

Apresentação para Audiência Pública PL 8456 21 de Novembro de 2017



Propósito

Demonstrar como a PL 8456 acarretará em um agravamento das condições de competitividade da indústria naval brasileira em relação aos principais competidores asiáticos.

A desarticulação, através de várias medidas recentes, da capacidade de competição internacional da indústria naval, podem resultar em uma crise operacional justamente em um momento de consolidação do processo de ganhos de produtividade.

Entende-se que a ruptura do cenário não permite que contramedidas possam ser estabelecidas para mitigar e superar as novas condições impostas para as atividades industriais.

Reivindica-se que seja considerado o contexto atual da indústria, adiando decisões que possam prejudicar sobremaneira o processo de estabelecimento de uma indústria naval eficiente, geradora de empregos, renda, riqueza e tecnologia.

O custo social da mão-de-obra é um dos fatores mais críticos e que mais contribui para a assimetria na comparação com construtores mundiais, sendo a desoneração da folha de pagamentos especialmente importante para melhorar as condições de competitividade da indústria naval nacional.

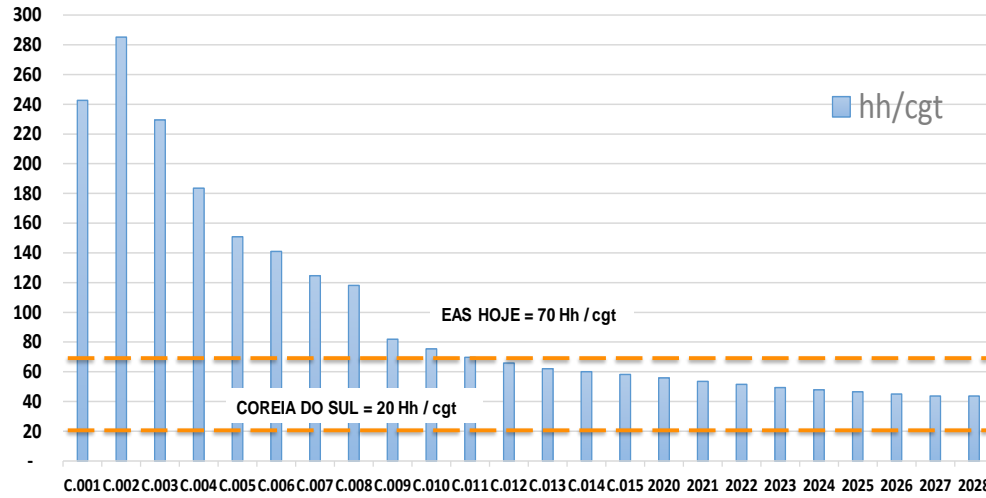
Medidas que prejudicaram o Setor Naval

- **Cancelamento de encomendas**
 - Redução da carteira de encomendas em função do cancelamento de contratos e redução do Plano de Investimentos da Petrobras
- **Alto endividamento e Impossibilidade de reestruturação da dívida em função das regras do FMM**
 - Pressão no caixa das empresas
- **Redução do Conteúdo Local e *waiver* de Libra e Sépia**
 - Dificuldades na recomposição da carteira de encomendas em função da abertura ao mercado internacional
- **Dificuldade de contratação de novos financiamentos (exigência exagerada de garantias)**
 - Inviabiliza a negociação de novos contratos
- **MP 777 (criação da TLP em substituição à TJLP)**
 - Tirou competitividade dos financiamentos pelo FMM que até então atuavam como um atrativo à construção de embarcações no Brasil
- **PLV 36/2017, que altera a Lei 9.481 e cria o Repetro-Sped**
 - Incentivo ao afretamento e importação de embarcações estrangeiras (isenção de impostos federais)
- **PL 8456 (re-oneração do setor de construção naval)**
 - Encargos passarão a representar 50% do salário direto do trabalhador – no EAS isto representa um adicional de aproximadamente R\$ 30 milhões no orçamento de 2018

Evolução da Competitividade da Indústria Naval Brasileira – Caso EAS

Ciclos de Produção dos Navios

Horas de Produção



Meses de lead-time (1º navio)
Meses de lead-time (último navio)
Referência internacional

<u>Suez</u> <u>6-10</u>	<u>Afra</u>	<u>Suez</u> <u>DP</u>
27	19	19
20	14	14
12	12	14

A indústria naval está fazendo seu dever: investindo em tecnologia e processos para melhorar a sua produtividade, reduzir custos e ciclos de produção.

A evolução dos índices de produtividade e de ciclos apontam para uma competitividade internacional em no máximo 5 anos.

O Cenário Competitivo Internacional – Custo da Mão de Obra

Alta carga

Evolução dos encargos pagos sobre salários em países selecionados*

	Encargo trabalhista pago por empregadores (Mil US\$)	Percentual do salário bruto pago em encargos (%)	Varição em relação a 2012 (%)
Brasil	21,4	71,4	0
França	12,8	42,7	16
China**	12,5	42	33
Itália	11,6	38,6	-25,4
Bélgica***	10,5	35	-
Espanha	10	33,4	0
Portugal***	9	29,9	-
Argentina***	7,8	26	-
Romênia	6,9	23,1	-34,6
Malta***	7	22,8	-
Polônia***	6,2	20,7	-
Alemanha	6,1	20,4	-10,5
Rússia	5,4	18	-0,3
Croácia***	5,2	17,2	-
Israel	5	16,8	18,3
Japão	4,6	15,2	3,5
Austrália	4,9	15	3,5
Holanda	4,4	14,8	121,1
México	4,1	13,7	-26,4
Índia	3,6	12	0
Irlanda	3,2	10,8	0
Jamaica***	3,1	10,6	-
EUA	2,7	8,8	0
Reino Unido	2,4	7,9	-2,6
Canadá	2,2	7,4	-20,1
Emirados Árabes	2,2	7,3	-5,4
Nova Zelândia***	1,3	4,5	-
Dinamarca	1,3	4,3	-10,2
Egito***	1,1	3,7	-

Fonte: UHY Moreira. * Com base em um salário anual bruto de US\$ 30 mil. ** Com base nos números de Xangai como uma cidade representativa dos custos chineses. *** Sem informações de 2012 disponíveis

“O PAÍS É LÍDER EM ENCARGO TRABALHISTA, APESAR DA DESONERAÇÃO”

Não obstante a desoneração, o Brasil é o país que tem o maior índice de encargos trabalhistas incidentes sobre os salários, superando em quase 50% a média mundial, calculada em 20,5%, conforme estudo ao lado!

Caso aprovado o PL 8456, com a re-oneração do setor de construção naval, o encargo de 20% sobre a folha agravará esta diferença, reduzindo ainda mais a competitividade das empresas do setor

* Reportagem Valor Econômico de 10/03/2016: “País é líder em encargo trabalhista, apesar da desoneração”. Disponível em: <http://www.valor.com.br/brasil/4474276/pais-e-lider-em-encargo-trabalhista-apesar-de-desoneracao> - Acesso em 13/11/2017)

O Cenário Competitivo Internacional – Impacto do “Custo Brasil” sobre a Competitividade da Indústria Naval

Indicadores	Brasil	China
Encargos sobre Salário (com o efeito da desoneração)*	71,4%	42%
Preço do Aço Local**	USD 700~750	USD 440
Crédito	Caro e de difícil acesso em função da exigência por garantias e crise no setor de óleo e gás. (SELIC = 7,50% aa)	Accessível à indústria à juros compatíveis com o mercado internacional. (Long term interest rate = 1,5%-2,6% aa) *OECD
Sobrepço de embarcações brasileiras nas condições acima (com a desoneração)	25%~30%	

* Reportagem Valor Econômico de 10/03/2016: “País é líder em encargo trabalhista, apesar da desoneração”. Disponível em: <http://www.valor.com.br/brasil/4474276/pais-e-lider-em-encargo-trabalhista-apesar-de-desoneracao> - Acesso em 13/11/2017

** Informações coletadas através do sistema de suprimento do EAS. Adicional de frente e anti-dumping sobre a importação do aço Chinês elevaria seu custo para USD 751,56 no Brasil.

Enquanto a indústria naval tem sido pressionada à concorrer por preço no mercado internacional, a desigualdade de condições afeta adversamente sua competitividade e propicia uma concorrência desleal. Impossível concorrer no Brasil por preço diante do custo incidente sobre a produção nacional, e a oneração da folha no setor agravará ainda mais esta diferença.

Como os Países Asiáticos têm reagido à Crise da Indústria Naval

País	Ações contra a Crise
Coreia	<ul style="list-style-type: none">• Lançou pacote de ajuda financeira• Reestruturação da dívida de estaleiros• Apoio às exportações• Etc
China	<ul style="list-style-type: none">• Lançou pacote de ajuda financeira• Colocou ordens de compra para sua indústria no valor
Brasil	<ul style="list-style-type: none">• Redução do CL e waiver (ajudando na demanda de China e Coreia)• Redução da demanda, em detrimento das expectativas do setor, resultante do cancelamento de contratos e redução do plano de investimento da Petrobras• Abertura para o mercado internacional com isenção de impostos (ajudando na demanda de China e Coreia)• Incentivo à importação (Repetro Sped) e afretamento de embarcações estrangeiras (isenção sobre remessa de afretamentos)• Petrobras fazendo BID para comprar DP2, não respeitando a 9432 (ajudando na demanda de China e Coreia)• Aumento o custo da indústria nacional, com a reoneração da folha, reduzindo a competitividade (e ajudando na demanda de China e Coreia)

No que diz respeito à INDÚSTRIA NAVAL, não obstante ser um setor estratégico para o desenvolvimento do país, o Brasil não somente tem ido na contra mão dos países competidores, mas ajudado na recuperação destes .

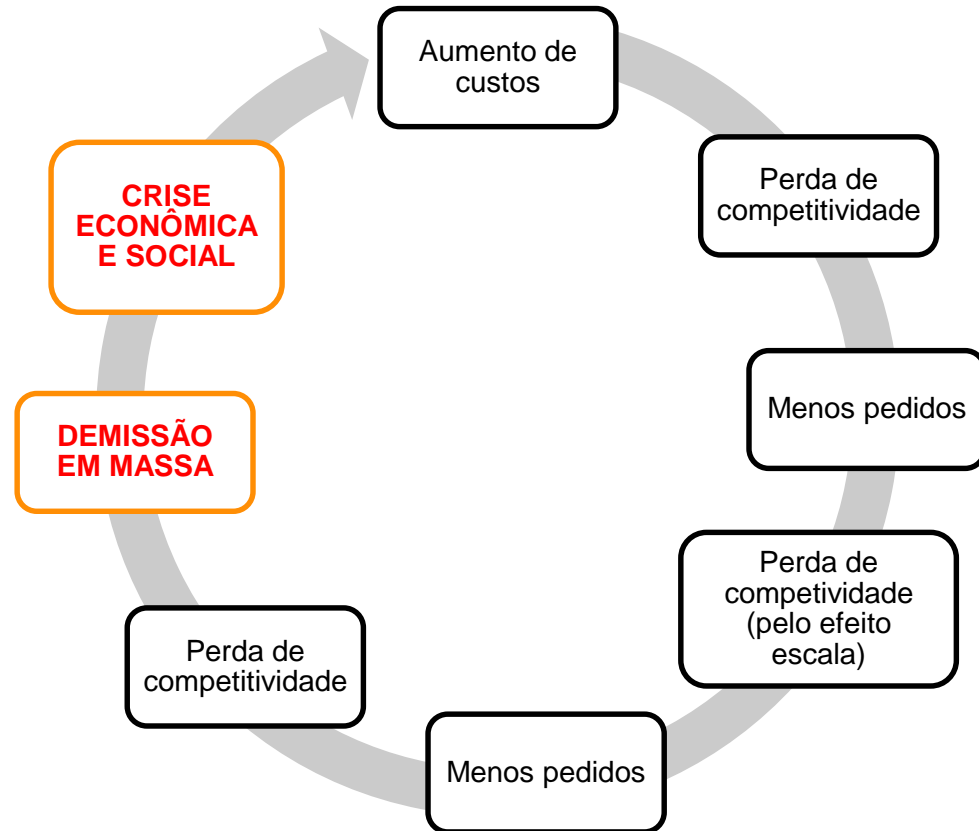
Aprofundamento da Crise na Indústria Naval

Cenário

- Setor altamente endividado junto ao BNDES e outros bancos de fomento, com geração de caixa insuficiente em função da redução das demandas;
- O cancelamento de pedidos ao longo dos últimos 3 anos;
- Demanda incerta em função da abertura para o mercado internacional no setor de óleo e gás (e.g. redução do conteúdo local e Repetro-sped);

Consequências:

- Aprofundamento do círculo vicioso, com agravamento da crise e mais demissões em massa no setor!
- Empresas terão ainda mais dificuldade de arcar com seus compromissos financeiros, aumentando os riscos de inadimplência e de uma crise sistêmica.



Extensão Regional da Crise no Setor Naval



O setor de construção naval é um setor de **MÃO DE OBRA INTENSIVA**, gerador de demanda junto a populações carentes de regiões diversas. As demissões em massa terão um sério efeito econômico e social no país.

ESTAMOS FALANDO DE CERCA DE 40.000 EMPREGOS DIRETOS, 160.000 INDIRETOS E UMA POPULAÇÃO TOTAL DE APROXIMADAMENTE 500.000 PESSOAS.

A aprovação do PL 8456, sem a devida exclusão do setor de construção naval, aumentará a desigualdade de condições afetando a competitividade da indústria naval brasileira em relação aos estaleiros asiáticos e agravará a crise no setor e a demanda por novas contratações.

As empresas terão que realizar novas demissões com o objetivo de reduzir a folha, e compensar este adicional de custo, gerando uma crise econômica e social de enormes proporções e reflexos em todo o país.



SINAVAL

Sindicato Nacional da Indústria de Construção e
Reparação Naval e Offshore

Carlos Macedo

Vice Presidente Executivo

Os impactos econômicos e sociais – Caso EAS

Uma história de sucesso que começa a ser escrita

A operação do EAS

Indicadores	
Números de empregos diretos gerados pelo EAS	3.600
Gastos com folha de pagamento do EAS	R\$ 281 MM
Salários EAS	R\$ 164 MM
Gastos com plano médico/odontológico + ticket alimentação	R\$ 47 MM
Gastos com custo diretos + Indiretos	R\$ 124 MM
Gastos com fornecedores Nacionais / Nordeste ⁽¹⁾	R\$ 334MM / R\$ 132 MM



Os impactos do EAS

Indicadores	
Número de dependentes do EAS (empregados + familiares)	9.944
Números de empregos indiretos gerados pelo EAS	14.400
Salários indiretos gerados pelo EAS (R\$ milhões) ⁽²⁾	R\$ 374 MM
Impostos gerados sobre salário e consumo (e.g. INSS, FGTS, IR, ICMS, IPI, PIS/COFINS)	R\$ 383 MM

(1) Fornecedores Nacionais / Nordeste : 696 / 302 fornecedores

(2) Geração de 4 empregos indiretos com salário médio mensal de R\$ 2 mil

Como exemplo do maior estaleiro do Hemisfério Sul e um dos principais representantes da Indústria Naval no Brasil, a operação do EAS tem impactos econômicos e sociais importantes para o Estado de Pernambuco e Brasil. As medidas adotadas recentemente tem dificultado a recuperação do EAS, levando praticamente à inviabilização da Empresa e de sua cadeia de fornecedores.