

Procedimento de Manifestação de Interesse Internacional para qualquer operador econômico que deseje fornecer um serviço de transporte marítimo internacional de curta distância do Planalto das Guianas ao Caribe.



Prazo para envio de candidaturas até 31/12/2019, às 18h00
(Paris)

Este documento especifica os objetivos e o conteúdo do PMI. Uma apresentação sumária do projeto para um novo serviço de transporte marítimo inter-regional de curta distância está anexada. Elementos adicionais podem ser consultados sob as condições especificadas no artigo 2.7 deste documento.

1 O OBJETO DE PMI: IMPLEMENTAR UM NOVO SERVIÇO INTER-REGIONAL *SHORTSEA* PARA DESENVOLVER INTERCÂMBIOS COMERCIAIS NA ÁREA

1.1 CONTEXTO: UMA OPORTUNIDADE COMPROVADA POR UM ESTUDO APROFUNDADO

O comércio entre os países vizinhos no Planalto da Guiana (Estados do Pará e Amapá, no Brasil; Guiana Francesa, Suriname e Guiana), bem como com as Antilhas Francesas (Martinica e Guadalupe), é, atualmente baixo se comparado ao comércio entre esses territórios e seus parceiros históricos do outro lado do Atlântico. Existem várias razões para esse fenômeno, incluindo uma atual oferta de remessa inadequada para esse comércio inter-regional não containerizado.

O GPM Guiana e os seus parceiros, com o objetivo de desenvolver estes intercâmbios comerciais, lançaram um estudo de viabilidade econômica, técnica e legal de uma solução de transporte marítimo de curta distância (*Short Sea Shipping* - SSS) para esta área. Este estudo, realizado em 2017 e co-financiado pelo Programa de Cooperação Inter Amazônia, permitiu:

- A identificação de um **mercado potencial de cerca de 100.000 toneladas** por ano, consistindo de pequenos lotes de vários bens (produtos agroalimentares frescos congelados ou processados, materiais de construção, bens de consumo) transportados em paletes, big bags, convencionais ou a granel;
- A **definição de um serviço de transporte marítimo** adaptado: rotação de cerca de 20 dias de um navio manipulado polivalente de 110 m, subindo por todos os territórios do perímetro, constituindo uma oferta complementar aos serviços marítimos existentes;
- A **validação da viabilidade econômica**: viabilidade do serviço com taxa de preenchimento superior a 50%, propondo preços atrativos em relação ao mercado;
- A **validação da viabilidade jurídica**: necessidade de um operador de bandeira europeia para operar a linha (para efetuar o transporte marítimo de mercadorias entre os portos situados nos territórios membros da União Europeia) ou de um consórcio internacional sendo que um dos membros seria europeu (regulamentação em vigor da cabotagem europeia e brasileira).¹

Além disso, um estudo realizado em 2018, pelo IDB² confirmou o diagnóstico feito:

- O contêiner não está adaptado aos pequenos volumes de atores locais;
- Rotações perdidas estão ocorrendo nos portos da região na direção sul→norte;
- Fortes restrições regulatórias e alfandegárias;

¹ Na rota do serviço, como inicialmente previsto, nenhum transporte brasileiro de mercadorias entre dois portos brasileiros está planejado, mas o transporte marítimo de mercadorias é esperado entre os portos localizados nos territórios da zona governada pela União Europeia. (Isto é, mercadorias embarcadas por exemplo, no porto de Guadalupe e desembarcadas no porto da Guiana Francesa). Os regulamentos de cabotagem nesta zona são vinculativos e exigem, *inter alia*, que o navio de bandeira europeia (de um Estado-Membro da União Europeia) ou que o operador seja um consórcio internacional sendo que um dos membros seria europeu (regulamentação em vigor da cabotagem europeia e brasileira). Além disso, na medida em que o candidato considere em sua proposta atividades de cabotagem entre portos brasileiros (isto é, um transporte de mercadorias brasileiras entre dois portos brasileiros), a regulamentação aplicável seria a da cabotagem brasileira que é também rigorosa a este respeito. O candidato deverá, portanto, ter em conta este aspecto legal vinculativo ao seu projeto, identificando os regulamentos aplicáveis de acordo com a rotação proposta e o fluxo de mercadorias.

² <https://publications.iadb.org/en/short-sea-shipping-network-and-finance-model-caribbean>

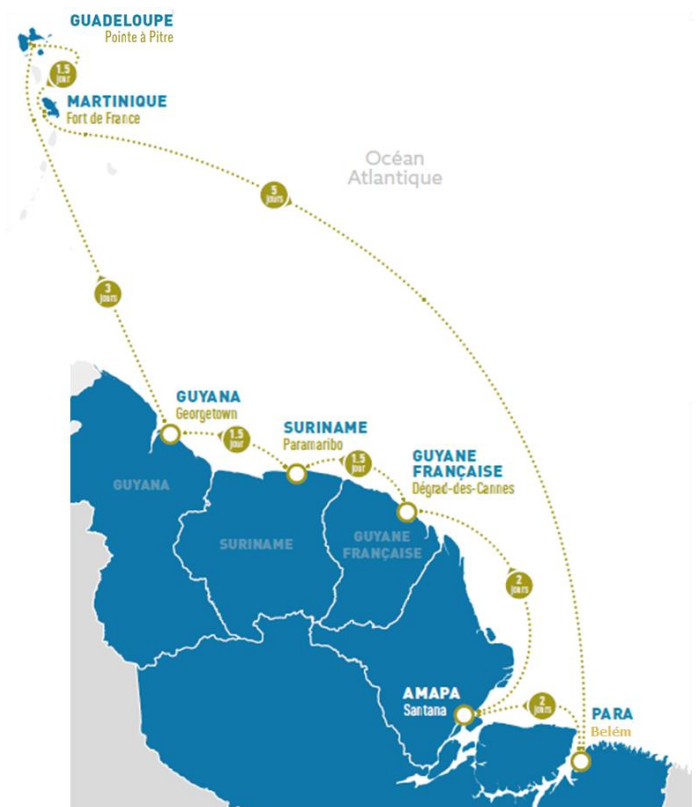
- O mercado intra-regional do Caribe Oriental é fraco (9,4% do comércio total na área definida do estudo);
- As taxas de frete marítimo intra-regional entre as ilhas do Caribe são desencorajadoras
- A oferta alternativa de transporte representada pelas escunas não é sustentável (confiabilidade, segurança, regulação) e deve, eventualmente, desaparecer.

1.2 O PROJETO: UM NOVO SERVIÇO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA MULTIPURPOSE ABERTO A PEQUENOS VOLUMES DE MERCADORIAS

Nota: Um documento detalhado relativo ao estudo de oportunidade e viabilidade do serviço pode ser consultado sob as condições especificadas no artigo 2.7.

Os parceiros desejam facilitar a implementação de um serviço inter-regional de transporte marítimo de curta distância para o desenvolvimento de intercâmbios econômicos entre os territórios, **com as seguintes características:**

- Uma oferta de transporte marítimo complementar à oferta existente;
- Um serviço *multipurpose*: paletas, convencional, big-bags, granel e contêiner;
- Uma oferta « aberta a todos » os importadores e exportadores, sem o limite estabelecido de “1 palete”
- Tarifa atrativa e competitiva em relação aos preços do mercado;
- Rotação de aprox. 20 dias realizada por uma embarcação aparelhada capaz de fazer escala em todos os portos da rotação (isto é, com um calado máximo de 6,5 m)



Dentre os diferentes cenários estudados em 2017, optou-se pela seguinte rotação por ter, a priori, o mais importante potencial de mercado:

- Porto de Belém, Estado do Pará, Brasil;
- Porto de Santana, Estado do Amapá, Brasil;
- Porto de Dégrad des Cannes, Guiana Francesa, União Europeia;
- Porto de Paramaribo, Suriname ;
- Porto de Georgetown, Guiana ;
- Porto de Pointe à Pitre, Guadalupe, União Europeia;
- Porto de Fort de France, Martinica, União Europeia.

Este é um cenário proposto pelos parceiros. Os candidatos interessados permanecem livres para propor uma rotação diferente, justificando-a economicamente e na medida em que tenha as seguintes características:

- Serviço polivalente com embarcação aparelhada;

- Acessibilidade a todos os tipos de atores e pequenos lotes de mercadorias (a partir de 1 palete);
- Rotação inter-regional ligando pelo menos o norte do Brasil ao Planalto das Guianas;
- Atratividade comercial do serviço com preços abaixo dos preços atuais no mercado.

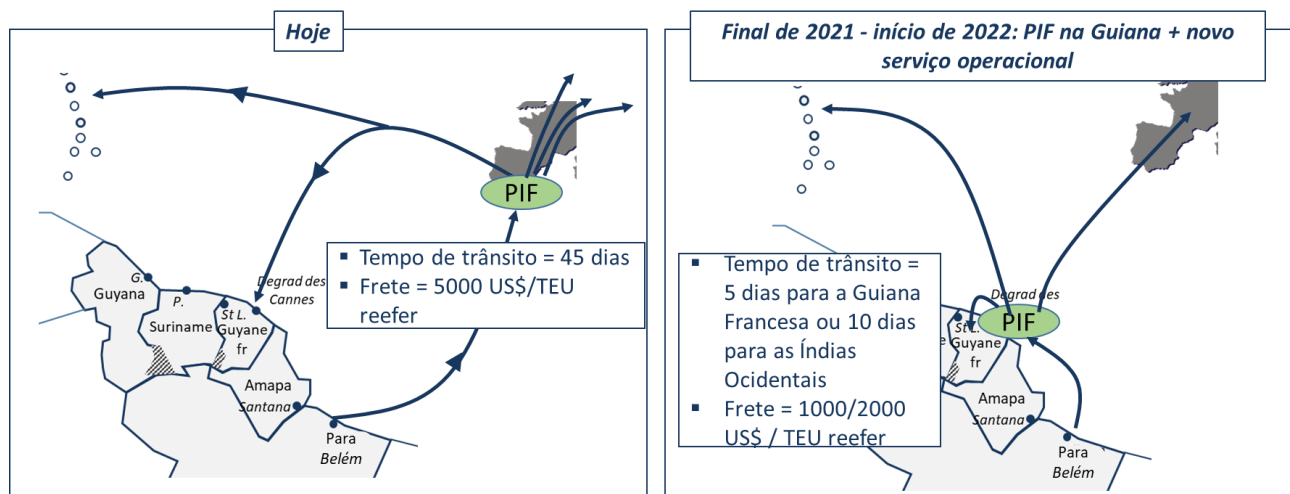
1.3 O POSTO DE INSPEÇÃO FRONTEIRIÇO (PIF) NA GUIANA FRANCESA: UMA ALAVANCA PARA O DESENVOLVIMENTO DO TRÁFEGO AGROALIMENTAR

Nota : Um documento detalhado relativo ao PIF está disponível nas condições especificadas no Artigo 2.7.

Os regulamentos europeus exigem, antes de entrar na União, um controlo fitossanitário ou veterinário de produtos de origem animal ou vegetal destinados ao consumo animal ou humano. Atualmente, devido à falta de uma estrutura de controle marítimo na Guiana Francesa, esses produtos devem ser verificados em um Posto de Inspeção de Fronteiras da União Europeia (PIF) autorizado na Europa (nos portos de Le Havre, França ou Bilbao, Espanha), envolvendo um longo, caro e poluente retorno marítimo transatlântico. Até o final de 2021 e início de 2022, o porto da Guiana Francesa estará equipado com uma estrutura para realizar esses controles diretamente em seu território, possibilitando melhorar, significativamente, a eficiência econômica, ambiental e logística do transporte deste tipo de mercadoria, desde os países da zona (Brasil, Suriname, Guiana, ...) para a Guiana Francesa, oferecendo a possibilidade de reexportar esses produtos para os outros departamentos ultramarinos (Martinica e Guadalupe).

Este equipamento, cuja aprovação europeia foi obtida em 2018 e cujo financiamento é seguro, estará operacional no final de 2021/início de 2022, no porto de Dégrad des Cannes, e será um verdadeiro acelerador para o desenvolvimento do comércio agro-alimentar nesta área, incluindo produtos como carne fresca e congelada e peixe e outros produtos alimentícios processados do Brasil ou Suriname para a Guiana Francesa.

Por exemplo, um contêiner reefer de 20 pés de produtos agroalimentares do Brasil para a Guiana Francesa viaja por 45 dias e tem um custo de transporte de cerca de US \$ 5.000. Em 2021-2022, com a implementação do PIF e do novo serviço, esse mesmo contêiner poderá ser transportado diretamente para a Guiana Francesa em 5 dias, por um valor aprox. entre US \$ 1.000 e US \$ 2.000.






1.4 OS PARCEIROS FACILITADORES DO SERVIÇO

No caso de uma possível colaboração com o operador econômico que operará a linha e, dependendo do projeto proposto, o **GPM Guyane (Autoridade Portuária da Guiana Francesa) e seus parceiros podem trabalhar juntos para apoiar e auxiliar a implementação ou a operação do serviço**, que é o assunto deste PMI (por exemplo: promoção do futuro serviço em seus respectivos mercados, remoção de restrições regulatórias, etc.).

Nesta fase, as discussões foram iniciadas pelo GPM Guyane com os portos da rotação para a identificação de vantagens que poderiam beneficiar o operador. Como mencionado no parágrafo 1.3, o GPM Guyane já deu início a construção de um PIF aprovado (Posto de Inspeção de Fronteiras), que será um grande acelerador do comércio agroalimentar entre os territórios.

Apresentação dos parceiros do projeto e seus papéis

	<p>O Grande Porto Marítimo da Guiana é um Estabelecimento Público Industrial e Comercial, sendo responsável pela gestão do porto de Dégrad des Cannes, em Remire-Montjoly e do porto de Pariacabo, em Kourou (atualmente gestão delegada ao CNES-CSG).</p> <p>O GPM Guiana continua sendo um ator importante no cenário econômico local, estabelecendo uma estratégia concreta para o desenvolvimento das atividades portuárias e marítimas em seu ambiente inter-regional amazônico do Planalto das Guianas e do Caribe</p>
	<p>A Companhia de Desenvolvimento Econômico do Pará (Brasil) implementa as políticas públicas de industrialização e desenvolvimento econômico do estado do Pará e apoia investimentos em infraestrutura produtiva, econômica e social, contribuindo para o crescimento sustentável. É um verdadeiro ator governamental que promove a atratividade dos territórios paraenses e a competitividade dos setores.</p>
	<p>A Agência de Desenvolvimento Econômico do Estado do Amapá (Brasil) é uma agência governamental cuja missão é colaborar no desenvolvimento dos setores econômicos, construir e apoiar os investimentos nacionais e internacionais no Estado do Amapá</p>

2 PROCESSO DO PMI

2.1 OBJETIVOS DO PMI

Este Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) tem vários objetivos:

- Garantir ampla publicidade da futura linha de navegação para promover o sucesso comercial;
- Identificar operadores econômicos internacionais interessados em um novo projeto de linha marítima;
- Poder compartilhar sua visão do projeto: alternativas previstas para a rotação proposta em termos de portos de escala ou tipo de embarcação, percepção do potencial de mercado;
- Compreender as suas expectativas e as condições a serem cumpridas para a implementação bem sucedida do serviço.

2.2 ASPECTO LEGAL DO PMI

Este Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) **não é uma convocação de licitação, do significado do Código de Ordem Público.**

O principal objetivo deste PMI é iniciar a discussão entre as autoridades públicas parceiras do projeto e os operadores econômicos para a implementação de um serviço internacional de transporte marítimo de curta distância entre o Planalto das Guianas e o Caribe.

Nesta fase do procedimento, qualquer solicitação ou discussão entre as autoridades portuárias e os operadores econômicos **não será considerado elemento vinculativo em termos de contrato para as partes interessadas do projeto.**

Este primeiro intercâmbio deverá permitir às autoridades públicas **compreender melhor as expectativas dos operadores econômicos** para garantir a realização deste serviço e assegurar plenamente o seu papel de facilitador, em conformidade com o artigo 1.4. **Deve-se notar que as autoridades públicas do projeto não pretendem apoiar financeiramente o operador responsável por este serviço.**

2.3 PERFIL DOS CANDIDATOS SOLICITADOS

O candidato deve ser uma **empresa de navegação / ou outra empresa de transporte doméstico, internacional e multimodal** (Individualmente ou em consórcio) interessada na implementação e operação de um serviço de cabotagem inter-regional do Planalto das Guianas ao Caribe.

2.4 CONTEÚDO DO DOSSIÊ SOLICITADO AOS CANDIDATOS DO PMI

2.4.1 Nota de apresentação do candidato

O candidato irá, através de um primeiro documento **de no máximo 5 páginas** (excluindo quaisquer apêndices), certificar por todos os meios os seguintes elementos :

- A **identidade da empresa**: nome, endereço postal, forma jurídica (extrato Kbis ou equivalente);
- **Cumprimento** de todas as obrigações legais (inclusive fiscais e sociais) da empresa no país em que está registrada, com base em qualquer documento oficial (administração, instituições públicas ou reconhecido como tal);
- **Respeito às regras internacionais** de transporte marítimo e cabotagem europeia e brasileira em vigor nos territórios da rotação conforme previsto³ ;
- **Capacidade financeira**, seja qual for a comprovação, para garantir o serviço (sem valor mínimo para o volume de negócios). No entanto, o candidato deve apresentar, se possível, os relatórios fiscais dos últimos três anos fiscais de sua atividade (a serem incluídos nos apêndices) e, de preferência, uma atividade que possa ser associada a este PMI e uma declaração comprovando que não está sujeito a recuperação judicial, salvaguardas ou processos similares;
- **Referências** no transporte marítimo internacional de curta ou longa distância, envolvendo a área do Caribe, ou serviços de transporte e logística associados;

2.4.2 Nota de descrição do projeto proposto pelo candidato

Os candidatos também serão solicitados a produzir uma nota **com no máximo 5 páginas** (excluindo quaisquer apêndices) para:

- Esclarecer a visão do candidato para este novo projeto de transporte marítimo e sua percepção do mercado;
- Descrever a rotação que prevê: os portos de escala, o tipo de navio, os tipos de mercadorias a serem transportadas, a frequência, a duração da experimentação e o desenvolvimento progressivo do serviço;
- Descrever os recursos disponíveis para o candidato: recursos humanos e meios náuticos (incluindo o navio previsto para realizar o serviço);
- Apresentar os elementos de sua estratégia comercial para garantir o carregamento do navio;
- Detalhar seus pontos de bloqueio ou dificuldades identificadas para garantir o serviço garantir o serviço e suas expectativas em relação às autoridades portuárias e parceiras do projeto.

³ As regulamentações aplicáveis são determinadas pelas origens e destinos das mercadorias que o navio transportará: se o operador previr fluxos de mercadorias brasileiras entre dois portos brasileiros, os regulamentos de cabotagem brasileiros deverão ser aplicados. Se o operador previr um fluxo de mercadorias europeu entre dois portos de um território da UE, aplicar-se-á a regulamentação europeia de cabotagem.

2.5 OS TERMOS DE ENTREGA DO DOSSIÊ

O DOSSIÊ COMPLETO CONTENDO AS INFORMAÇÕES DETALHADAS NA SEÇÃO 2.4 SERÁ ENVIADO NO PRAZO DE ATÉ 3 MESES APÓS A PUBLICAÇÃO DO PMI (ANTES DE 31 / 12 / 2019) EM FORMATO PDF E POR EMAIL NO SEGUINTE ENDEREÇO: AMII@SEE-UP.FR

O DOSSIÊ DEVERÁ ESTAR EM INGLÊS (OBRIGATÓRIO). TRADUÇÕES EM FRANCÊS E PORTUGUÊS SERÃO AVALIADAS.

O COORDENADOR DO PROJETO (A EMPRESA SEE'UP) PODE CONTATAR DIRETAMENTE OS CANDIDATOS PARA QUE COMPLETEM SEU DOSSIÊ.

2.6 PRÓXIMOS PASSOS

As autoridades públicas parceiras reservam-se a possibilidade de não prosseguir com este PMI ou de iniciar discussões diretamente com alguns candidatos.

As autoridades públicas parceiras reservam-se igualmente a possibilidade de estabelecer, na segunda fase, um processo de seleção. Neste caso, os detalhes deste procedimento serão comunicados aos candidatos no terceiro mês após a apresentação dos pedidos.

Nenhuma compensação será devida aos candidatos, especialmente no caso em que este não seria retido no âmbito das discussões.

Nota: os parceiros querem a implementação do projeto em 2020.

2.7 PUBLICAÇÃO DO PMI

Este Procedimento de Manifestação de Interesse é publicado nas seguintes plataformas:

- Jornal Oficial da União Europeia
- GPM GUYANE
- Diário Oficial do Estado do Pará
- Diário Oficial do Estado do Amapá
- Companhias Docas do Pará
- Companhias Docas do Santana
- CODEC
- Invest Para
- Agência AMAPÁ

A documentação relativa a este projeto está disponível mediante solicitação pelo email: amii@see-up.fr e inclui, em particular:

- Estudo completo da viabilidade econômica, técnica e legal do serviço internacional de transporte marítimo de curta distância do Planalto das Guianas ao Caribe (See'Up e EY Société d'Avocats, 2017)
- Apresentação do Posto de Inspeção Fronteiriço (PIF) de Dégrad Des Cannes (Guiana Francesa)

As autoridades públicas envolvidas no projeto reservam-se o direito, neste caso, de solicitar antecipadamente, aos candidatos, um acordo de confidencialidade sobre a documentação transmitida.

Certos documentos serão disponibilizados aos candidatos após a publicação deste PMI, nas condições descritas neste artigo. Os candidatos têm a oportunidade de solicitar mais informações às pessoas listadas no Artigo 2.8 (abaixo) sobre o projeto, até 15 dias antes do prazo final para a entrega do dossiê. As autoridades públicas parceiras também se reservam o direito, neste caso, de solicitar antecipadamente aos candidatos um acordo de confidencialidade sobre a documentação transmitida.

2.8 CONTATOS PARA MAIS INFORMAÇÕES OU PERGUNTAS:

Coordenador do PMI: See'Up, representado por Valère Escudié
Endereço de e-mail: amii@see-up.fr