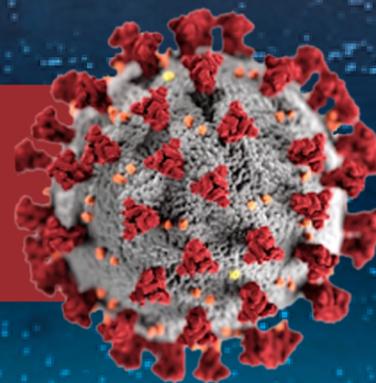




FENAVEGA

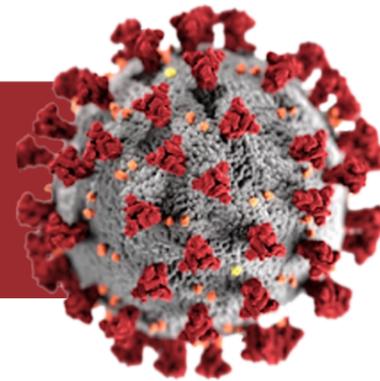
Covid-19



**Estudo dos Impactos
Causados na Navegação**

**Federação Nacional das Empresas
de Navegação Aquaviária**

Covid-19



**Estudo dos Impactos
Causados na Navegação**

Março/2020

Introdução

Quase a totalidade do setor aquaviário de transporte encontra-se afetado negativamente em razão da pandemia causada pelo coronavírus-19, levando o setor a enfrentar severas consequências.

Tangidos por redução substancial de demanda e de receitas, muito disso em função de limitação ou até de paralisação de suas operações, além de outras dificuldades nas operações cotidianas, as empresas brasileiras da navegação de cargas e de passageiros mostram-se extremamente reticentes em relação ao que virá nos próximos meses ou anos. Não obstante, destemidamente mantém ininterrupta grande parte de suas operações (quando não alteradas por determinações impostas pelos governos Municipais, Estaduais, Federal ou por determinações Judiciais).

De tudo quanto se pode aferir nesse momento, e frisa-se que qualquer previsão agora feita é em caráter precário, 75% das empresas de navegação passaram a conviver com problemas decorrentes de severa redução do fluxo de caixa, enfrentando graves dificuldades para efetuar pagamentos correntes como fornecedores e folha de pagamento.

O momento é tão dramático que mais da metade das empresas dispõem de recursos próprios para suportar, no máximo, um mês de operações, sendo que 25% delas não suportam um mês de operação sem ajuda financeira externa. Esse cenário torna-se mais sombrio na medida em que 78% acreditam que os efeitos da crise serão sentidos por mais de 06 meses após o fim da pandemia.

Todavia, e sem embargo das vicissitudes ocasionadas pelas circunstâncias pelas quais todos passamos, as empresas brasileiras de navegação vêm buscado ajustes em suas atividades diárias, com o propósito manter até onde for possível a totalidade de seu quadro de colaboradores, sem que tenha de lançar mão de

demissões. Nesse contexto, alternativas como alteração de turnos de trabalho, concessão de férias antecipadas ou coletivas e utilização de banco de horas passaram a ser a tônica na relação entre as empresas e seus trabalhadores, demonstrando claramente o senso de empatia e comprometimento social. Mas essas medidas, tipicamente de arrefecimento à crise, não poderão se perpetuar diante de impactos econômicos e sociais de magnitude ímpar.

Diante de tudo isso, é inadiável que sejam criados planos de recuperação gradual da economia, sem, contudo, abrir mão da primazia da manutenção da vida das pessoas, criando condições adequadas ao momento para a sobrevivência das empresas, em grande parte responsáveis pelo desenvolvimento social e econômico.

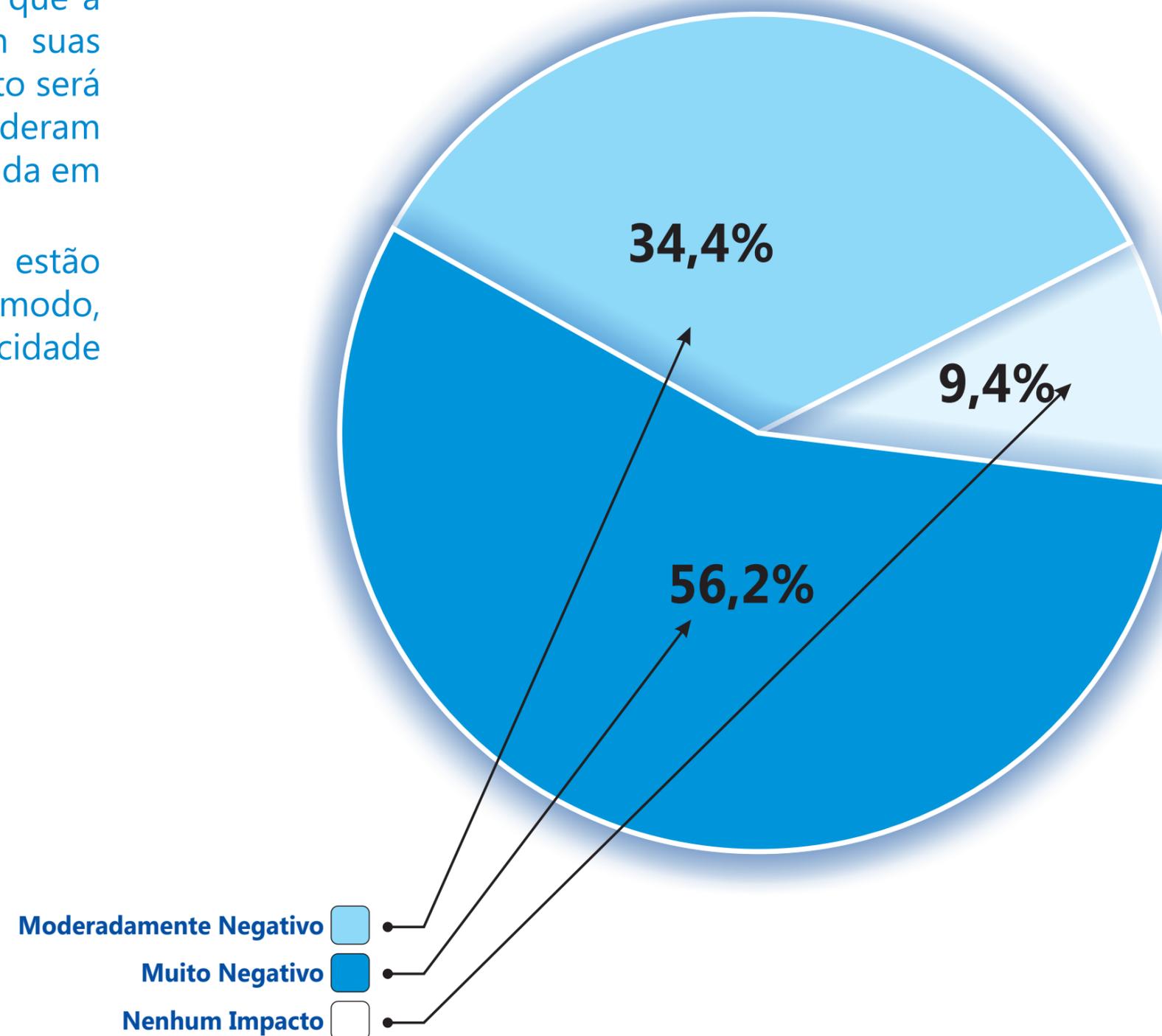
Resta evidente, pois, a premência na adoção de ações do setor público em apoio imediato às empresas do setor aquaviário de transportes. Esse apoio é essencial para que não ocorra solução de continuidade na prestação dos serviços de transporte, de forma a sustentar o abastecimento de bens necessários à vida e garantir a mobilidade daqueles que necessitam do transporte aquaviário para locomoção, notadamente nos locais onde outros modais de transporte não atendem a população, como é o caso de inúmeras cidades ou comunidades localizadas na região norte do país.

Temos noção exata da nossa importância para suplantar a crise causada pela pandemia de COVID-19 e para, num futuro próximo, contribuir para a retomada do crescimento, irmanados com os demais setores da sociedade brasileira. Creiam todos, a navegação aquaviária contribui substancialmente para mover adiante o país.

RASTROS DEIXADOS PELA PANDEMIA DE COVID-19 IMPACTAM MUITO NEGATIVAMENTE O SETOR DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE CARGAS E DE PASSAGEIROS

A maioria quase absoluta dos entrevistados estimam que a pandemia de COVID-19 terá impacto negativo em suas empresas, sendo que 56,2% avaliaram que esse impacto será muito negativo, enquanto outros 34,4% o consideram moderadamente negativo, retratando a situação delicada em que se encontra o setor.

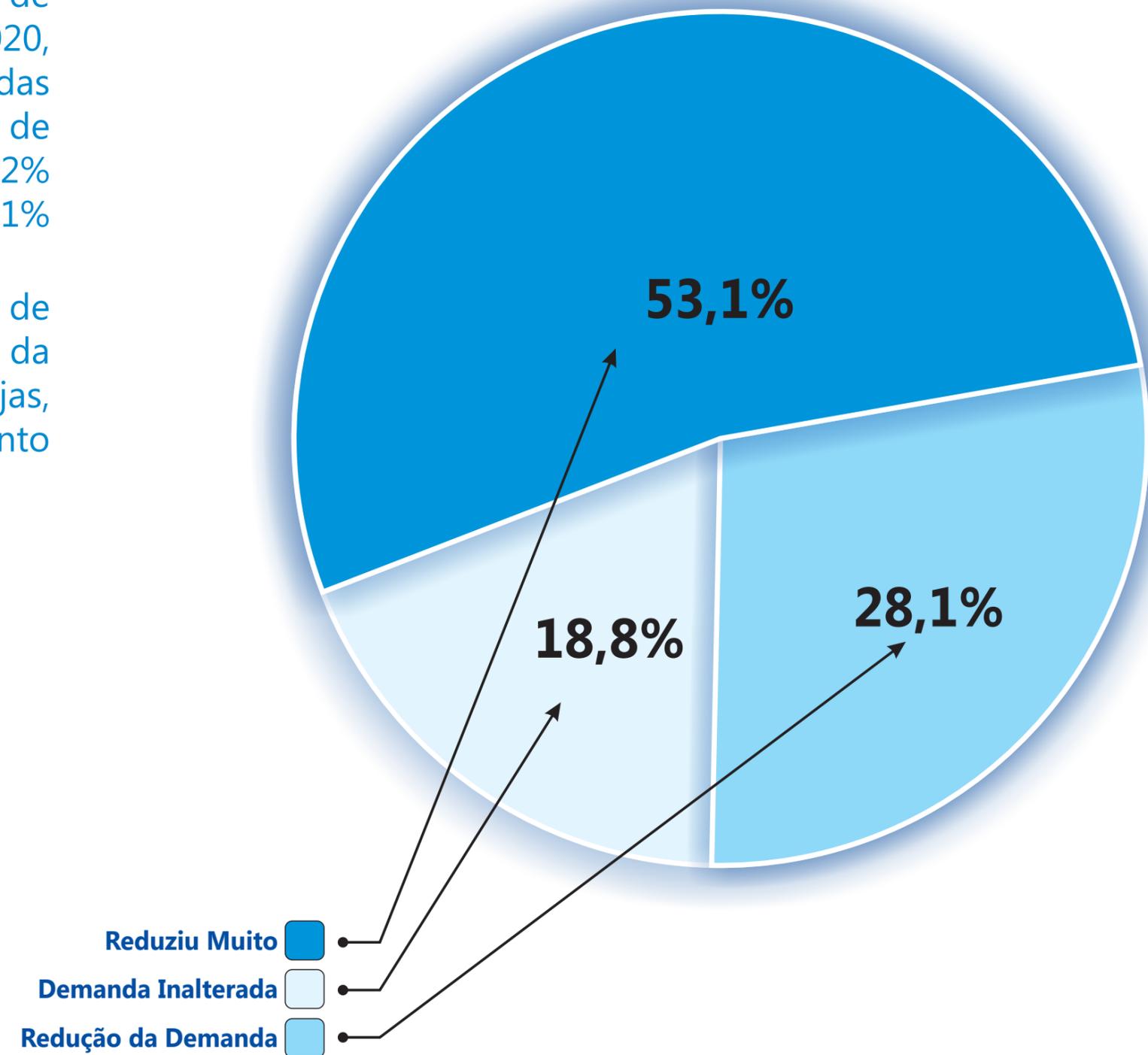
Empresas de navegação de passageiros e cargas estão perdendo demanda rápida e sistematicamente e, desse modo, estão perdendo receitas, levando-as a ter sua capacidade financeira comprometida.



NA COMPARAÇÃO PARA O MÊS DE MARÇO, NO ANO DE 2020 A PANDEMIA DE COVID-19 CAUSOU REDUÇÃO DE 81% NA DEMANDA DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE CARGAS E DE PASSAGEIROS.

Se comparada a demanda que usualmente as empresas de navegação costumam ter no mês de março, neste ano de 2020, em consequência da pandemia de COVID-19 e das medidas restritivas impostas, as empresas de navegação aquaviária de cargas e de passageiros experimentaram amargamente 81,2% de redução da demanda. Importante destacar que para 53,1% a demanda reduziu muito.

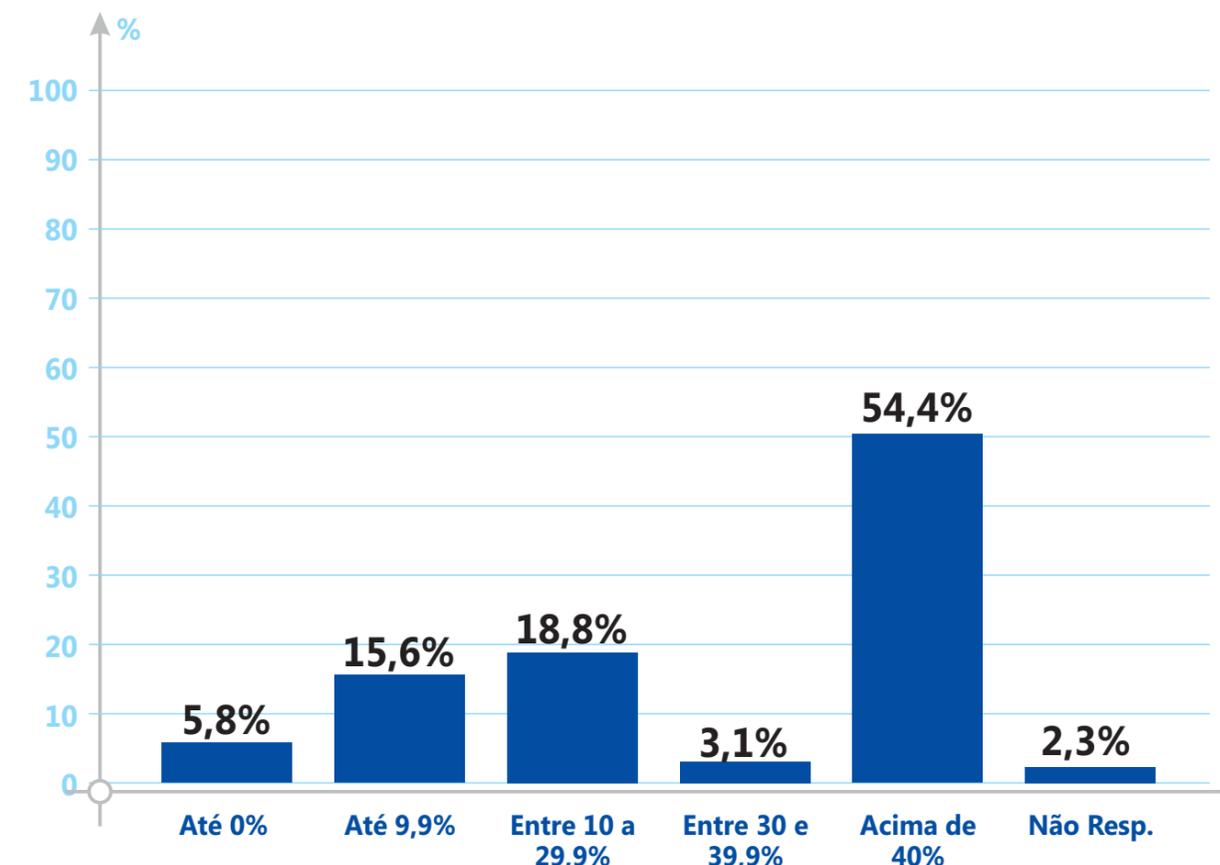
Essa redução drástica da demanda é reflexo da paralisação de diversas atividades econômicas e sociais, a exemplo da indústria, do comércio convencional, escolas, clubes e igrejas, adoção de trabalho em regime de home office e aumento considerável do tele trabalho.



QUEDA NA DEMANDA ASSOLA O TRANSPORTE AQUAVIÁRIO BRASILEIRO DE CARGAS E DE PASSAGEIROS

Problema de dimensão generalizada, a redução da demanda impacta amplamente o setor.

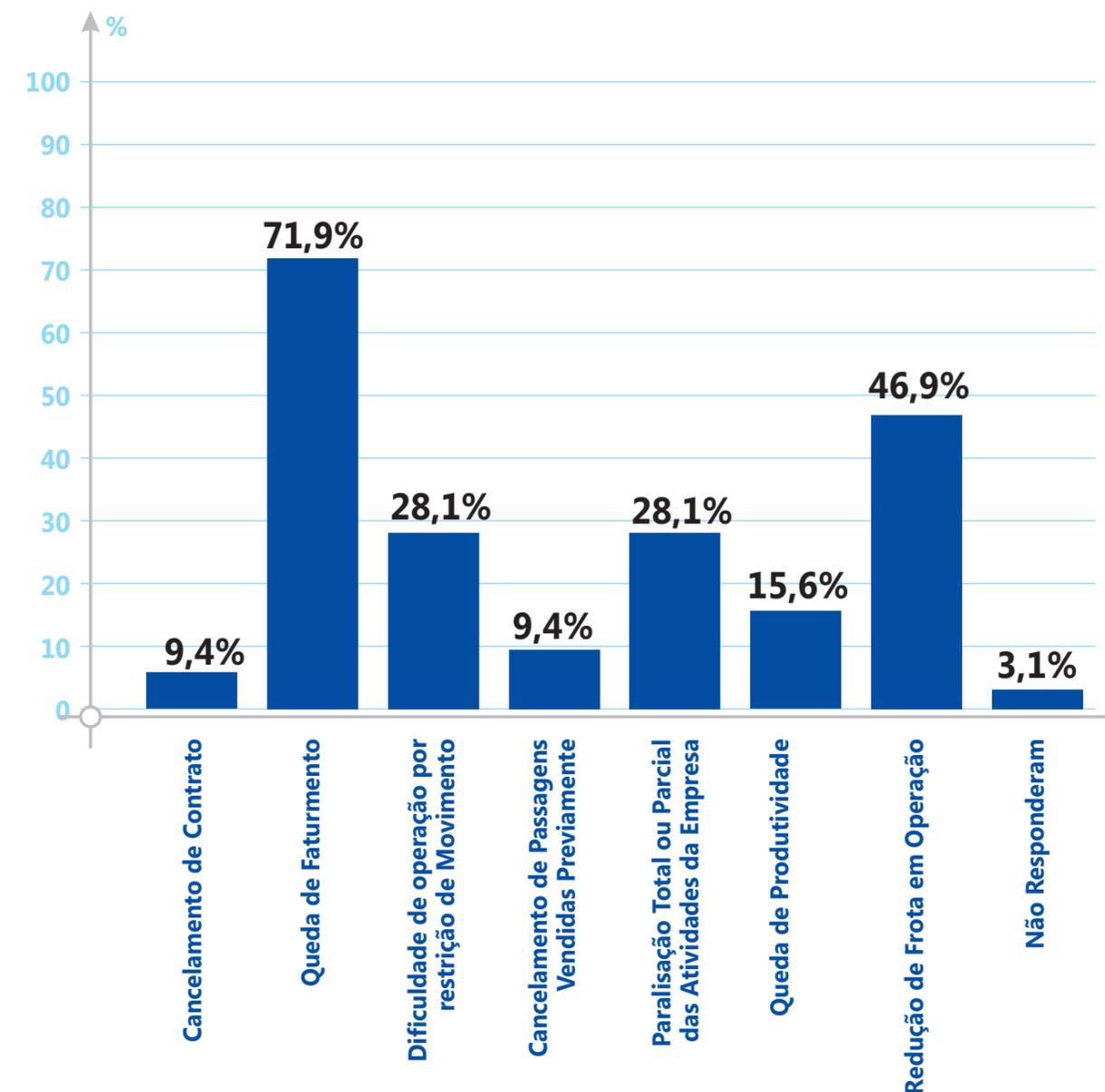
Mesmo variando em intensidade, é clara a tendência de redução do nível de atividade de transporte desde o início da pandemia. Das empresas de navegação que tiveram queda de demanda, aproximadamente 50% registraram reduções superiores a 40,0% já em março. Com o aumento do número de casos de contaminação por COVID-19 e a ampliação da quarentena, é provável que o cenário piore ainda mais para as empresas de navegação, com destaque especial para as empresas transportadoras de passageiros, em consequência da proibição imposta ao transporte aquaviário de passageiros, com destaque para os estados do Amazonas e do Pará, onde autoridades municipais e estaduais vêm impondo severas restrições ao transporte aquaviário de passageiros, até mesmo dentro de um mesmo município, não relevando sequer que em muitos casos esse é o único meio de locomoção que alguns municípios e comunidades dispõem.



QUEDA DE FATURAMENTO É O PRINCIPAL PROBLEMA DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DO MODAL AQUAVIÁRIO

A queda de faturamento é o principal impacto da pandemia de COVID-19, na avaliação feita pelas empresas de navegação aquaviária de cargas e de passageiros, problema apontado por 71,9% das empresas participantes da pesquisa. Nesse cenário, 28,1% já promoveram paralisação total ou parcial de suas atividades, e, segundo maior impacto, 46,9% promoveram redução da frota em operação. Digno de registro, igualmente, foram relatadas a dificuldade de operação imposta por restrições de movimentação (28,1%) e a queda de produtividade (15,6%).

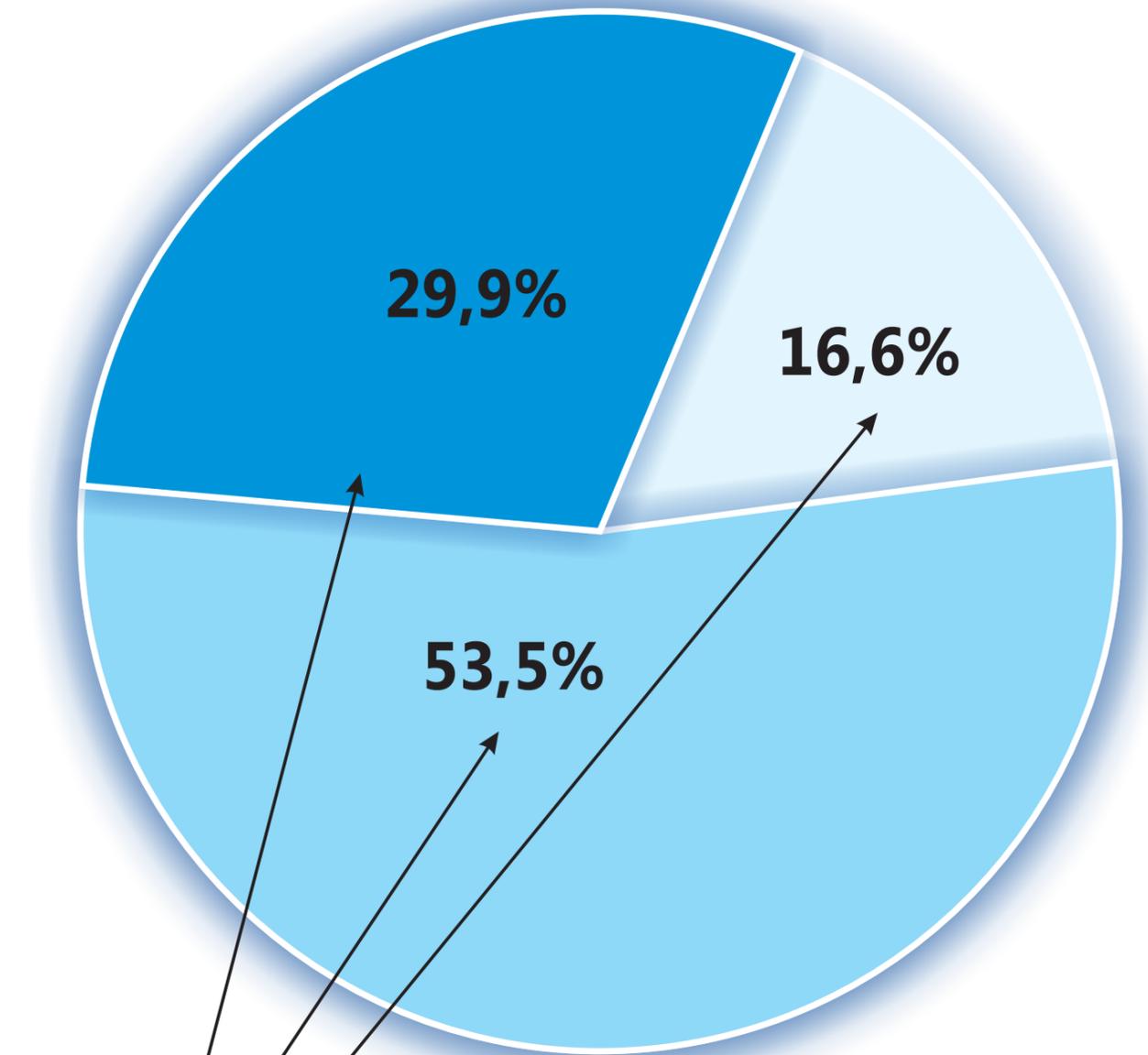
Estudo dos **impactos** causados pelo covid-19 na **Navegação** - Março/2020



EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO AQUAVIÁRIA ESTIMAM QUE HAVERÁ QUEDA DE FATURAMENTO NOS PRÓXIMOS 30 DIAS

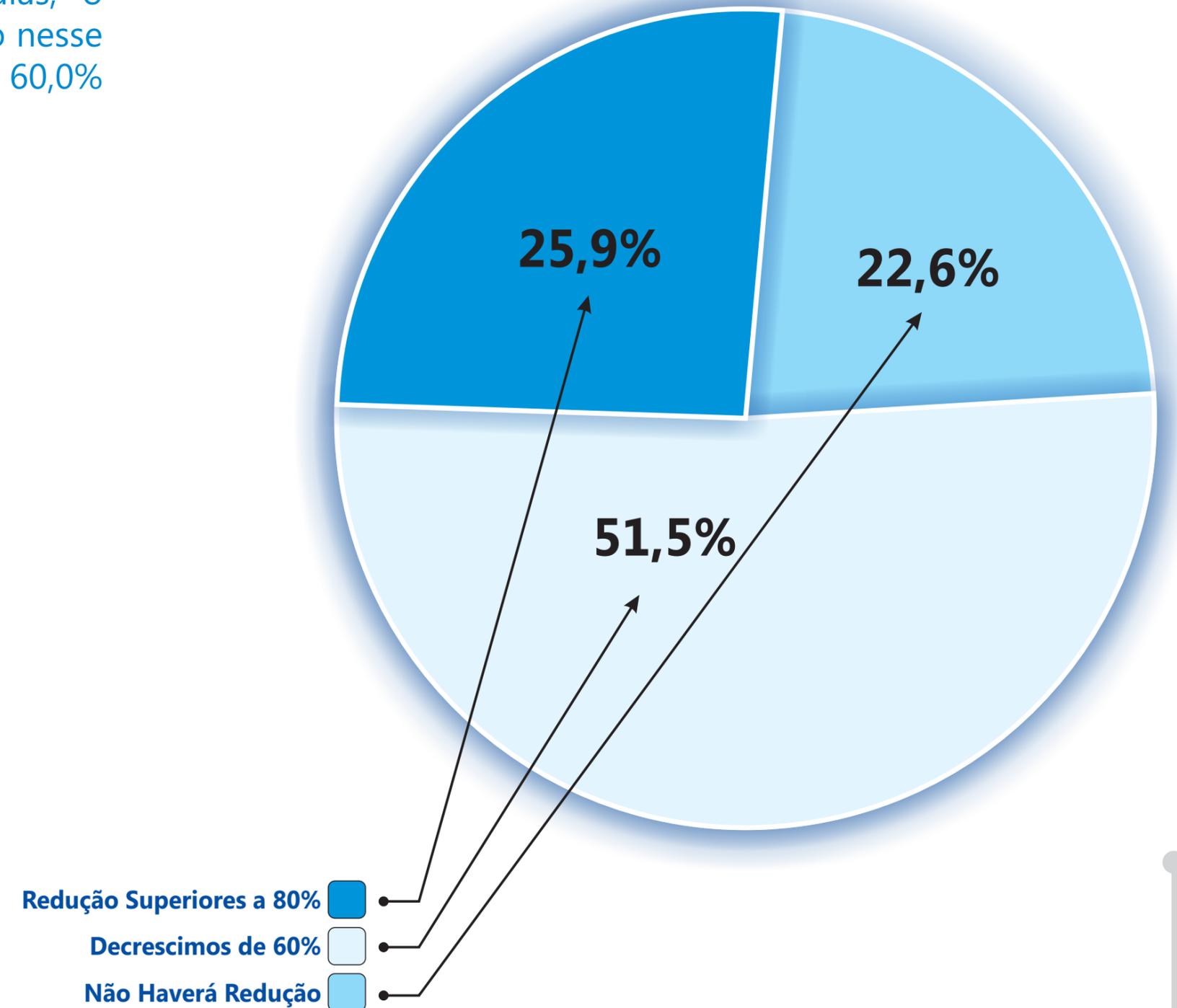
As empresas entrevistadas avaliam que haverá redução no faturamento nos próximos 30 dias. Destas, 53,5% esperam que o decréscimo de receita seja de 60,0% ou mais. Assim, como na avaliação da redução da demanda, chama a atenção os 29,9% de empresas que estimam queda superior a 80,0%.

Perda de Receita superior a 80%
Perda de Receita de 60%
Não Haverá Redução



ESTIMATIVA DE FATURAMENTO NOS PRÓXIMOS 60 DIAS TAMBÉM É PESSIMISTA

Na avaliação de faturamento nos próximos 60 dias, o pessimismo é a tônica, com 82,5% esperando redução nesse período. Destes, 51,5% estimam decréscimos de 60,0% enquanto 25,9% preveem reduções superiores a 80,0%.

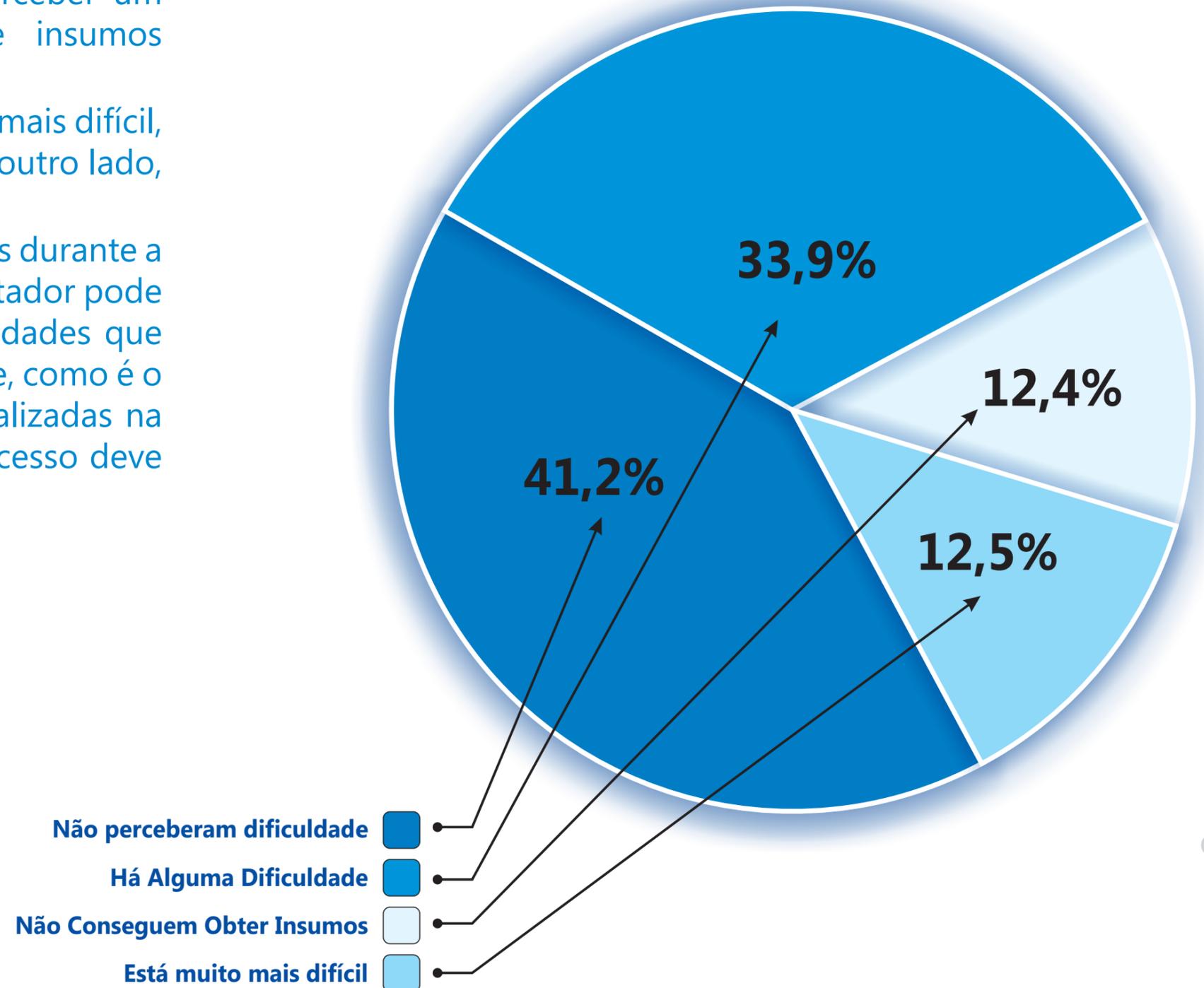


MEDIDAS ADOTADAS NO COMBATE À PANDEMIA DE COVID-19 RESULTAM EM DIFICULDADES NA OBTENÇÃO DE INSUMOS

As transportadoras entrevistadas apontam já perceber um maior grau de dificuldade na obtenção de insumos necessários para o transporte.

Para 12,5% das empresas entrevistadas está muito mais difícil, sendo que para 33,9% há alguma dificuldade. Por outro lado, 41,2% não perceberam tal dificuldade.

Esse é um ponto crucial para o desempenho do país durante a crise, pois a falta de insumos para o setor transportador pode impedir que a atividade leve abastecimento às cidades que não são atendidas por outros modais de transporte, como é o caso de inúmeros municípios e comunidades localizadas na região amazônica. Diante disso, a segurança de acesso deve ser uma prioridade.

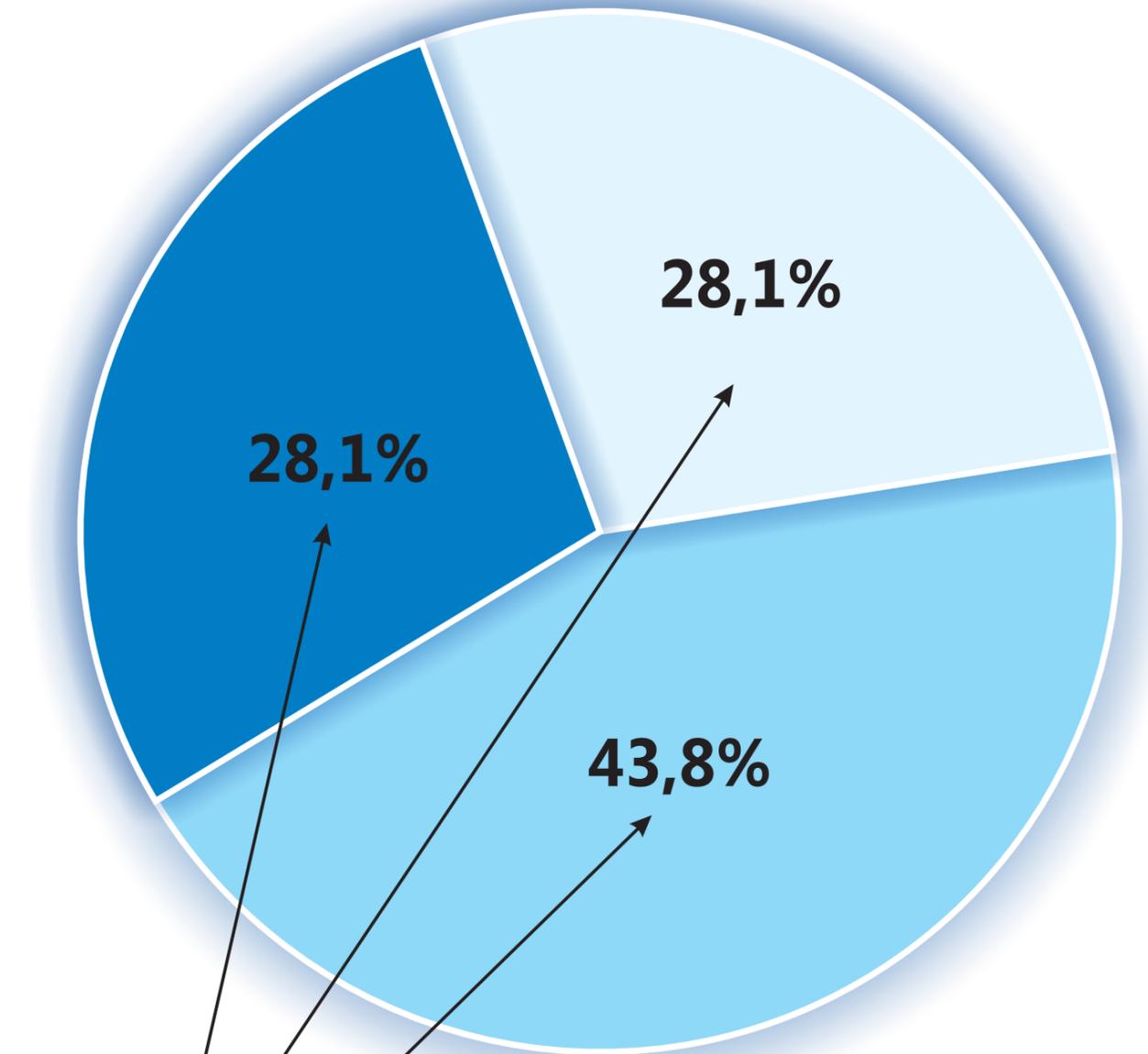


RESTRIÇÕES DE ACESSO E PARALISAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DAS ATIVIDADES DIFICULTAM ENTREGAS E REDUZEM EFICIÊNCIA NO TRANSPORTE

As restrições de acesso a alguns municípios, alinhadas a novas regras de controle de entrada em estabelecimentos, decorrentes da pandemia de COVID -19 têm impactado a operação das empresas de navegação de cargas e de passageiros em todo o país. Nesse contexto, 28,1% revelou que está mais difícil efetuar as entregas, e outros tantos 28,1% apontaram para a paralisação total ou parcial das atividades das empresas.

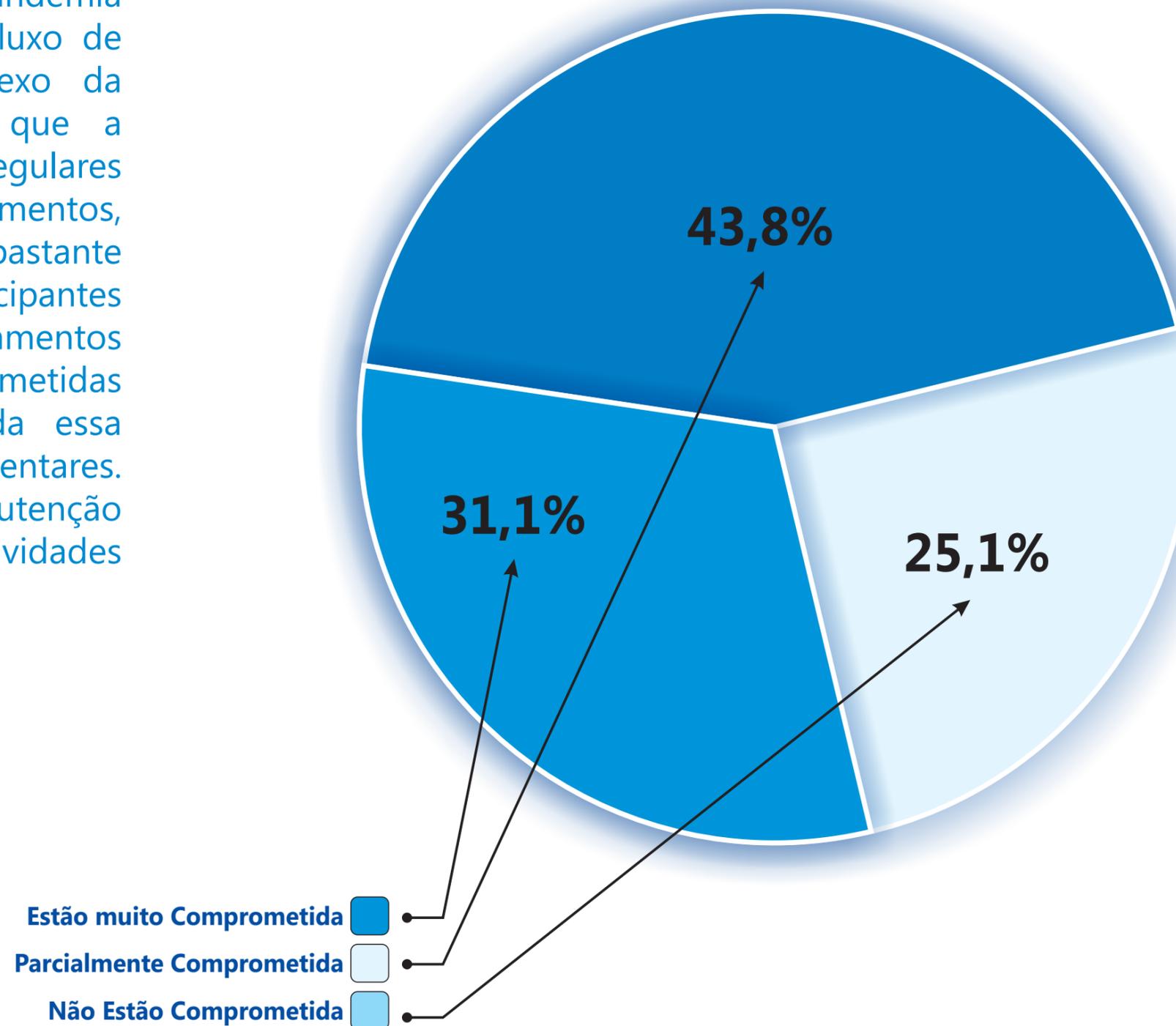
Essa realidade compromete o desempenho logístico do país no momento de crise, gerando impactos diretos na eficiência das empresas, com reflexos em custos e na produtividade.

Está mais difícil efetuar entregas 
Paralisação Total ou Parcial 
Não Têm Dificuldade para Entrega 



CAPACIDADE DE PAGAGAMENTOS DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO É AFETADA SEVERAMENTE

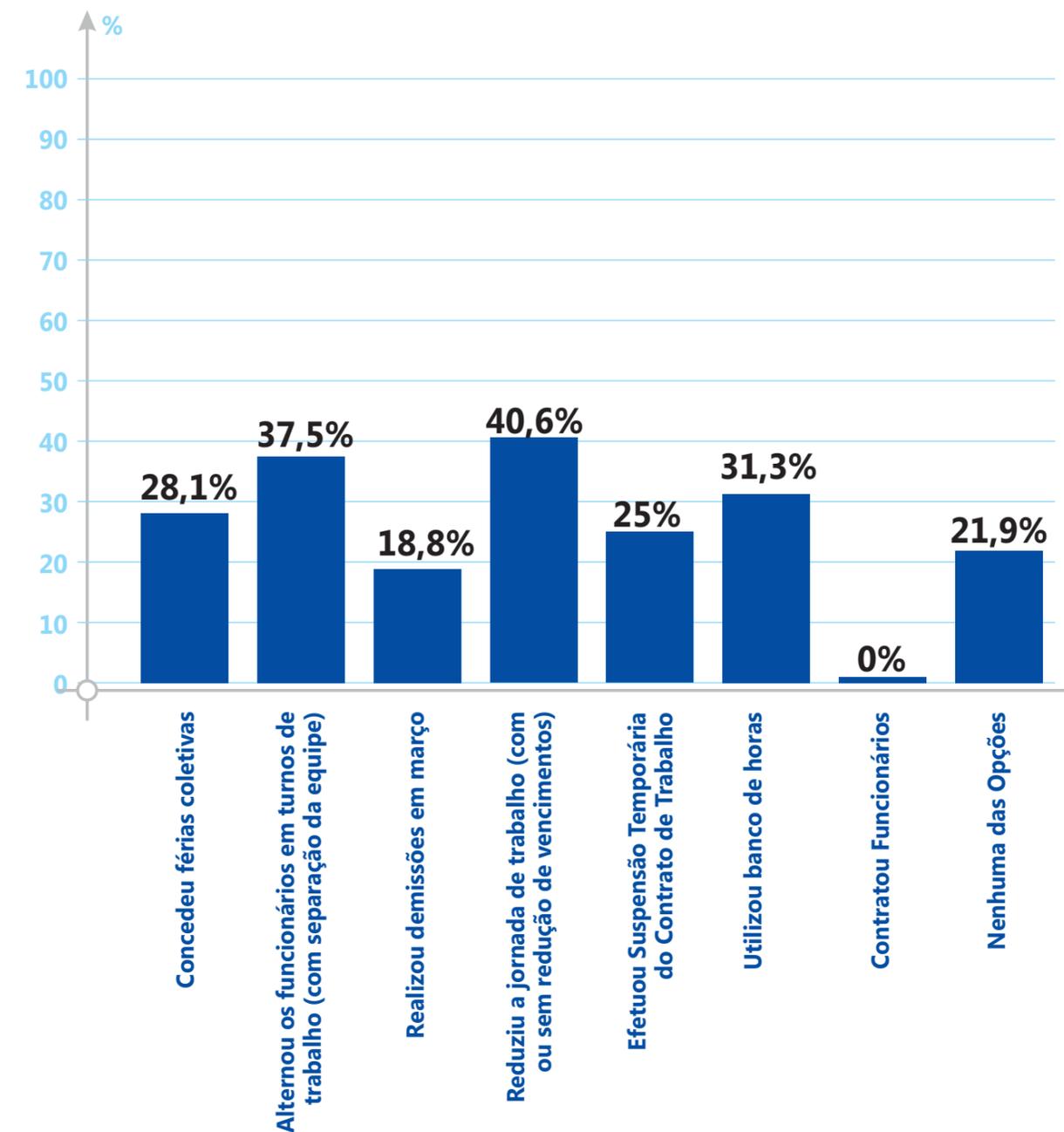
A queda abrupta do faturamento desde o início da pandemia de COVID-19 comprometeu significativamente o fluxo de caixa das empresas de navegação. Como reflexo da diminuição das receitas correntes, observa-se que a capacidade das mesmas em promover pagamentos regulares como, por exemplo, folhas de pagamentos, financiamentos, tributos e fornecedores, dentre outros, encontra-se bastante comprometida. Nesse cenário, as empresas participantes revelaram estar com a sua capacidade de pagamentos comprometida, sendo que 31,1% estão muito comprometidas e 43,8% reconhecem parcialmente comprometida essa capacidade para cumprir com as obrigações elementares. Pelas circunstâncias, a situação coloca em risco a manutenção de empregados quanto a própria continuidade das atividades das empresas.



EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO BUSCAM ADEQUAR A ROTINA DE SUAS ATIVIDADES PARA EVITAR DEMISSÕES E, DESSE MODO, NÃO CAUSAR IMPACTOS SOCIAIS

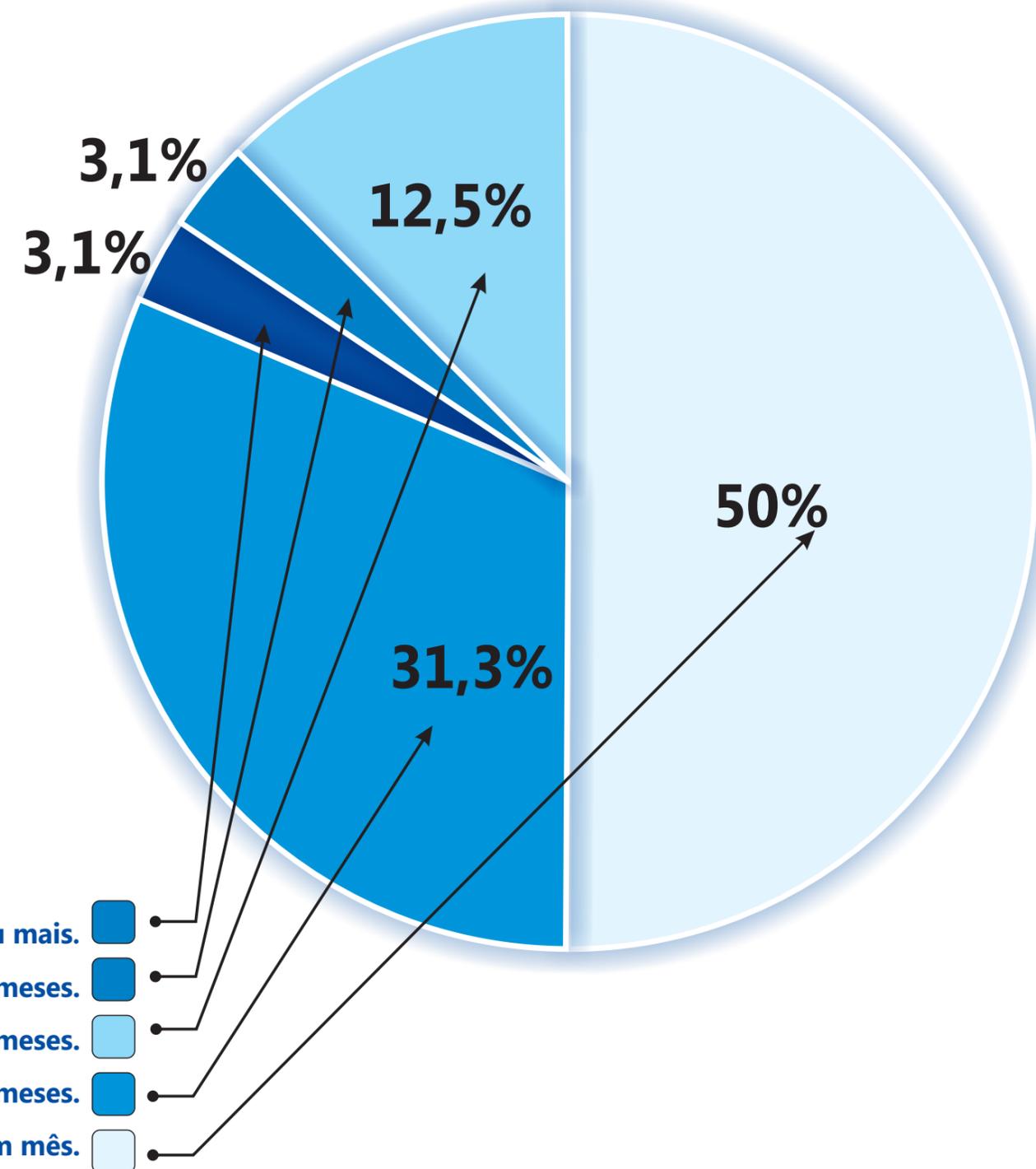
A queda da demanda e do faturamento combinada com as incertezas diante do cenário atual e futuro de pandemia promoveu significativas modificações na rotina laboral das empresas de navegação aquaviária. As principais medidas adotadas até o momento foram destinadas a preservar os funcionários, de forma que 37,5% das empresas alternaram os funcionários em turnos de trabalho, 28,1% concederam férias coletivas, 40,4% reduziu a jornada de trabalho com redução de salário e 31,3% utilizaram banco de horas. Apesar disso 18,8% já realizaram demissões em março de 2020.

Estudo dos **impactos** causados pelo covid-19 na **Navegação** - Março/2020



METADE DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO AQUAVIÁRIA DISPÕEM DE RESERVAS FINANCEIRAS PARA OPERAR POR, NO MÁXIMO, UM MÊS

Apesar dos esforços das empresas de navegação aquaviária de cargas e de passageiros para manter a regularidade das operações e preservar seus empregados, a situação financeira das mesmas é um fator de limitação extremamente importante. Da totalidade das empresas contatadas, 50% afirmaram deter recursos próprios para operar por, no máximo, um mês. Apenas 31,3% têm condições de se manterem em atividade por até de dois meses sem apoio financeiro externo, 12,5% afirmaram possuir recursos próprios para se manter em operação por três meses e somente 3,1% admitiu manter-se por até 4 meses sem que tenha que lançar mão de recursos adicionais com origem externa. Essa realidade evidencia a urgência de medidas de políticas públicas que auxiliem as empresas a recompor o seu fluxo de caixa, para que o pior da tormenta seja transposto sem que ocorra uma bancarrota coletiva, como jamais visto.



Tem recursos próprios para se manterem em atividade por até 4 meses ou mais.

Tem recursos próprios para se manterem em atividade por até 4 meses.

Têm recursos próprios para se manterem em atividade por até 3 meses.

Têm condições de se manterem em atividade por até 2 meses.

Tem recursos próprios para operar por, no máximo, um mês.

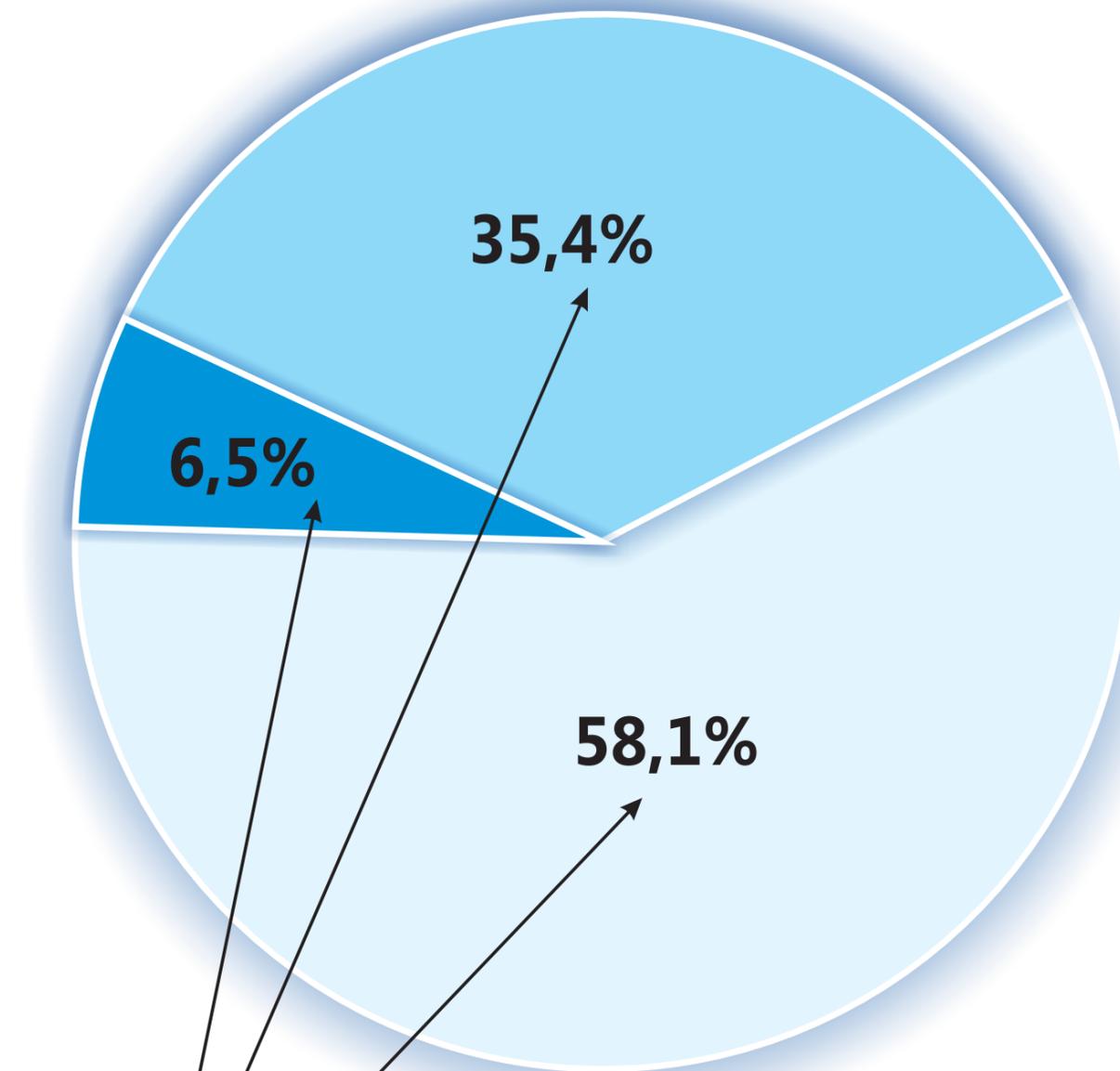
RESTRIÇÕES NA OBTENÇÃO DE CAPITAL DE GIRO CAUSA DIFICULDADES NAS OPERAÇÕES DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO.

Em momentos de crise aguda como o que estamos passando, com grave diminuição de faturamento, torna-se imperioso, para amenizar o problema de fluxo de caixa durante a crise, que as empresas tenham acesso a capital de giro facilitado, com taxas reduzidas, prazos e carência estendida. Todavia, 35,4% dos participantes que buscaram por crédito identificaram que o acesso a esse tipo de financiamento já está mais difícil, enquanto 6,5% o avaliaram como mais fácil. Essa situação deve ser imediatamente revertida, com destaque para o papel do BNDES nesse momento, no sentido de compartilhar o risco com os demais agentes financiadores.

Têm facilidade ao crédito

Têm dificuldade de acesso ao crédito

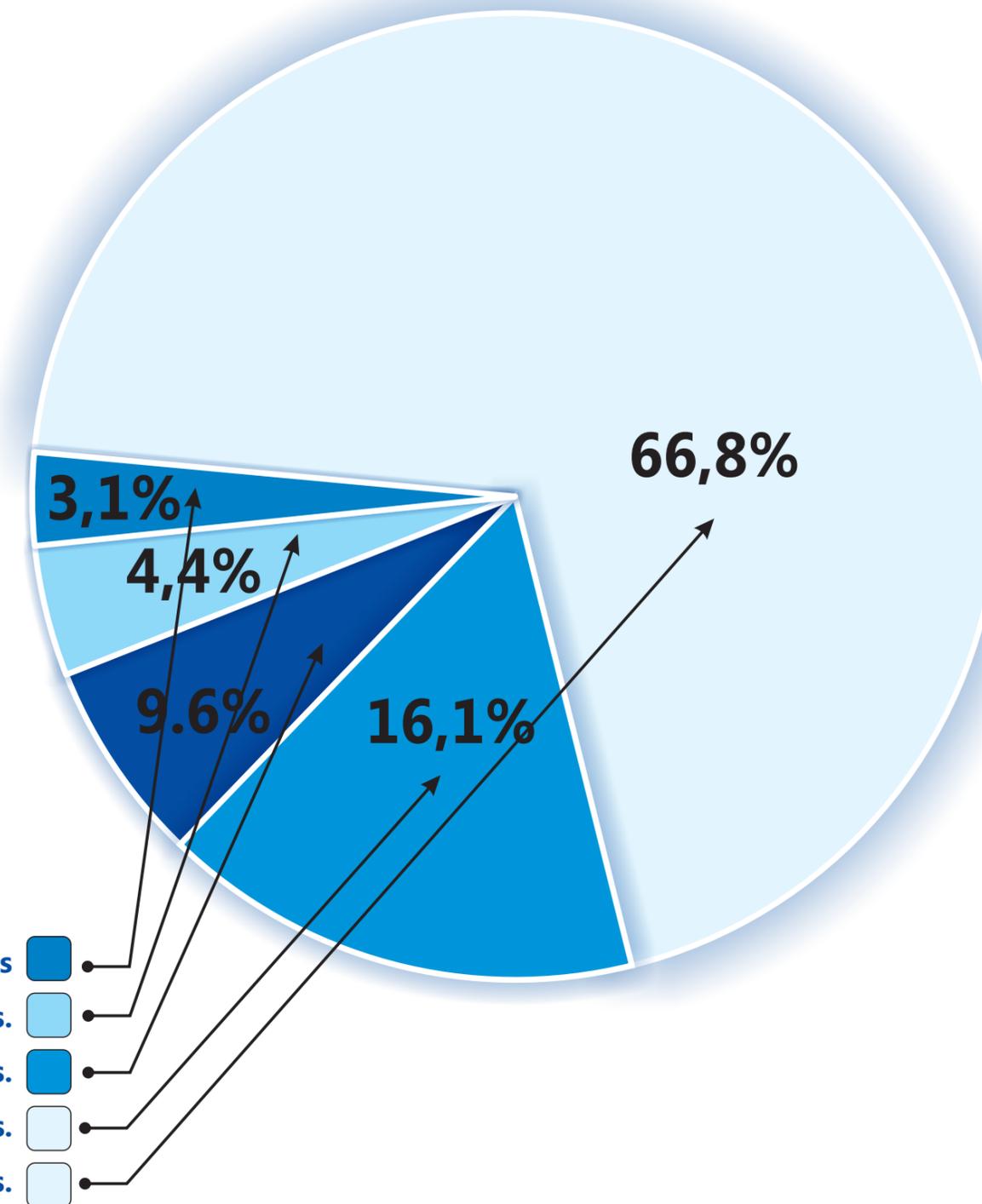
Não Responderam / Não souberam Avaliar



EMPRESAS PREVEEM IMPACTOS NEGATIVOS DA CRISE POR MAIS DE QUATRO ANOS

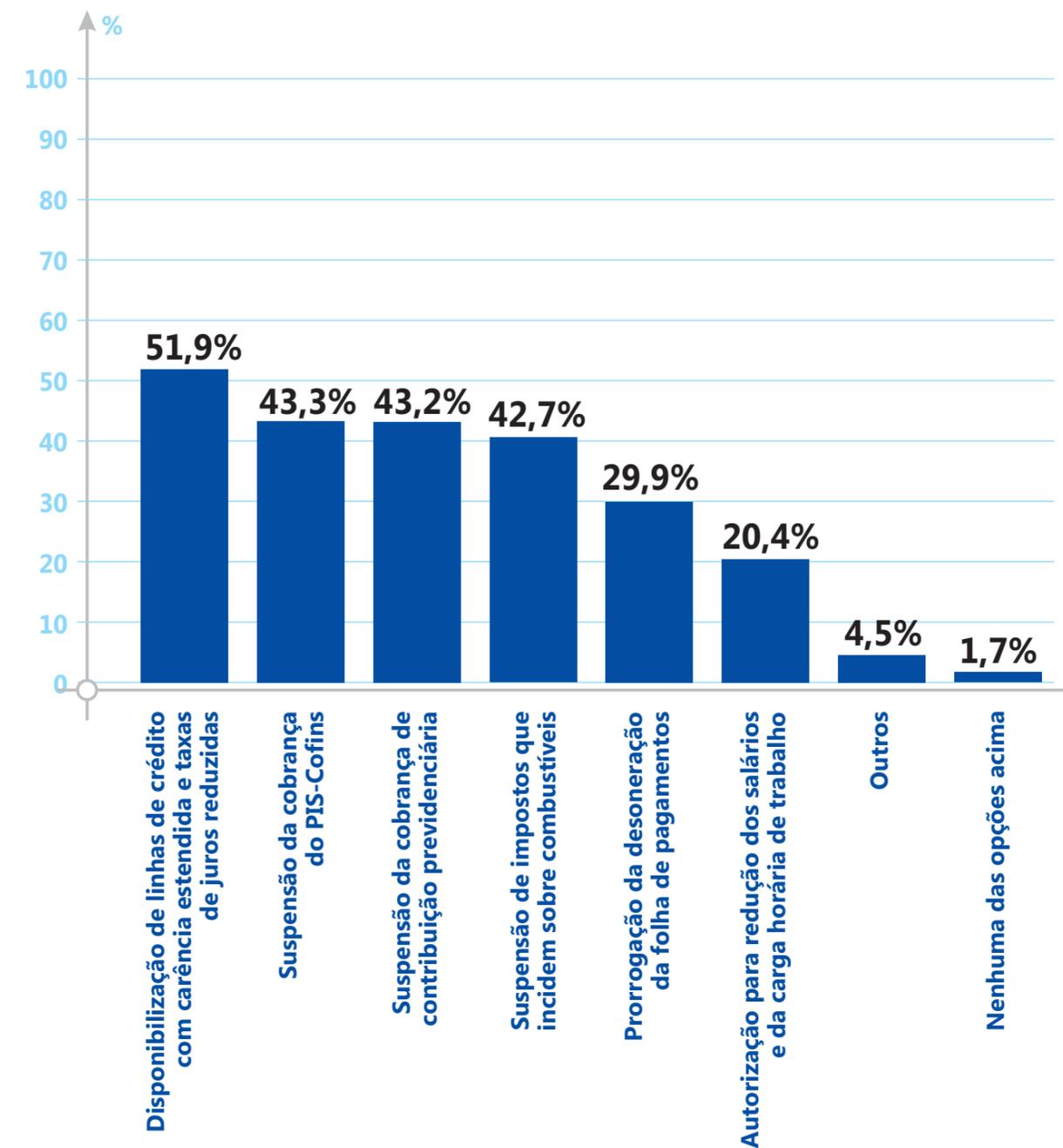
Na percepção das empresas de navegação aquaviária consultadas, um dos principais obstáculos apontados é o planejamento de suas atividades, isso diante da incerteza quanto à magnitude e à duração da pandemia de COVID-19 no país. 66,8% dos participantes estimam ter impactos negativos por mais de quatro meses, sendo que 4,4% temem por reflexos por mais de 2 anos. Apenas 16,1% dos transportadores esperam pela solução da crise em menos de três meses. Numa previsão mais pessimista, 9,6% acredita que os reflexos vão se estender por mais de 2 anos, o que retrata um cenário de incertezas para o transporte aquaviário de cargas e de passageiros.

- Temem que os reflexos se prolonguem por até 4 anos
- Temem reflexos por mais de 2 anos.
- Temem que os Reflexos se Prolonguem por até 2 anos.
- Esperam pela solução da crise em menos de três meses.
- Impactos negativos por mais de 4 meses.



CRIAÇÃO DE LINHAS ESPECIAIS DE CRÉDITO É A AÇÃO MAIS ESPERADA PELOS TRANSPORTADORES

Para que as empresas consigam suplantar a crise ora instalada, torna-se mister a atuação e apoio do governo federal. Dentre as políticas públicas mais esperadas, para 51,9%, é a criação de linhas especiais de crédito (incluindo recursos para capital de giro), com taxas de juros reduzidas e carência estendida e taxas de juros reduzidas, em caráter geral e sem nenhuma distinção decorrente do porte da empresa ou de sua capacidade de pagamento. Acrescenta-se a medida retro mencionada a suspensão da cobrança de Pis e Cofins (43,3%) e a suspensão da cobrança da contribuição previdenciária patronal (43,2%), essas já anunciadas pelo governo. Outra demanda é a suspensão dos impostos incidentes sobre os combustíveis (42,7%).



INDEPENDENTEMENTE DA PANDEMIA DE COVID-19, EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO APONTAM O QUE MAIS IMPACTA NO COTIDIANO, ACARRETANDO PERDA DE EFICIÊNCIA E DE RECURSOS

Estudo dos **impactos** causados pelo covid-19 na **Navegação** - Março/2020

Para 35,5% das empresas consultadas, a necessidade de despacho e de obtenção de passe de saída/entrada junto às Capitânicas, a cada viagem feita, acarreta perda de tempo, que resulta em queda de eficiência e de recursos, tanto financeiros quanto humanos. Para 41,9% das empresas pesquisadas a diversidade de prazos de validade de Vistorias e/ou Certificados igualmente impacta negativamente. A adoção de prazos de validade comuns para Vistorias e /ou Certificados exigidos para uma mesma empresa ou embarcações é medida que certamente traria enormes benefícios, inclusive para os órgãos intervenientes na atividade.

Para 19,4% a exigência de Certificado de Livre Prática na navegação interior e de apoio marítimo e apoio portuário deve ser abolida.

78,7% das empresas consultadas apontaram a existência de operações clandestinas por parte de empresas de navegação e de instalações portuárias que não possuem outorga ou registro de suas embarcações, promovendo uma concorrência predatória e nefasta com aquelas empresas que operam legalmente.

Outro fator impactante na atividades das empresas de navegação, especificamente para aquelas que se ocupam do transporte de derivados líquidos de petróleo, é a exigência de submeter suas embarcações a Vistorias de Conformidade a cada ano. Para 100% das empresas que operam nesse segmento (25% no geral), a Vistoria de Conformidade deveria ter seu prazo de validade igualado ao prazo do CSN (Certificado de

Segurança de Navegação). Excepcionalmente, as embarcações seriam submetidas a Vistoria de Conformidade em caso de acidente.

Questão tormentosa também é a que trata das Poigonais dos Portos, principalmente nos Portos de Belém, Santarem e Vila do Conde. É preciso estabelecer limites definidos para a atuação das Autoridades Portuárias, impedindo que as mesmas exijam pagamentos das supostas utilização de infra estrutura aquaviária, no caso expresso da Navegação Interior que não utiliza calado que justifique sua cobrança.

No mesmo diapasão, para todas as empresas que necessitam efetuar medidas de arqueação física de tanques em embarcações um dos problemas apontados é com relação às arqueações efetuadas por Sociedades Certificadoras / Classificadoras autorizadas pela Autoridade Marítima, que foram realizadas anteriormente à vigência da Portaria INMETRO 400. Após a vigência da Portaria 400, mesmo tendo a arqueação física efetuada por Sociedades Certificadoras / Classificadoras e com prazo de validade ainda vigente, o INMETRO não reconhece essa vigência, acarretando gravame econômico e operacional para as empresas, visto que as mesmas já pagaram para obter a arqueação física pelas por Sociedades Certificadoras/ Classificadoras, assim como tiveram suas embarcações fora de operação para que essa arqueação fosse realizada.

EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO AQUAVIÁRIA SUGEREM MEDIDAS PARA DESBUROCRATIZAR A ATIVIDADE E, ASSIM, MELHORAR O DESEMPENHO DAS EMPRESAS BRASILEIRAS DE NAVEGAÇÃO

Estudo dos **impactos** causados pelo covid-19 na **Navegação** - Março/2020

Dentre as sugestões apontadas, o que mais se destaca diz respeito ao cancelamento da obrigatoriedade de despacho a cada viagem efetuada junto às Capitânicas, assim como à exigência de Vistorias com prazo de validade anuais, cujos prazos devem ser estendidos por tempo superior a um ano. Em algumas hipóteses a realização de determinadas Vistorias ou obtenção de determinados Certificados demanda tempo superior a 45 dias, sendo que nesse período a embarcação correspondente deve ficar fora de operação. Para empresas de pequeno porte, que possuem uma ou duas embarcações, isso implica em subtrair, no mínimo, 50% do faturamento em mais de 10% do ano, período que a Vistoria ou Certificado obtido terão validade. A maior parte das empresas não suporta tanto tempo de perda de faturamento em decorrência da inatividade de suas embarcações. Nesse aspecto, também foi sugerido que a realização da Vistoria de Conformidade, hoje feita pela Marinha do Brasil, possa ser feita pelas Sociedades Certificadoras/Classificadoras delegadas pela autoridade Marítima.

Na esteira do que acima foi exposto, no que diz respeito aos prazos de validade de Certificados e Vistorias, a sugestão é de que todas as Vistorias e Certificados exigidos sejam realizados de forma concomitante e que tenham seus prazos de validade estendidos pelo período de cinco anos.

Também houve sugestão por grande parte das empresas entrevistadas no sentido de que deve haver políticas públicas de Estado para o fomento ao transporte aquaviário, de longe reconhecido como aquele que é o mais eficiente na comparação de desempenho e custos com os demais modais, aquele que menos impacta o meio ambiente, dentre outros aspectos. Políticas

públicas de desoneração na compra de combustível para a navegação e na folha de pagamento teriam impacto extremamente positivo na atividade.

Em outro aspecto, a formação de trabalhadores para o setor aquaviário de transporte ainda é problema que precisa ser solucionado. Urge que a formação de trabalhadores aquaviários seja democratizada, criando-se a possibilidade de formação por meios de estabelecimentos de ensino privados ou públicos, universidades e, principalmente, pelas escolas de formação de trabalhadores do Sistema "S", no caso específico pelo SENAT - Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte. Também foi objeto de sugestão que seja permitido que toda documentação exigida por órgãos da União, incluindo a Marinha do Brasil, seja enviada por meio digital.

No que tange à movimentação de contas vinculadas do AFRMM junto ao BNDES, foi sugerido que a parcela correspondente aos 5% exigidos das empresas para a quitação das embarcações seja paga com recursos da conta vinculada do AFRMM. Essa medida, nesse momento, torna-se essencial para o equilíbrio financeiro das empresas, diante do quadro de crise e possível e recessão causada pela pandemia. Nesse diapasão, certamente que tal medida acarretaria efeitos positivos na regularidade das operações das empresas de navegação que se utilizam de recursos do AFRMM.

A simplificação ou redução de exigências para a obtenção de documentação de embarcações foi, também, mencionada por grande parte das empresas consultadas.

Estudo dos **impactos**
causados pelo covid-19
na **Navegação**



FENAVEGA

**Federação Nacional das Empresas
de Navegação Aquaviária**

Raimundo Holanda Cavalcante Filho
Presidente da FENAVEGA / Vice Presidente da CNT

Março/2020