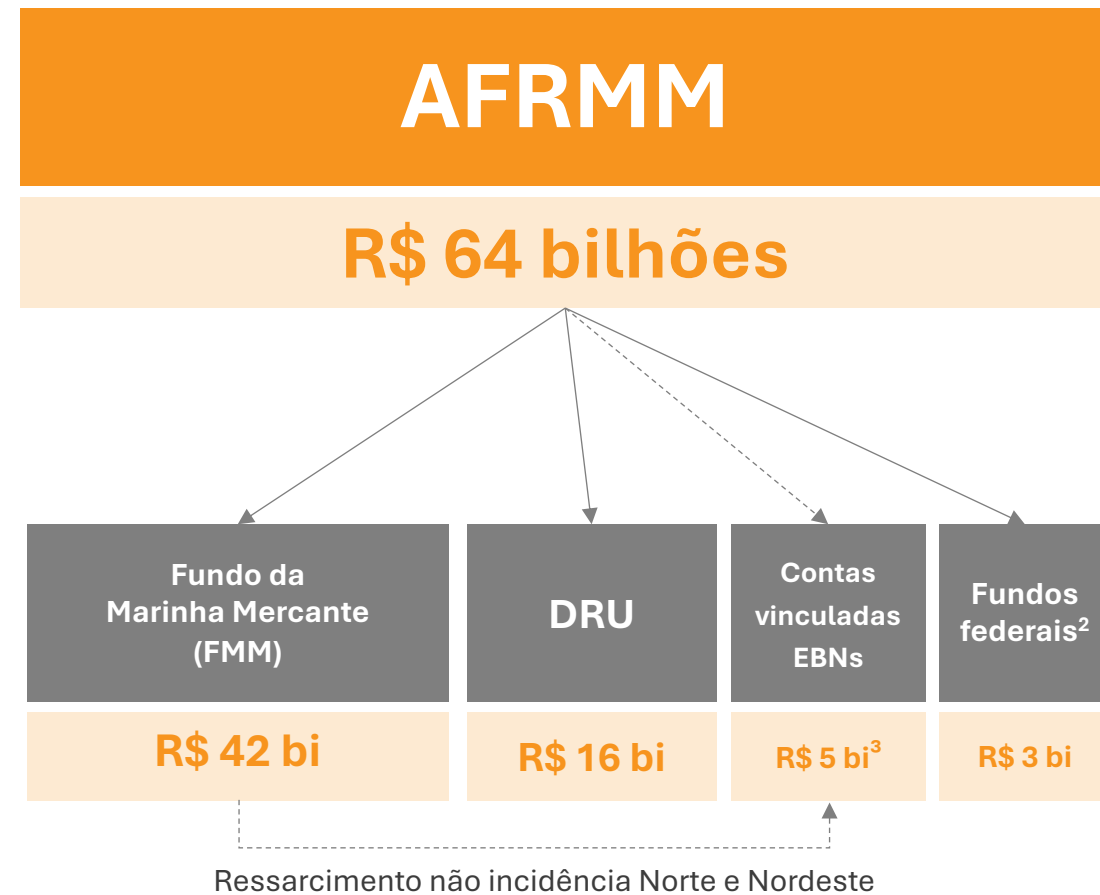
Desde a sua criação, o AFRMM tem tido um papel importante para o desenvolvimento da navegação doméstica (cabotagem, apoio portuário, apoio marítimo, travessia e navegação interior) e da indústria naval no Brasil. Além de gerar recursos diretos para a União (DRU), o AFRMM vem permitindo às Empresas Brasileiras de Navegação investirem em suas embarcações, gerando empregos dentro do país e aumentando a participação do modal aquaviário na matriz de transportes brasileira.

No período entre 2009 e 2023, cerca de R\$ 64 bilhões foram arrecadados com o AFRMM. Desse montante, R\$ 42 bilhões foram destinados ao FMM, principal fundo para financiamento e fomento da construção naval no país. No período analisado, R\$ 37 bilhões foram destinados a construções e serviços dentro do Brasil através de empréstimos concedidos pelo FMM às empresas brasileiras de navegação e aos estaleiros brasileiros.

A parcela do AFRMM, junto com parte dos recursos do FMM, também garantiu R\$ 5 bilhões para a conta vinculada das EBNs¹. Esse valor foi praticamente todo desembolsado pelas empresas nesse período para construção, docagem e manutenção das embarcações operando com a bandeira brasileira, viabilizando o aumento da competitividade e disponibilidade do modal aquaviário.

AFRMM arrecadado e sua destinação¹

Período: 2009 a 2023



Fonte: ¹MPOR, BNDES; ²Fundo Naval, Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo e Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico.

³Valor oriundo da arrecadação do AFRMM e dos recursos do FMM

Em termos práticos, os recursos oriundos do AFRMM permitiram mais investimentos, mais empregos e maior competitividade da economia brasileira. Nos últimos 15 anos, cerca de R\$ 42 bilhões foram aplicados na construção, modernização, reparação e manutenção de centenas de embarcações e em investimentos em estaleiros nacionais, o que viabilizou dezenas de milhares de empregos por ano no Brasil.

Além disso, o AFRMM incentivou o modal aquaviário, trazendo benefícios na descarbonização do transporte doméstico de cargas e dando mais um passo para o Brasil poder cumprir os compromissos internacionais já acordados relativos à descarbonização. O AFRMM também fomentou aumento da frota na costa marítima, trazendo mais segurança para o país e contribuindo para a integração nacional.

“O AFRMM é o recurso que alimenta toda a política pública de construção e reparação naval”

Institutos/Associações

Benefícios com o AFRMM nos últimos 15 anos

ECONOMIA

R\$42 bi

aplicados no Brasil¹

EMPREGOS

81 mil/ano de

empregos no país, em média²

COMPETITIVIDADE

~2 mil

embarcações construídas, modernizadas ou reparadas¹

DESCARBONIZAÇÃO

Fomento de um modal até 80% menos poluente que o transporte rodoviário

ARRECADAÇÃO DA UNIÃO

R\$16 bi

diretos para a União¹

SEGURANÇA NACIONAL

Fomento ao adensamento de frota na costa marítima e da integração nacional

ECONOMIA

Benefícios do AFRMM para a economia

Somados, os desembolsos do FMM e das contas vinculadas das EBNs foram responsáveis pelo montante de R\$ 42 bilhões. Estes foram destinados à prestação de serviços nos estaleiros brasileiros, tanto para construção, modernização, reparação e manutenção de embarcações das EBNs, quanto para investimentos nos próprios estaleiros¹.

Quase metade desse recurso (48%) fomentou a economia das regiões Norte e Nordeste¹, permitindo o desenvolvimento mais equilibrado no país e impulsionando áreas historicamente menos favorecidas e de menor Índice de Desenvolvimento Humano (IDH).

No polo da região Norte, a principal especialização está na produção de embarcações fluviais, como balsas, barcas e empurradores. Já no Nordeste, os estaleiros contam com elevado padrão tecnológico e estão mais voltados para as demandas da navegação offshore e embarcações para o transporte de petróleo e seus derivados. Mais recentemente os estaleiros existentes na região passaram a realizar serviços de docagem.

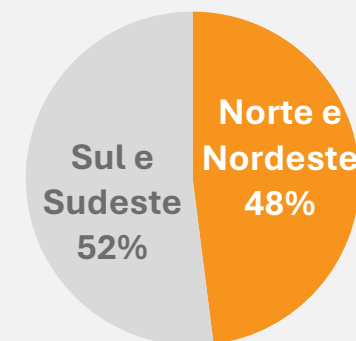
Desenvolvimento econômico das regiões a partir dos estaleiros

Desembolso do FMM e das contas vinculadas usado no Brasil para prestação de serviços nos estaleiros nacionais¹

Período: 2009 a 2023

R\$ 42 bilhões

Destinação por região



EMPREGOS

Os empregos viabilizados com os recursos do AFRMM

Nos últimos 15 anos, a arrecadação do AFRMM contribuiu para viabilizar 81 mil empregos por ano (diretos, indiretos e induzidos), em média, na indústria naval brasileira, na marinha mercante e em toda a cadeia relacionada¹. O impacto foi mais significativo no Norte e Nordeste, contribuindo para a redução das desigualdades no Brasil e o fortalecimento das economias dessas regiões.

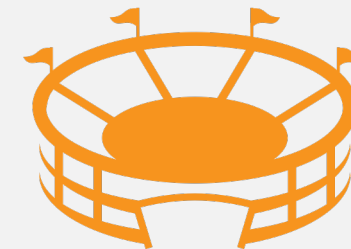
A construção naval é uma indústria intensiva em mão de obra. Além disso, por ser uma indústria de montagem fortemente dependente dos seus fornecedores, a construção naval gera empregos não apenas nos estaleiros, mas também em toda a sua cadeia de suprimentos. No Brasil, em média, para cada emprego direto na indústria naval, são gerados 2,3 empregos indiretos na cadeia, em indústrias de peças para navios, siderúrgicas e prestadores de serviço, dentre outros setores².

Mas o impacto dos estaleiros não se restringe à sua cadeia de suprimentos. Por buscarem áreas menos desenvolvidas, onde o custo do terreno costuma ser menor, os estaleiros se tornam importantes indutores de desenvolvimento regional. Segundo a OCDE, para cada emprego direto na indústria, os estaleiros brasileiros induzem a geração de 11 empregos na região onde se localizam, para atender as necessidades de consumo de bens e serviços dos trabalhadores e de seus familiares².

Por fim, a Marinha Mercante tem como característica gerar empregos de longo prazo, técnico e de mais alta renda, com retorno para a economia nacional.

Contribuição do AFRMM no emprego

81 mil/ano de empregos³ no país, em média



**Viabilização de mais de
1 Maracanã de empregos/ano**

COMPETITIVIDADE

O AFRMM como vetor da competitividade nacional

O aumento da competitividade nacional passa pelo aumento do uso do modal aquaviário, mais eficiente para grandes volumes e longas distâncias. Entre 2009 e 2023, a navegação doméstica do país mais do que dobrou a quantidade de carga movimentada, enquanto a cabotagem de contêineres triplicou os volumes no mesmo período. Em média, foram cerca de 215 milhões de toneladas transportadas pela costa brasileira e nos rios do país por ano¹, o equivalente a mais de 7 milhões de viagens de caminhão.

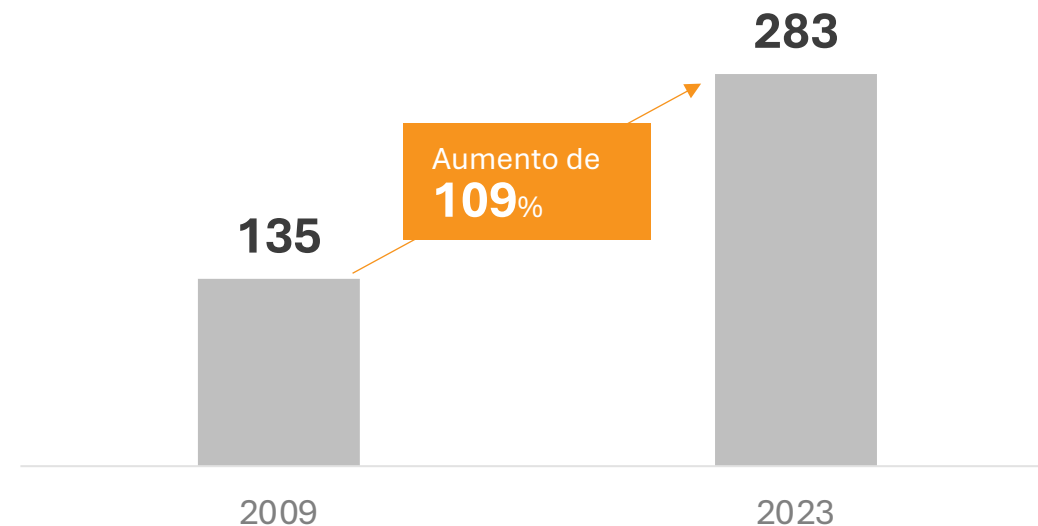
Além do aumento do volume, houve também crescimento da participação do aquaviário na matriz modal brasileira. Isso só foi possível porque a navegação de cabotagem e interior se desenvolveu viabilizando o escoamento da safra agrícola produzida no interior do país pelo modal aquaviário. Resultado dos investimentos realizados ao longo desses anos e que tiveram como fontes importantes de recursos as contas vinculadas das EBNs e o Fundo da Marinha Mercante.

Apenas com os recursos das contas vinculadas e do FMM, nos últimos 15 anos, quase 2.000 embarcações de bandeira brasileira foram construídas², modernizadas ou passaram por manutenção.

Fonte: ¹Antaq, ²MPOR, ³ILOS – variação da cabotagem + navegação interior

Crescimento da movimentação de carga na cabotagem e navegação interior¹

Período: 2009 a 2023 – Em milhões de toneladas



A participação do modal aquaviário na matriz modal brasileira aumentou em 25% no período³

Essas 2.000 embarcações se tornaram essenciais para viabilizar dois momentos importantes da história produtiva do Brasil: a produção de petróleo do pré-sal e o escoamento de grãos pelo Arco Norte.

Descobertas em 2006 pela Petrobras, as reservas de petróleo brasileiras do pré-sal representam atualmente mais de 75% da produção total de petróleo do país¹. Para que os mais de 2,6 milhões de barris/dia do pré-sal sejam produzidos¹, é necessário apoio logístico às unidades de exploração e produção. Atualmente, quase 50% da frota de apoio marítimo em operação com bandeira brasileira foi construída em estaleiros brasileiros e financiada com recursos do FMM².

Essas embarcações são frutos de um processo de fortalecimento da indústria naval brasileira iniciado nos anos 2000. Nesse período, o Fundo da Marinha Mercante financiou em torno de 300 embarcações de apoio marítimo e cabotagem/longo curso produzidas no país³, incluindo os 31 navios⁴ que compõem atualmente a frota própria de algumas EBNs.

Os recursos originários do AFRMM também tiveram papel importante no desenvolvimento da navegação interior para transporte da soja e do milho pelos portos do Arco Norte. Inicialmente, praticamente toda a produção de grãos agrícolas do Mato Grosso era exportada pelos portos do Sudeste. Desde 2013, as empresas do agronegócio começaram a investir no escoamento pelo Arco Norte, usando as hidrovias a partir de Porto Velho (RO) e Miritituba (PA). Este movimento tem aumentado fortemente a competitividade do país na exportação de grãos.

Estímulo à competitividade

~2.000

Embarcações construídas, modernizadas ou reparadas através dos recursos do AFRMM²

50%

da frota de apoio marítimo em operação com bandeira brasileira foi construída em estaleiros brasileiros e financiada pelo FMM²

Entre 2014 e 2023, cerca de 140 milhões de toneladas de soja e milho saíram de Porto Velho e Miritituba rumo aos grandes portos do Amazonas e Pará para serem exportados. Um crescimento de mais de 5 vezes no volume transportado¹, e que foi viabilizado com a construção das mais de 800 embarcações de navegação interior através de financiamento com recursos do FMM nos últimos 15 anos².

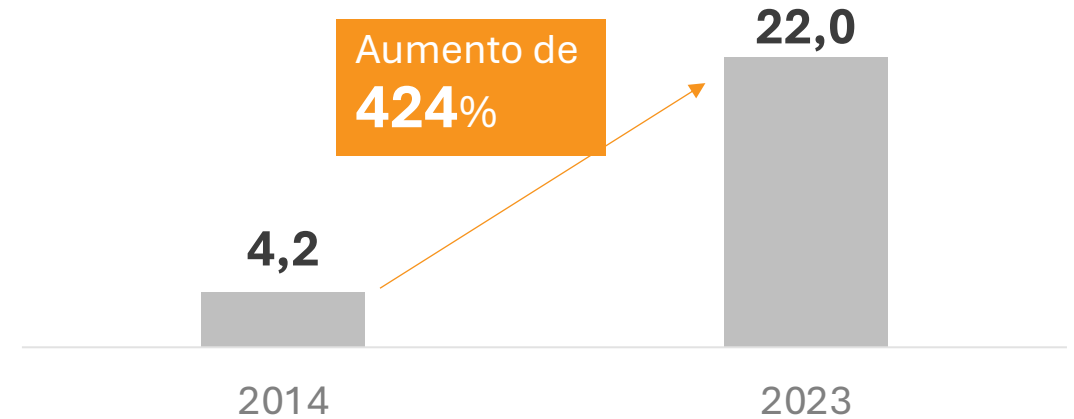
De fato, os recursos oriundos do AFRMM têm sido importantes para o Brasil ser competitivo no mercado internacional, viabilizando a redução dos custos de escoamento da produção agrícola. Atualmente, o país é o maior exportador de soja e milho do mundo³ e também está entre os 10 maiores produtores de petróleo e derivados⁴.

Por sua vez, no mercado interno, a conta vinculada das EBNs vem ajudando a equilibrar os custos da cabotagem, tornando o modal mais competitivo em relação ao seu principal concorrente: o rodoviário. Incentivos semelhantes à competitividade da cabotagem e da navegação interior fluvial são comuns nas grandes economias, como o Programa Marco Polo, na União Europeia, e o Freight Facilities Grants, no Reino Unido, por exemplo. Por isso, destaca-se a relevância dos recursos do AFRMM como um dos mecanismos que visam equilibrar a matriz de transportes no Brasil.

Por fim, cabe ressaltar ainda a relevância do AFRMM para a competitividade do setor naval como um todo. Afinal, os altos custos fixos envolvidos na criação de capacidade para a construção de embarcações tornam os investimentos na indústria naval quase inviáveis sem o fomento provido pelo governo, apoio este que acontece em inúmeros países do mundo.

Volume de soja e milho escoado por barcaças a partir de Porto Velho e Miritituba¹

Milhões de toneladas



+800

balsas, barcaças e empurradores
construídos com os recursos oriundos
do AFRMM no mesmo período²

DESCARBONIZAÇÃO

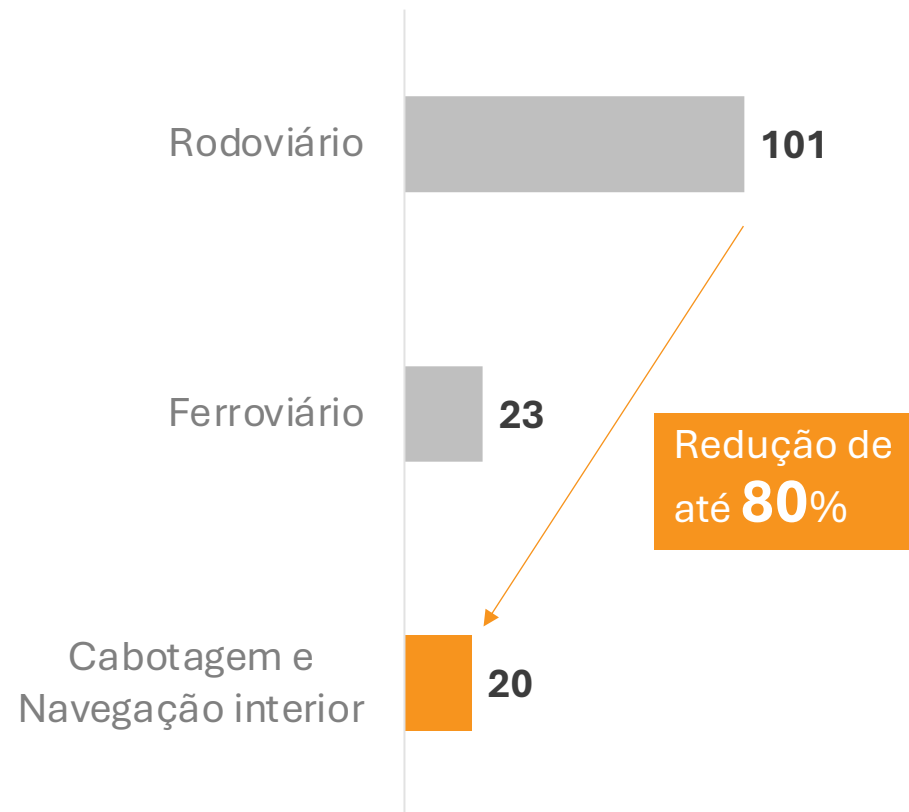
Os recursos do AFRMM e a descarbonização do planeta

Os recursos oriundos do AFRMM também têm um forte compromisso com a descarbonização no Brasil. Atualmente, a atividade de transportes é responsável por 13% das emissões de gases de efeito estufa no país, sendo que o modal rodoviário é responsável por grande parte das emissões¹!

De fato, o transporte de carga por cabotagem reduz em até 80% as emissões de gases de efeito estufa em comparação ao transporte rodoviário². Em 2023, a cabotagem de contêineres evitou mais de 570 mil viagens de caminhões em longa distância, resultando em uma redução de até 3,7 milhões de toneladas de CO₂ na atmosfera³. Para neutralizar essa quantidade de emissões, seriam necessárias em torno de 26 milhões de árvores durante 20 anos, confirmando a contribuição significativa do AFRMM para a sustentabilidade ambiental⁴.

Emissões no transporte de cargas no Brasil por modal²

gCO₂/TKU



ARRECADAÇÃO DA UNIÃO

SEGURANÇA NACIONAL

O AFRMM para a União e a segurança nacional

O governo brasileiro também recebe diretamente parte dos recursos oriundos do AFRMM para compor o Orçamento Geral da União. Mecanismo que atualmente permite que o governo se aproprie de 30% dos tributos federais vinculados por lei a fundos¹, a DRU² aplicada ao AFRMM gerou para a União mais de R\$16 bilhões nos últimos 15 anos³, trazendo benefícios para o país como um todo.

Nesse período, parte do AFRMM (R\$3 bilhões) também foi destinada aos fundos previstos na legislação (FN, FDEPM e FNDCT⁶). Estes fundos são voltados principalmente ao desenvolvimento de profissionais marítimos e da inovação e conhecimento científico e tecnológico no país, bem como à Marinha do Brasil.

Somados aos valores da DRU e dos fundos, nos últimos 15 anos, a União ainda arrecadou em torno de R\$30 bilhões em impostos junto às empresas de transporte aquaviário. Ao fomentar o setor naval, o AFRMM tem papel importante em manter o transporte aquaviário competitivo⁴.

Por fim, o AFRMM também tem função destacada no apoio à segurança nacional e à soberania brasileira sobre as suas águas, pois fomenta a ampliação da frota naval com bandeira brasileira. Além disso, uma Marinha Mercante forte, permite um maior adensamento de navios brasileiros na costa e garante uma reserva naval que pode ser convocada em caso de conflitos ou desastres naturais.

Parte do AFRMM se torna recurso livre para a União

Período: 2009 a 2023



R\$16 bi

em arrecadação livre para a União

Montante de impostos federais pagos pelas empresas de transporte aquaviário⁴

R\$30 bi

Período: 2009 a 2023

Valores superam investimentos realizados em portos e hidrovias no Brasil desde 2022⁵

QUAL O PAPEL DO AFRMM NO FUTURO DO BRASIL?

Um dos grandes desafios do Brasil é crescer de forma estruturada, sem colapso dos transportes ou aumento exacerbado de custos. Através do FMM e da Conta Vinculada, os recursos arrecadados com o AFRMM são capazes de auxiliar o Brasil em seis importantes pilares de desenvolvimento: economia, empregos, competitividade, descarbonização, arrecadação federal e segurança nacional.

Desafios do Brasil para o futuro

ECONOMIA

Retomada econômica com forte aumento na produção de grãos

EMPREGOS

Seguir gerando empregos e ampliar a qualificação profissional

COMPETITIVIDADE

Equilibrar a matriz de transportes de carga

DESCARBONIZAÇÃO

Cumprir o Acordo de Paris e metas da IMO

ARRECADÇÃO DA UNIÃO

Equilibrar os gastos da União com a arrecadação federal

SEGURANÇA NACIONAL

Garantir a segurança e a integração nacional

Papel do AFRMM (FMM e conta vinculada)

O AFRMM permite a injeção de recursos no setor naval, contribuindo para a retomada econômica

O AFRMM incentiva o crescimento do setor naval, estimulando a geração de empregos nos estaleiros e seus fornecedores

O AFRMM é grande fomentador do modal aquaviário, sendo relevante para o equilíbrio da matriz de transportes

O AFRMM tem papel fundamental nas metas de descarbonização, ao incentivar modais menos poluentes e a redução nas emissões das embarcações

O AFRMM seguirá como fonte de recursos livres para a União

O AFRMM fomenta a construção de embarcações de bandeira brasileira, ampliando o adensamento da costa marítima e a integração nacional

ECONOMIA

O AFRMM permitirá investimentos no setor naval

A expectativa do governo brasileiro para a próxima década é de que o PIB do país tenha um incremento médio de 2,8% ao ano, impulsionado pela Reforma Tributária e outras medidas em curso¹. Esse crescimento deverá vir junto com um processo de reindustrialização nacional que vem sendo planejado. Caso se confirme, haverá um aumento considerável no volume de carga movimentada no país.

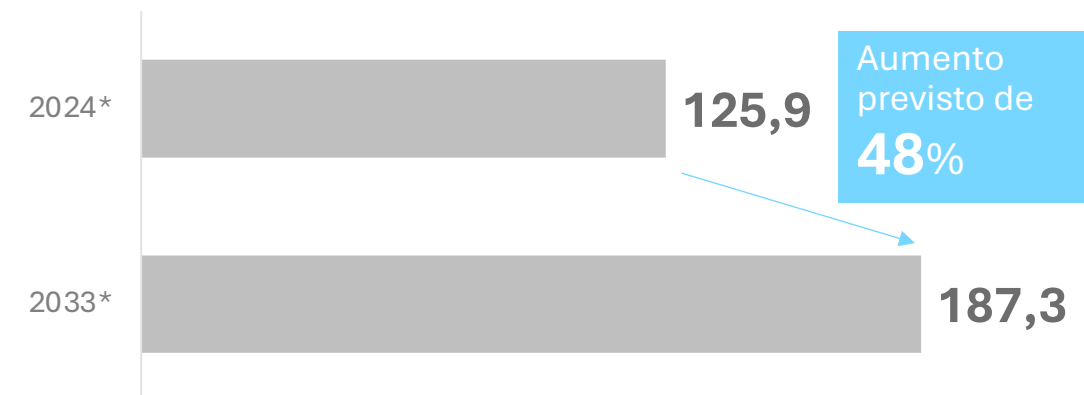
O Brasil é um dos maiores produtores de soja e milho do mundo, e projeta exportar quase 2 bilhões de toneladas desses grãos nos próximos 10 anos². Caso as expectativas se confirmem, isso significaria um crescimento de quase 50% no volume exportado nesse período², especialmente nos portos do Arco Norte, que recebem boa parte dos volumes pela navegação interior. Os recursos do AFRMM precisarão continuar impulsionando a construção de balsas, barcaças e empurradores necessários para a navegação na região Norte, essencial para o agronegócio nacional

“O AFRMM traz o serviço de docagem para Brasil... Sem o AFRMM, buscaríamos estaleiros fora do país”

Empresa de navegação

Projeção de exportação de soja e milho para os próximos 10 anos²

Milhões de toneladas



Aumento projetado de 48% no volume exportado de soja e milho exigirá investimento em embarcações

Outro segmento que tem muito a se beneficiar com o AFRMM nos próximos anos é o de petróleo e gás. As estimativas do governo é de que serão necessários investimentos de US\$300 bilhões para a exploração e produção de petróleo no Brasil, incluindo a construção de embarcações para apoio marítimo e transporte de petróleo¹. Confirmando a necessidade de investimentos, Petrobras e Transpetro já tornaram públicos seus planos para a contratação de novas embarcações.

Em julho de 2024, a Transpetro lançou licitação para encomendar 4 navios de cabotagem para transporte de derivados de petróleo. Embora não exija a construção dos navios no Brasil, a Transpetro acredita que o FMM permite condições melhores aos estaleiros brasileiros na concorrência. Esse primeiro lote faz parte de um pacote de 25 embarcações, com investimento total previsto de até US\$2,5 bilhões, para ampliação da frota da empresa².

No mesmo período, a Petrobras autorizou a contratação de embarcações de apoio para a logística de exploração e produção para o curto e longo prazos. A estimativa é de que a companhia contrate cerca de 200 embarcações, com oportunidade de construção de até 38 novas embarcações no Brasil. O investimento projetado pela empresa é de US\$102 bilhões, e a expectativa é de que o programa aqueça a demanda da indústria offshore nacional e tenha o FMM como um dos financiadores².

Além do agronegócio e da indústria de óleo e gás, outro segmento que vai demandar embarcações de apoio marítimo é o de produção de energia eólica offshore. Até o início de 2024, mais de 90 projetos desse tipo já haviam sido protocolados no Ibama, e a expectativa é de que esse número cresça no futuro³.

O AFRMM, através do FMM e das contas vinculadas, será muito relevante ao permitir a injeção de recursos na indústria naval brasileira, possibilitando a construção, modernização, reparação e manutenção de ativos de alto valor que suportarão o crescimento nacional.

Fonte: ¹EPE, ²Petrobras e Valor Econômico, ³FIERN

Investimentos previstos nos setores

ÓLEO & GÁS¹

US\$300 bi

exploração e produção de petróleo

TRANSPETRO²

US\$2,5 bi

para ampliação da frota da empresa

PETROBRAS²

US\$102 bi

para afretamento de quase 200 embarcações, sendo 38 construídas no Brasil

**ENERGIA EÓLICA
OFFSHORE³**

90

projetos protocolados no IBAMA

“Se houver escassez de embarcações no mundo, e o Brasil não tiver frota própria, a produção de petróleo para”

Empresa de navegação

EMPREGOS

O AFRMM estimula a geração de empregos na indústria naval

O governo federal se mantém empenhado em garantir, às gerações futuras, espaço no mercado de trabalho. Uma janela de oportunidades se abre com a reindustrialização prevista pelo governo, e a indústria naval pode cumprir um importante papel nesse sentido.

Segundo a OCDE¹, o Brasil é o segundo país com mais capacidade de gerar empregos diretos e indiretos na indústria naval mundial. Por ser uma indústria de montagem similar à automotiva, a construção naval também tem forte impacto na sua cadeia de suprimentos, se tornando, assim, importante vetor de postos de trabalho.

O crescimento de diferentes setores da economia aumentará a demanda por novas embarcações. Ao fomentar a construção de embarcações dentro do país, o AFRMM, através do FMM e da conta vinculada, passa a ser um indutor de empregos no Brasil.

“**O Brasil é o segundo país com mais capacidade de gerar empregos diretos e indiretos na indústria naval mundial**”

OCDE

¹Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico

COMPETITIVIDADE

O AFRMM continuará como grande fomento ao modal aquaviário

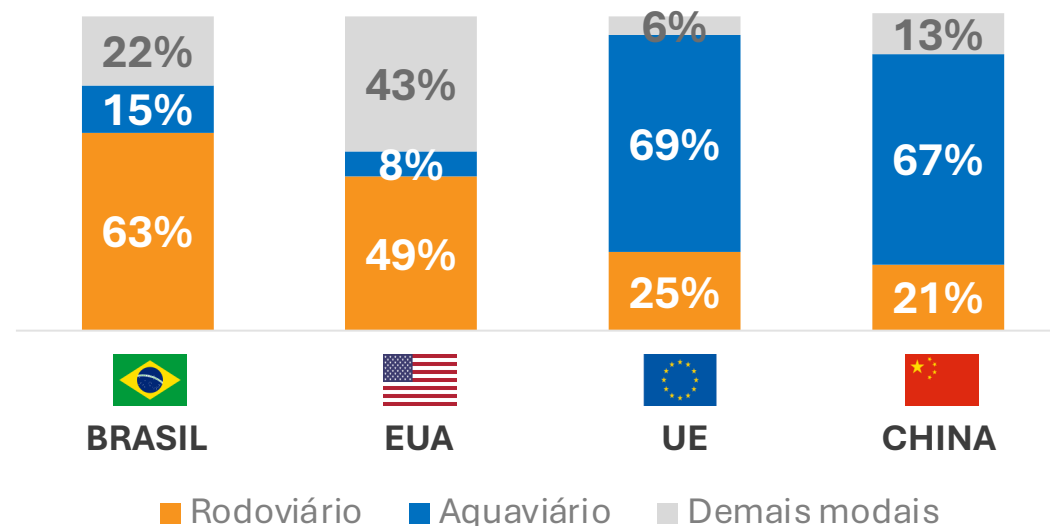
A participação do modal aquaviário vem crescendo nos últimos anos, mas isso ainda não é suficiente. Os recursos do AFRMM têm contribuído para esse crescimento, mas é sabido que o Brasil ainda tem a sua matriz de transporte desequilibrada, com um uso excessivo do modal rodoviário para o perfil geográfico e econômico do país. Atualmente, apenas 15% da carga nacional é transportada por cabotagem ou navegação interior, o que não é produtivo para um país com muitas possibilidades de uso de vias aquaviárias¹.

O tamanho desproporcional do rodoviário na matriz de transportes brasileira fica mais evidente quando comparado a países mais desenvolvidos, onde tais distorções são pouco comuns. Esse desequilíbrio da matriz de transportes traz uma série de ineficiências e riscos ao país, levando a altos custos logísticos e prejuízos imprevisíveis para a sociedade.

A existência do AFRMM, através do FMM e da conta vinculada, aumenta a competitividade das empresas de navegação, permitindo investimentos que auxiliam na mudança modal necessária para o Brasil crescer com mais eficiência logística.

Matriz de Transporte em diferentes países¹

% de TKU



“O Brasil precisa de modais capazes de escoar a produção de forma eficiente”

De fato, a cabotagem de contêiner vem crescendo mais do que o PIB e o potencial calculado é de para cada contêiner atualmente transportado na cabotagem, outros cinco que estão nas rodovias poderiam ser capturados pela navegação costeira.

Além disso, estudo do ILOS aponta que quase 40% das grandes indústrias brasileiras planejam aumentar o uso da cabotagem de contêiner para o transporte de seus produtos até 2025¹.

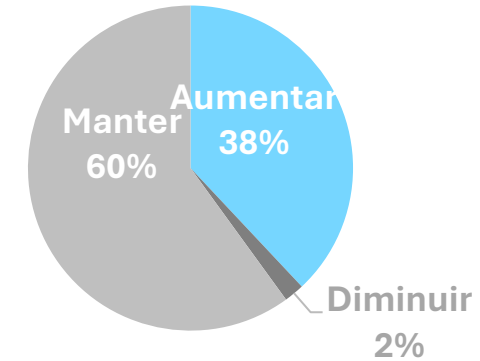
Desta forma, é importante que a cabotagem se mantenha como um modal competitivo. Para tal, as EBNs precisam oferecer serviços com alto nível de disponibilidade e segurança, o que demanda uma frota naval adequada e operando com confiabilidade. O AFRMM é um dos mecanismos que suporta essa competitividade da cabotagem, permitindo que investimentos de grande porte sejam realizados no Brasil.

“**Nossa empresa só expandiu suas operações pela disponibilidade dos recursos do AFRMM**”

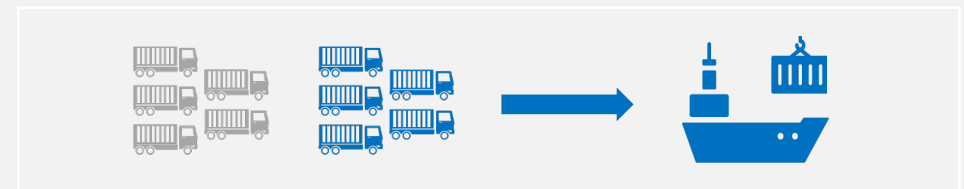
Empresa Brasileira de Navegação

Indústrias querem usar mais cabotagem

% de embarcadores que pretendem aumentar, manter ou diminuir a participação da cabotagem no transporte até 2025¹



Para cada 1 contêiner atualmente na cabotagem, há outros **4,8** nas rodovias com perfil captável pela cabotagem²



*cargas em rotas com pelo menos 1.500km e origem e destino próximos aos portos

DESCARBONIZAÇÃO

O AFRMM incentivará modais menos poluentes

Os recursos oriundos do AFRMM também são importantes para garantir os compromissos de redução de emissões de gases de efeito estufa.

Agência da Organização das Nações Unidas especializada no transporte marítimo, a IMO tem como metas compulsórias reduzir em até 30% as emissões de GEE por carga transportada até 2030, e em até 80% até 2040, na comparação com 2008, chegando a net zero em 2050¹. Dentre as soluções necessárias para buscar essas metas está a adaptação e construção de embarcações de menor emissão. Em 2024, o BNDES lançou o programa “BNDES Azul”, cujos recursos serão usados para modernização e conversão de embarcações e na construção de navios que usem combustíveis sustentáveis. O programa prevê o desembolso de R\$ 2 bilhões para a construção naval através do FMM e serão aplicados redutores de taxa de juros para projetos que comprovem a redução de emissões de GEE².

Além da esfera marítima, o Brasil é signatário do Acordo de Paris. O país se comprometeu a reduzir a emissão de gases de efeito estufa em 48% até 2025 e 53% até 2030, em relação a 2005³.

Um dos passos para atingir a nova meta está no uso de modais mais ambientalmente sustentáveis. A atividade de transportes é uma grande emissora de GEE no país, e o rodoviário é o maior emissor entre os modais. Fomentar a cabotagem e a navegação interior é investir em um modal que reduz em 80% as emissões em relação ao rodoviário.

Compromissos internacionais de descarbonização^{1,3}

	META	PRAZO
Acordo de Paris⁴ META DE REDUÇÃO DE GASES EFEITO ESTUFA do Brasil	-48%	2025
	-53%	2030
IMO⁵ META DE REDUÇÃO DE EMISSÃO DE GEE de embarcações	-20% a -30%	2030
	-70% a -80%	2040
	-100%	2050

“**O Brasil precisará do AFRMM para cumprir os compromissos de descarbonização,**”

Associação do setor naval

ARRECAÇÃO DA UNIÃO

SEGURANÇA NACIONAL

O AFRMM seguirá como fonte de recursos livres da União

A prorrogação da DRU até 2032 mantém o AFRMM como uma fonte de recursos para a União. Assim, indiretamente, o AFRMM também continuará contribuindo para o equilíbrio das contas governamentais, tendo como principal fonte de recursos o frete marítimo de importação. Vale lembrar que, conforme apresentado anteriormente neste relatório, a União arrecadou R\$16 bilhões nos últimos 15 anos com os recursos oriundos do AFRMM¹.

Além disso, o AFRMM é importante para continuar fortalecendo a navegação brasileira. Uma Marinha Mercante forte contribui para a integração nacional, levando insumos e serviços aos pontos mais distantes do país, ajudando a consolidar a soberania e integridade territorial, ocupando a Zona Exclusiva Econômica Marítima (ZEE) e ajudando a reduzir riscos em situações de crise.

E essa não é uma preocupação apenas brasileira. As principais economias do globo têm no setor naval um parceiro estratégico, com o Estado caminhando lado a lado, incentivando a sua indústria e a sua navegação. Como exemplo, pode-se citar incentivos à competitividade do setor naval ao longo das últimas décadas em países como China, Japão, Coreia do Sul, Estados Unidos, Dinamarca, França, Finlândia, Alemanha, Noruega, Espanha, Suécia, Reino Unido e Austrália, além da União Europeia².

Alguns países que fomentam ou já fomentaram o setor naval²



Exemplos de incentivos governamentais no mundo²

- Fundos governamentais direcionados à construção naval
- Empréstimos ou garantias de empréstimo em termos e condições mais favoráveis do que os disponíveis comercialmente
- Proteção do mercado de navegação costeira
- Exigência de construção naval no país ou uso de conteúdo local
- Governos assumindo ou isentando dívidas da indústria naval
- Aquisição de participação em estaleiro pelo governo
- Renúncia de receita de impostos por parte do governo
- Fornecimento pelo governo de infraestrutura, bens ou serviços em condições mais vantajosas do que o mercado
- Apoio à pesquisa e desenvolvimento
- Financiamento a projetos que levem carga do rodoviário para o aquaviário

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O AFRMM tem papel muito importante em seis pilares de desenvolvimento do país: economia, geração de empregos, competitividade do país, descarbonização, arrecadação da União e segurança nacional.

O que aconteceria se o AFRMM não existisse?

Perda de empregos na construção naval e nos seus fornecedores

A **cabotagem perderia competitividade** em relação ao modal rodoviário

Afetaria EBNs que ainda usam a conta vinculada para pagamento de empréstimos junto ao FMM, trazendo **insegurança jurídica**

Redução do fomento às regiões Norte/Nordeste, com possível perda de postos de trabalho e impacto na renda

Dezenas de estaleiros teriam a receita impactada pela redução nos investimentos em embarcações

A **arrecadação Federal diminuiria**, reduzindo também o montante de recursos livres da União

Alto risco de saída de capital nacional para pagamento de modernização, manutenção e reparo de embarcações no exterior

Maior dificuldade em atender às exigências ambientais na navegação

Redução nos investimentos em modernização das embarcações, com **impacto no desenvolvimento da navegação**