

# **Plano de Negócios Referencial**

## **Desestatização Porto de São Sebastião**

**LEILÃO N.º [·]/[·]-ANTAQ**

**Junho/2021**

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>Objetivo.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Introdução.....</b>	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<b>Sumário Executivo.....</b>	<b>4</b>
<b>2.2</b>	<b>Visão Geral Do Complexo Portuário De São Sebastião.....</b>	<b>5</b>
<b>2.3</b>	<b>Metodologia.....</b>	<b>7</b>
<b>2.4</b>	<b>Definições.....</b>	<b>8</b>
<b>2.5</b>	<b>Documentos de Referência.....</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Projeção Do Fluxo De Caixa.....</b>	<b>8</b>
<b>3.1</b>	<b>Premissas.....</b>	<b>8</b>
3.1.1	Premissas Gerais.....	8
3.1.2	Tributos.....	8
3.1.3	Receitas Portuárias.....	9
3.1.4	Custos e Despesas.....	17
3.1.5	Investimentos.....	21
3.1.6	Capital de Giro.....	21
3.1.7	Transição Operacional.....	22
<b>3.2</b>	<b>Resultados e Indicadores.....</b>	<b>22</b>
3.2.1	Fluxo de Caixa e Indicadores.....	22
<b>4</b>	<b>Anexos.....</b>	<b>23</b>

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1: Diagrama da dinâmica entre blocos de atividades do projeto de desestatização do Porto de São Sebastião.....</b>	<b>4</b>
<b>Figura 2 Infraestrutura de berços do Porto Organizado de São Sebastião. (Fonte: Google Earth - 2020).....</b>	<b>6</b>
<b>Figura 3 Infraestrutura de berços do TEBAR.....</b>	<b>7</b>
<b>Figura 4: Projeção de Demanda para o Porto Organizado. Fonte: Relatório de Mercado.....</b>	<b>9</b>

Figura 5: Composição do Custo Logístico Total.....	10
Figura 6: Resultados dos Custos Logísticos Totais e Precificação à Mercado em reais .....	12
Figura 7 <i>Share</i> de Receitas Projetado .....	17
Figura 8 Receitas Projetadas no Período de Concessão (R\$ MM) .....	17
Figura 9 FCFF em milhares de reais (real).....	22
Figura 10 FCFF Acumulado em milhares de reais (real).....	23

## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 Alíquotas Tributos .....	9
Tabela 2 Estrutura Tarifária em reais.....	13
Tabela 3: Tarifa Teto Média em reais .....	13
Tabela 4 Custos pré-Operacionais .....	17
Tabela 5 - Custo anual de manutenção para o Porto de São Sebastião .....	18
Tabela 6 - Custo Mensal com Folha de Pagamento (R\$).....	19
Tabela 7 - Custo Anual com Folha de Pagamento (R\$) .....	19
Tabela 8 Custos Diversos .....	19
Tabela 9 - Resumo do OPEX Projetado.....	20
Tabela 10 Premissas de Capital de Giro .....	22

## 1 Objetivo

O objetivo do presente documento é servir como Plano de Negócios Referencial, também usualmente chamado de Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica (EVTE), para o processo de Licitação da Concessão das Atividades da Autoridade Portuária do Porto de São Sebastião (Licitação). A função do EVTE é de nortear os estudos por parte dos proponentes no processo licitatório e de apresentar como se vislumbra o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

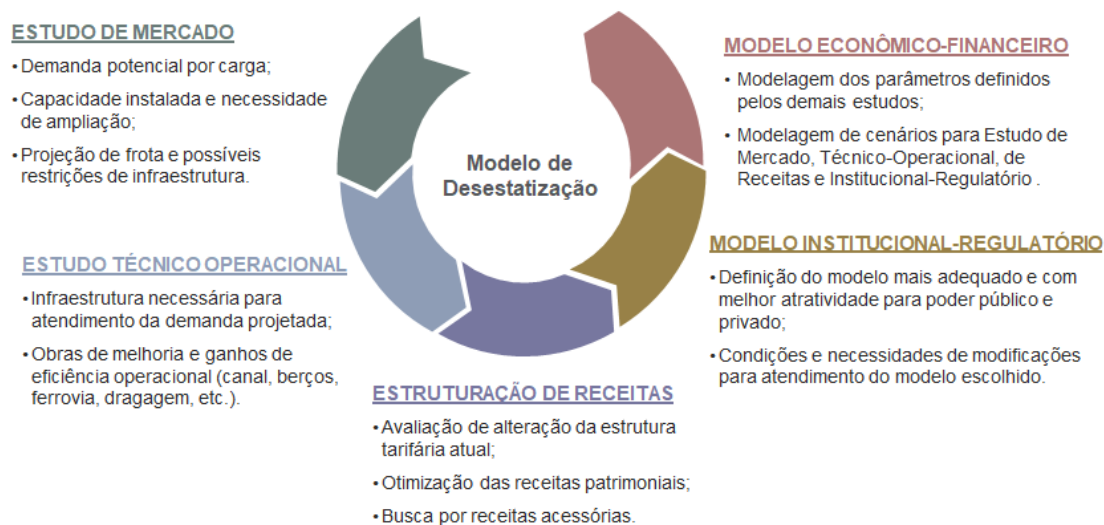
As premissas adotadas para elaboração deste plano de negócios foram baseadas nos estudos desenvolvidos pelo Consórcio DAGNL, e em reuniões realizadas com o BNDES, na qualidade de coordenador dos estudos, e da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), na qualidade de atual autoridade portuária, e do Ministério da Infraestrutura, na qualidade de coordenador do processo de desestatização e Poder Concedente.

## 2 Introdução

### 2.1 Sumário Executivo

O EVTE foi desenvolvido a partir da consolidação dos trabalhos de diversas frentes de saber e áreas de conhecimento no âmbito dos estudos para a desestatização do Porto de São Sebastião, conforme ilustrado pela Figura 1. A finalidade do trabalho é projetar o fluxo de caixa do empreendimento, principal elemento para validação da sua viabilidade.

**Figura 1: Diagrama da dinâmica entre blocos de atividades do projeto de desestatização do Porto de São Sebastião**



Nesse sentido o relatório inicia a construção do fluxo de caixa pela estruturação de receitas estimadas para o período da concessão no Cenário Base elaborado pelo Consórcio DAGNL. As projeções de demanda e premissas tarifárias para construção da receita da concessão são oriundas do Relatório de Estudo de Mercado e estão refletidas em 3.1.3 Receitas Portuárias.

Em seguida, são apresentados os custos e despesas operacionais necessários para a devida prestação dos serviços acima elencados, tais como manutenção da infraestrutura existente, despesas administrativas, custos pré-operacionais e custos e despesas com folha de pagamentos. Tais custos e despesas foram levantados nos trabalhos desenvolvidos pelo Consórcio DAGNL e encontram-se estimados no Relatório Técnico-Operacional. A Tabela 9 - Resumo do OPEX Projetado apresenta os custos fixos projetados para a operação.

No passo seguinte consideram-se os desembolsos relativos ao fluxo de investimentos mínimos à luz do que será exigido no Contrato de Concessão (detalhado em **Erro! Fonte de referência não encontrada. Erro! Fonte de referência não encontrada.**) para atingimento dos níveis operacionais. Ainda com base nas obrigações oriundas do contrato, abordam-se a previsão de pagamento de outorga variável e a verba de fiscalização da agência reguladora (ANTAQ) (detalhado em 3.1.4.3 Outorga Variável e Verba de Fiscalização).

Por fim, aborda-se as premissas tributárias (com base na legislação tributária em vigor Tabela 1 Alíquotas Tributos), as premissas relativas aos investimentos em licenciamento (detalhados em 3.1.5.2 Outros Investimentos) e capital de giro (detalhadas em Tabela 10 Premissas de Capital de Giro).

Ao percorrer a construção do fluxo de caixa acima descrito, o EVTE explicita as considerações adotadas nos estudos visando dar transparência ao processo licitatório.

## 2.2 Visão Geral Do Complexo Portuário De São Sebastião

O Complexo Portuário de São Sebastião<sup>1</sup> é composto pelo Porto Organizado<sup>2</sup>, que tem como destaque a liderança nacional na importação de barrilha, insumo para as indústrias de vidro e sabão do Vale do Paraíba, e pelo Terminal Almirante Barroso (“TEBAR”), Terminal de Uso Privado (TUP) da Petrobras e operado por sua subsidiária Petrobras Transporte S.A. (“Transpetro”), que é destaque na movimentação de granéis líquidos combustíveis em âmbito nacional e faz com que o Complexo seja, atualmente, o segundo porto brasileiro na movimentação de petróleo.

---

<sup>1</sup> Complexo Portuário de São Sebastião, citado ao longo deste documento como “Complexo” e “Complexo Portuário de São Sebastião” refere-se à integralidade das instalações portuárias, seja relativa ao Porto Organizado ou aos Terminais de Uso Privado (TUPs).

<sup>2</sup> Porto Organizado, citado ao longo deste documento como “Porto de São Sebastião”, “Porto” ou “Porto Organizado” refere-se a parte pública incluída dentro dos limites da poligonal, ou seja, não abrange TUPs.

Assim como o Porto de Santos, o Porto de São Sebastião está localizado próximo ao maior mercado consumidor brasileiro (São Paulo) e perto das indústrias instaladas no Vale do Paraíba, tornando-o uma opção viável para o escoamento de produtos dessas regiões. De forma geral, a área de influência do Complexo engloba os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, com destaque para as cidades do Vale do Paraíba, como Resende e São Bernardo do Campo.

O escoamento logístico das cargas movimentadas no Complexo Portuário se dá essencialmente pelos modais dutoviário e rodoviário, sendo a movimentação dutoviária exclusiva para o fluxo de grânéis líquidos do TEBAR, não sendo aplicável, atualmente, à dinâmica das cargas do Porto Organizado, totalmente direcionadas ao modal rodoviário. As vias terrestres de conexão à hinterlândia são as rodovias SP-065 (Dom Pedro I), BR-116 (Presidente Dutra), SP-070 (Ayrton Senna), SP-099 (Tamoios) e BR-101 (Rio-Santos) em trecho coincidente com a SP-055.

Em termos de volume, a movimentação do Complexo de São Sebastião atingiu em 2020 cerca de 53 milhões de toneladas, sendo as principais cargas operadas (i) os grânéis líquidos combustíveis, movimentados no TEBAR, aproximadamente 52 milhões de toneladas e (ii) os grânéis minerais, essencialmente barrilha, produto que somou aproximadamente 437 mil toneladas em 2020.

Em termos de infraestrutura, as instalações do Porto Organizado e TUP são muito distintas. No Porto Organizado, apresentado na **Figura 2**, a infraestrutura de acostagem é composta essencialmente por cinco berços (101, 201, 202, 203 e 204), sendo o berço 101, que possui 150 metros de cais e 125 metros adicionais em função de três *dolphins*, utilizado para a movimentação de todas as cargas, enquanto os demais atendem embarcações de menor porte, usualmente dedicadas à carga geral de apoio. Já o TEBAR apresenta um píer em formato “T” subdividido entre Sul (com os berços PP-1 e PP-2) e Norte (com os berços PP-3 e PP-4), como mostra a Figura 5.

**Figura 2 Infraestrutura de berços do Porto Organizado de São Sebastião. (Fonte: Google Earth - 2020)**



Figura 3 Infraestrutura de berços do TEBAR



Atualmente o Porto é gerido pela Companhia de Docas de São Sebastião (CDSS), companhia estatal, controlada pelo Governo do Estado de São Paulo (GESP), a quem as atividades de autoridade foram delegadas em Convênio de Delegação datado de 2007 firmado entre GESP e a União Federal.

### 2.3 Metodologia

Como adiantado no Sumário Executivo (2.1), um dos principais resultados de um Plano de Negócios é a projeção do fluxo de caixa, do qual deriva a valoração do ativo por meio do método do Fluxo de Caixa Descontado (DCF).

O presente trabalho modelou o fluxo de caixa do Porto de São Sebastião até o nível do Fluxo de Caixa Livre da Firma (FCFF), pelo qual deve ser descontado a valor presente pelo Custo Médio Ponderado de Capital (WACC) do investidor para sua avaliação.

O FCFF foi calculado pelo método indireto, ou seja, a partir da Demonstração do Resultado no Exercício (DRE) sob regime de competência e ajustado pela variação nas contas do Balanço Patrimonial (BP). Todas essas demonstrações financeiras citadas seguem como anexo a este estudo.

As contrapartidas exigidas na minuta do Contrato de Concessão por parte do concessionário foram definidas com base nesta metodologia diante da capacidade financeira do projeto durante a etapa de estudos do projeto.

## 2.4 Definições

- I. Valores monetários são apresentados em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma.
- II. Cenário Base: conjunto de projeções resultante do uso das premissas transcritas no capítulo de premissas deste trabalho no modelo financeiro. Exceto quando indicado em contrário, todos *outputs* apresentados referem-se a este cenário.
- III. Valores monetários presentes nos gráficos, tabelas e Demonstrações Financeiras estão apresentados em valores reais na **data base de junho de 2021**.

## 2.5 Documentos de Referência

Os documentos das demais frentes que subsidiaram os valores aqui adotados foram:

- I. Minuta do Contrato de Concessão de São Sebastião
- II. Estudo de Mercado
- III. Estudo Técnico Operacional

Os documentos acima listados produzidos pelo Consórcio estão disponíveis no *data room* do projeto.

## 3 Projeção Do Fluxo De Caixa

### 3.1 Premissas

#### 3.1.1 Premissas Gerais



Considerou-se que a nova concessão será assumida por uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), recém constituída, para exercício das atividades de autoridade portuária. Dessa forma não foram considerados nenhum tipo de passivo ou ativo prévios ao início da concessão.

O prazo previsto para o contrato é de 25 anos conforme o Edital.

Ao fim do período de concessão considera-se que a SPE será liquidada.

### 3.1.2 Tributos

O patamar de receita projetado permite que a nova concessionária opte por ser tributada pelo lucro presumido, entretanto foi identificada ao longo da modelagem econômico-financeira que há benefício maior em optar pelo lucro real. Portanto, considerou-se no Cenário Base que a nova concessionária operará sob o regime do lucro real, com PIS/Cofins no sistema não cumulativo.

Segue abaixo as alíquotas incidentes sobre a operação.

**Tabela 1 Alíquotas Tributos**

Impostos Indiretos	
PIS/Cofins <sup>3</sup>	9,25%
ISS <sup>4</sup>	5,00%
ICMS	18,00%
Impostos Diretos	
Base de Cálculo (lucro presumido)	32,00%
IR+CSLL	34,00%

Cabe ressaltar que o ISS não incide sobre a receita de fornecimento de água<sup>5</sup>, enquanto o ICMS incide somente sobre a venda de energia<sup>6</sup>, conforme legislação tributária vigente.

Para avaliação de créditos tributários de PIS/Cofins, considerou-se 50% de aproveitamento sobre os custos com terceiros e manutenções apontados, conforme também adotado no plano de negócios referencial do processo de licitação da concessão do Porto de Vitória.

### 3.1.3 Receitas Portuárias

A movimentação do Porto Organizado de São Sebastião consiste essencialmente no escoamento de insumos para o abastecimento das indústrias localizadas no Vale do Paraíba e de cargas movimentadas

<sup>3</sup> Lei nº 9.718/98

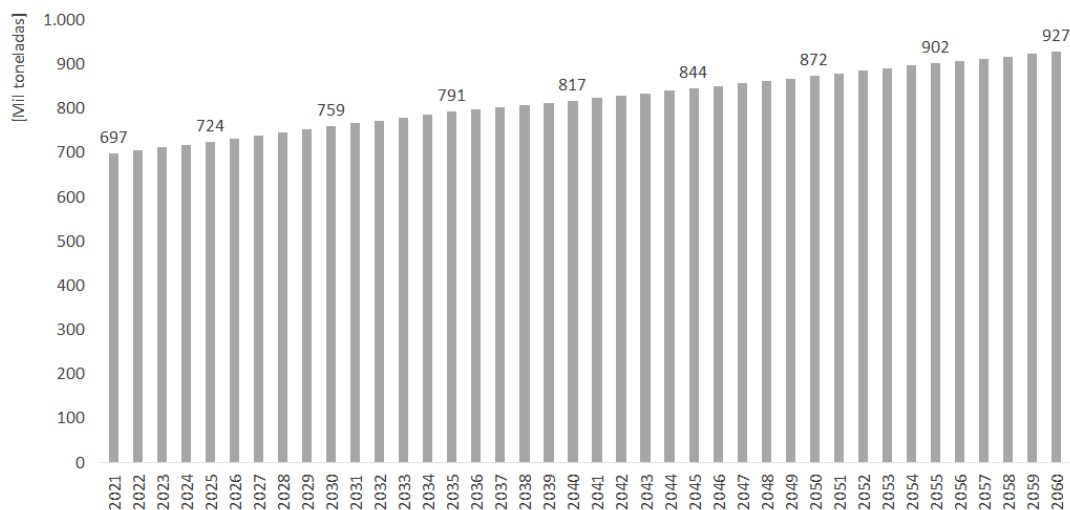
<sup>4</sup> Lei nº 11.438/1997 e LC 116/2003

<sup>5</sup> Mensagem nº 362 de 31 de Julho de 2003

<sup>6</sup> Lei nº 2657/1996

esporadicamente em função de condições favoráveis de mercado. A figura seguinte mostra o volume de movimentação esperado no Porto Organizado.

**Figura 4: Projeção de Demanda para o Porto Organizado. Fonte: Relatório de Mercado**



A estimativa das tarifas a serem praticadas pelo Porto de São Sebastião para os serviços submetidos à supervisão está baseada nas alternativas de movimentação disponíveis para cargas atualmente destinadas a São Sebastião, levando a justa remuneração pelo ativo público a ser concedido com base nos valores de mercado.

Assim, este capítulo, em um primeiro momento, aborda resumidamente a construção do raciocínio de estimativa das tarifas de acordo com as alternativas logísticas disponíveis<sup>7</sup> e, em seguida, elenca as estruturas tarifárias e receitas acessórias previstas para o Complexo Portuário. Cabe lembrar que a Tarifa de Acesso Aquaviário tem seu nível regulado contratualmente em um modelo de tarifa-teto média. Para os fins deste relatório, adotou-se o valor da tarifa-teto média indicada em contrato.

### 3.1.3.1 Precificação à mercado

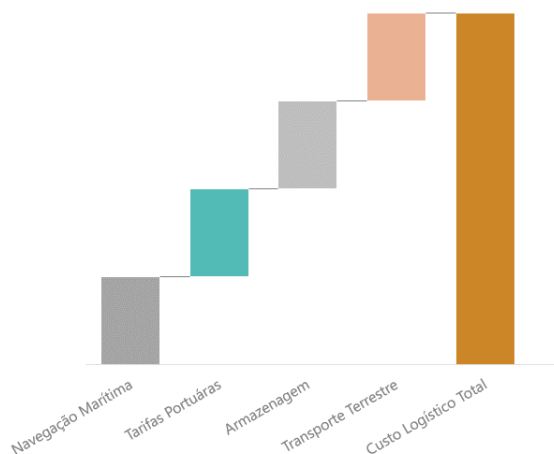
A delimitação dos patamares das tarifas portuárias a serem reguladas pela supervisão será definida primordialmente pela dinâmica da cadeia de valor logística para o escoamento/recepção das cargas e seus elos componentes.

O custo logístico total da movimentação de uma mercadoria envolve essencialmente quatro componentes: (i) custo de navegação marítima, (ii) custo de tarifas portuárias, (iii) custo de armazenagem e operação e (iv) custo de transportes terrestres. Nessa dinâmica, a rota ótima logística se mostra como aquela com menor custo logístico total para a movimentação e isso envolve os custos e margens de cada

<sup>7</sup> Consultar Capítulo 5.1 do Relatório de Mercado

um dos elos – se os custos logísticos totais são equiparáveis, as alternativas de rotas são igualmente competitivas perante o destinatário final, independentemente da repartição dos valores internos à cadeia.

**Figura 5: Composição do Custo Logístico Total**



Para o estudo de concorrência entre as instalações portuárias, averiguou-se que dentre as alternativas de escoamento dos Portos de Paranaguá, Rio de Janeiro, Vitória e Santos, este último se coloca sempre como alternativa natural do Porto de São Sebastião dado, principalmente, a proximidade geográfica às regiões de destino e facilidade de acesso terrestre. Uma vez delimitada a segunda opção logística portuária, estabeleceu-se um comparativo dos quatro elos componentes da cadeia logística total para a movimentação das duas principais cargas do Porto Organizado – granéis sólidos minerais e vegetais – para cidades-destino referenciais que se colocaram historicamente como principais destinos dado a instalação de indústrias que utilizam esses insumos.

Para o primeiro elo da cadeia, custos de navegação marítima, assume-se como premissa que há manutenção do navio-tipo de transporte das cargas – isso, pois, independentemente do local de atracação e porto escolhido, as embarcações tendem a ser mantidas por estarem atreladas mais a característica da carga, do que limitações das instalações portuárias. Pontua-se que os custos de deslocamento marítimo para os portos de São Sebastião e Santos podem ser considerados equivalentes dada a proximidade geográfica entre as alternativas frente a origem/destino internacionais das cargas e, portanto, não influenciam na definição da solução final.

A componente de custos de armazenagem e operação foi definido empregando o método similar aquele utilizado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) para a precificação das receitas unitárias médias em estudos de licitação de ativos portuários. A metodologia consiste no mapeamento de preços

de mercado<sup>8</sup> divulgados para diferentes terminais que movimentam o tipo de carga analisada em diferentes regiões do país, sendo posteriormente aplicada uma taxa de desconto sobre os preços de balcão para definição dos valores a serem considerados na modelagem que vai à leilão. Esta metodologia reflete, de forma aproximada, os preços de operação e armazenagem de cargas independentemente de onde seja instalado o terminal, uma vez que o serviço a ser prestado é similar em qualquer região. Assim, pode-se assumir que dois terminais que movimentem uma mesma carga em Santos, São Sebastião, ou outro porto, tenderão a cobrar preços semelhantes para esse serviço.

Já para os custos de transporte terrestre, mapeou-se as principais localidades (municípios) de origem/destino das cargas movimentadas em São Sebastião, sendo que o transporte dessas mercadorias ocorre integralmente pelo modal rodoviário<sup>9</sup>. Para definição do valor do frete terrestre utilizou-se para fins comparativos da carga movimentada por São Sebastião e por sua alternativa, Santos, o Simulador de Custo de Transporte Terrestre da EPL<sup>10</sup> para o modal rodoviário para os tipos específicos de carga consideradas, de modo a cotar o custo de transporte até o destinatário final.

Por fim, a estrutura de tarifas portuárias de São Sebastião foi definida como variável de saída da modelagem comparativa da alternativa global de custos com Santos. O custo tarifário do Porto de Santos foi definido pela modelagem do processo de desestatização considerando uma regulação que considera custos e investimentos associados a cada tarifa<sup>11</sup>.

---

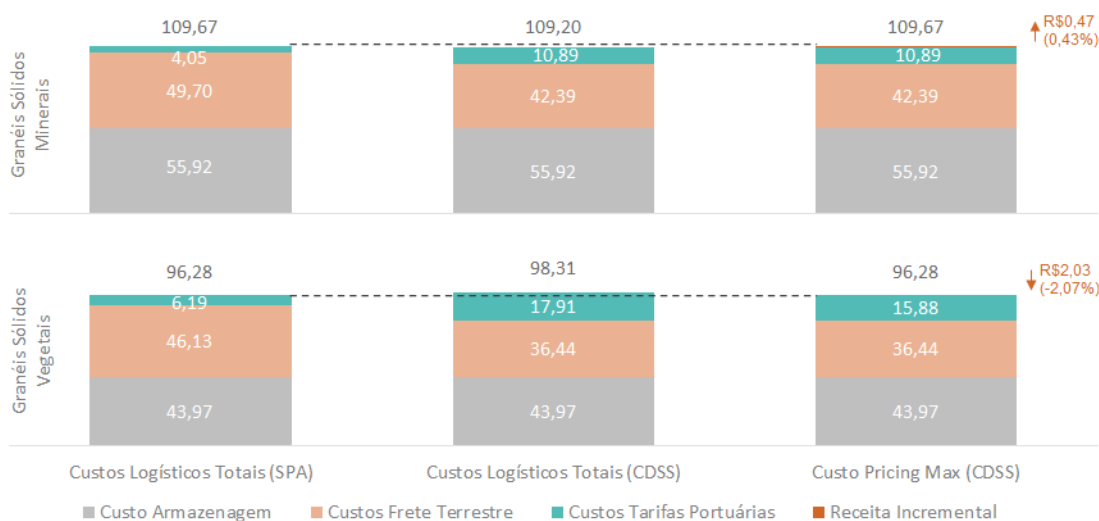
<sup>8</sup> Foram consideradas as recentes modelagens do ATU12 e ATU18, para granéis sólidos minerais e granéis sólidos vegetais, respectivamente. O custo final para armazenagem destes estudos é a média de custos levantada com 20% de desconto a fim de refletir os preços de balcão corrigida pelo IPCA para a data base de abril/21.

<sup>9</sup> Após a delimitação das cidades origem/destino utilizou-se a ferramenta do Google Maps para se traçar a menor rota possível entre as cidades. A quilometragem apontada é o insumo de cálculo para o simulador logístico da EPL.

<sup>10</sup> Disponível em: <https://www.epl.gov.br/>. Acesso em 21/06/2021.

<sup>11</sup> Valores pré-definidos de cobrança para as Tabelas I, II e III de acordo com os valores advindos da remuneração da estrutura de custos e investimentos da atividade *per se*.

**Figura 6: Resultados dos Custos Logísticos Totais e Precificação à Mercado em reais**



Os valores de mercado tarifários resultantes para São Sebastião foram comparados com a estrutura tarifária aprovada pela ANTAQ em abril de 2021 para o Porto, sendo realizados ajustes nessa estrutura para refletirem valores de mercado seguindo a metodologia acima e apresentado detalhadamente nos capítulos a seguir.

### 3.1.3.2 Estrutura Tarifária

A estrutura tarifária atual da Autoridade Portuária de São Sebastião – aprovada pela ANTAQ em abril de 2021, fundamentada na RN 32 da mesma entidade – está relacionada com os principais serviços prestados pelo Porto, sendo eles: Tarifa I – Canal de Acesso, Tarifa II – Acostagem, Tarifa III – Acessos Terrestres, e receitas referentes à Armazenagem e Serviços Diversos Padronizados – sendo essas duas últimas componentes sendo classificadas como Receitas Acessórias nesta modelagem. Essas incidem de maneira a remunerar a estrutura de custos dos principais serviços oferecidos pelo Porto, como a acessibilidade do canal de acesso, os pontos de atracação, a infraestrutura terrestre para a movimentação das cargas, estruturas de armazenagem e finalmente os ressarcimentos pela utilização de água e energia. Vale pontuar que, atualmente, o Porto de São Sebastião não possui receitas patrimoniais, tendo em vista que não há áreas arrendadas.

**Tabela 2 Estrutura Tarifária em reais**

a. Tarifa I – Tarifas de Acesso ao Canal: pelo uso do canal de acesso aquaviário, bacias de evolução, áreas de fundeio e balizamento e sinalização;	R\$0,15/TpB, conforme apresentado na seção 5.2.1.1 do Relatório de Mercado
---	--

b. Tarifa II – Tarifa de Acostagem: pelo tempo e espaço ocupado nos berços de atracção e infraestrutura de acostagem;	R\$3,11/t.h.m, conforme apresentado na seção 5.2.1.2 do Relatório de Mercado
c. Tarifa III – Tarifa de Infraestrutura Terrestre: pela movimentação de carga que deixa ou chega ao porto pelos acessos terrestres;	R\$9,17/t, conforme apresentado na seção 5.2.1.3 do Relatório de Mercado

Fonte: Relatório de Mercado. Data Base: 06/21

### 3.1.3.2.1 Tarifa I – Canal de Acesso

A Tarifa I remunera a aquavia, abrigos, áreas de fundeio, canais e bacias de evolução, balizamento, sinalização e gerenciamento do acesso dentro da área do Porto Organizado. A estrutura definida para o Porto prevê uma cobrança proporcional ao porte das embarcações que acessam o porto, medido pela tonelagem de porte bruto (TpB) das embarcações por acesso.

$$Tarifa I = fator \left( \frac{R\$}{t} \right) \times TpB \text{ da embarcação}(t)$$

As tarifas constantes do Grupo da Infraestrutura de Acesso Aquaviário deverão seguir a regulação *ex ante* conforme consta no Contrato de Concessão. Para tanto, sujeitar-se-ão aos mecanismos de Tarifa Teto Média (Tabela 3) e Limite de Dispersão Tarifária.

**Tabela 3: Tarifa Teto Média em reais**

Serviço	Tarifa Teto Média
Utilização de infraestrutura de acesso aquaviário	R\$0,15/TpB

Cabe mencionar que o valor da Tarifa Teto Média deverá ser reajustado conforme metodologia própria<sup>12</sup> que atualiza o valor aplicando a correção inflacionária e níveis de serviço e desempenho da operação. Anualmente, a ANTAQ aferirá se a Tarifa Ajustada para a Tarifa de Infraestrutura de Acesso Aquaviário é igual ou inferior à Tarifa Teto Média estabelecida pela ANTAQ naquele ano. A apuração deverá abranger a Receita Regulada, obtida por meio da cobrança de Tarifa de Infraestrutura de Acesso Aquaviário.

### 3.1.3.2.2 Tarifa II – Tarifas de Atracção e Acostagem

<sup>12</sup> A metodologia é detalhada no Anexo 3 do Contrato de Concessão.

A Tarifa II remunera a utilização dos serviços de acostagem nas infraestruturas do Porto. Portanto são incidentes sobre as embarcações que atracam em píeres, cais e pontes para realizar a movimentação da carga no Porto Organizado. A estrutura de cobrança deverá ser realizada através do fator de comprimento da embarcação – medido através do LOA (comprimento) – considerados ainda a localidade da operação e o período ocupado no berço.

$$\text{Tarifa II} = m \text{ LOA} * \text{horas atracado} * \text{fator (R\$/m.hora)}$$

Por existirem alternativas para movimentação das cargas movimentadas em São Sebastião em outros portos próximos, definiu-se uma regulação *ex post* para essa Tarifa, dando mais liberdade ao concessionário em sua precificação. A Tarifa será supervisionada pela ANTAQ conforme parâmetros definidos no Contrato de Concessão.

Para fins de modelagem, o fator de R\$3,11/t.h.m abaixo reflete de forma ponderada os valores de estrutura tarifária de acostagem aprovados pela ANTAQ em abril de 2021, ponderados em uma única variável, considerando o número e característica de atracações nos berços disponíveis no Porto de São Sebastião<sup>13</sup>.

$$\text{Tarifa II} = \text{R\$3,11/t.h.m (tonelada movimentada x tempo atracado x LOA da embarcação)}$$

### 3.1.3.2.3 Tarifa III – Tarifas de Uso da Infraestrutura Terrestre

A Tarifa III remunera a Autoridade Portuária pela utilização da infraestrutura terrestre do Porto Organizado utilizada para acessar as instalações que envolvem as operações de recepção e expedição de cargas. A estrutura de cobrança dessa tarifa pondera o volume movimentado da carga ao método de cálculo, podendo ser especificada de acordo com a mercadoria transportada – com isso permite-se especificar o uso da infraestrutura terrestre portuária de acordo com os aspectos das cargas.

$$\text{Tarifa III} = \text{movimentação (t)} * \text{valor específico} \left( \frac{\text{R\$}}{\text{t}} \right)$$

Assim como a proposta de regulação aplicável a Tarifa II, aplicar-se-á a metodologia *ex post* para esse grupo tarifário que ficam sujeitas à supervisão e monitoramento pela ANTAQ conforme estabelecido no Contrato de Concessão.

Como forma de refletir às condições de precificação à mercado para o Porto de São Sebastião, sendo a única tarifa diretamente relacionada ao volume movimentado de carga, optou-se por realizar os ajustes proposto pela metodologia do capítulo 3.1.3.1 integralmente na Tarifa III. Para tanto, partiu-se da estrutura e valores aprovados pela ANTAQ em abril de 2021 por grupo de carga, ajustando os valores

<sup>13</sup> Ressalta-se que quase a totalidade das operações no Porto Organizado de São Sebastião são realizadas no seu principal berço, o 201.

propostos para cada grupo de carga. De forma a simplificar a proposta de valor apresentada no contrato e uma possível regulação no futuro pela ANTAQ, calculou-se um valor único para a Tabela III, que reflete igualmente o montante de receita que seria auferido pela estrutura proposta pela ANTAQ (com um fator para cada tipo de carga) após ajustes propostos pelo Consórcio.

$$\textit{Tarifa III} = \text{R\$}9,17/\textit{t de carga movimentada}$$

#### 3.1.3.2.4 Receitas Acessórias

##### 3.1.3.2.4.1 Utilização das Infraestruturas de Armazenagem

A cobrança desse grupo de receitas incide sobre os serviços de armazenagem de cargas realizados na infraestrutura da autoridade portuária. Adota-se como metodologia de cálculo uma especificação de valores por tonelada de acordo com a infraestrutura e tipos de carga armazenada que distingue os preços de acordo com o local de depósito e a carga em si e adequando-se às particularidades operacionais das cargas como giro e período de armazenagem<sup>14</sup>.

Ponderou-se que não seria necessária qualquer regulação nesse grupo de receitas dada a concorrência local pela disputa de preços das alternativas às instalações oferecidas pela Autoridade Portuária. O Porto de São Sebastião, na prática, não presta serviço de armazenagem, uma vez que não possui pessoal próprio ou equipamentos para fazer manuseio de carga, sendo então a remuneração referente apenas à rentabilização do ativo disponível<sup>15</sup>.

O valor considerado para o preço de armazenagem é apresentado abaixo.

$$\textit{Armazenagem} = \text{R\$}8,02/\textit{t}$$

##### 3.1.3.2.4.2 Serviços Diversos Padronizados

A receita com Serviços Diversos Padronizados engloba diversos itens específicos que não se enquadravam nas demais qualificações e, mesmo assim estavam presentes nos serviços oferecidos pela Autoridade Portuária. Nesta seara incluem-se utilities (como serviços de fornecimento de energia e água), pesagem, vistoria e inspeção de carga, emissão de certificados, dentre outros.

<sup>14</sup> Considerou-se 9 giros anuais de armazenamento.

<sup>15</sup> O valor aprovado pela ANTAQ em abril de 2021 para este serviço calculado como sendo em média R\$8,02/t, considerando cargas que utilizam armazéns cobertos, descobertos, e o tempo médio de permanência das cargas que usam estas áreas. O valor aprovado pela Agência, e considerado na modelagem econômico-financeira, pode ser comparado com operações de *real estate*, onde o aluguel de armazéns são precificados próximos a 1,0% a.m. do seu valor, e pátios a valores mais próximos de 0,5% a.m. do seu valor. Os armazéns foram precificados no relatório técnico-operacional em cerca de R\$25 milhões, e os pátios destinados à armazenagem atualmente – 1 e 2 – precificados em cerca de R\$95 milhões.



Para além da recorrente utilização dos abastecimentos de energia e tratamento de água, os outros itens de arrecadação são muito esporádicos e são poucos relevantes em sua participação local. Ademais, entende-se que tais serviços poderiam ser contratados de outros fornecedores, o que não enseja nenhum tipo de regulação em relação à cobrança.

#### **3.1.3.2.5 Receitas Não Tarifárias**

O Porto de São Sebastião atualmente não possui nenhum contrato de arrendamento vigente, portanto, não sendo auferidas receitas patrimoniais. As áreas atualmente disponíveis no Porto são utilizadas para armazenagem e operação de diversos produtos pertencentes a diferentes grupos de carga, e sua exploração é atualmente feita através da cobrança de variáveis tarifárias de armazenagem e movimentação de cargas.

As cargas demandantes da infraestrutura portuária de São Sebastião possuem, em sua maioria, condições de armazenagem em suas plantas industriais, ou utilizam serviços de empresas já instaladas nas proximidades do próprio Porto. Os baixos volumes movimentados, aliado ainda a variação de volumes e dos tipos de produtos movimentados dificultam a oferta de arrendamento das áreas do Porto Organizado à terceiros. Tendo isso em vista, não são previstas receitas patrimoniais.

#### **3.1.3.3 Panorama Geral**

A consolidação da proposta da nova estrutura tarifária proposta pelo consórcio, que é próxima em receita à estrutura aprovada pela ANTAQ em abril de 2021, deve gerar um expressivo aumento de receitas à futura Autoridade Portuária privada em relação às receitas auferidas até 2020.

Para a realização da modelagem e aferição das receitas propostas utilizou-se os valores para cada umas das receitas conforme delimitado no Capítulo 3.1.3.2 de maneira que foram aplicados às projeções de movimentação de cargas e as dimensões de frotas realizadas pelo Estudo de Mercado conforme descrito no Relatório dessa frente. As imagens a seguir mostram um panorama geral das receitas:

Figura 7 Share de Receitas Projetado

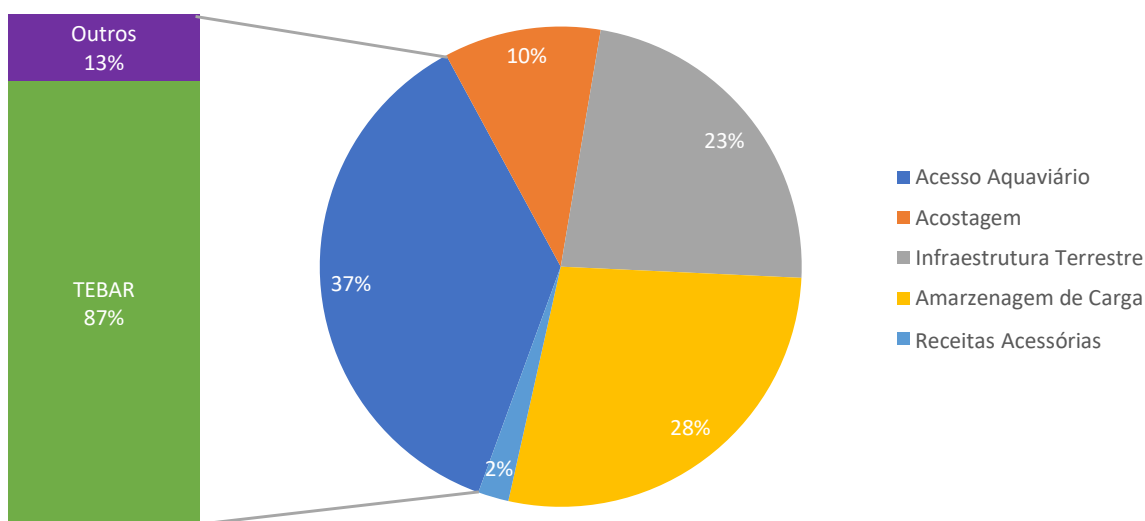
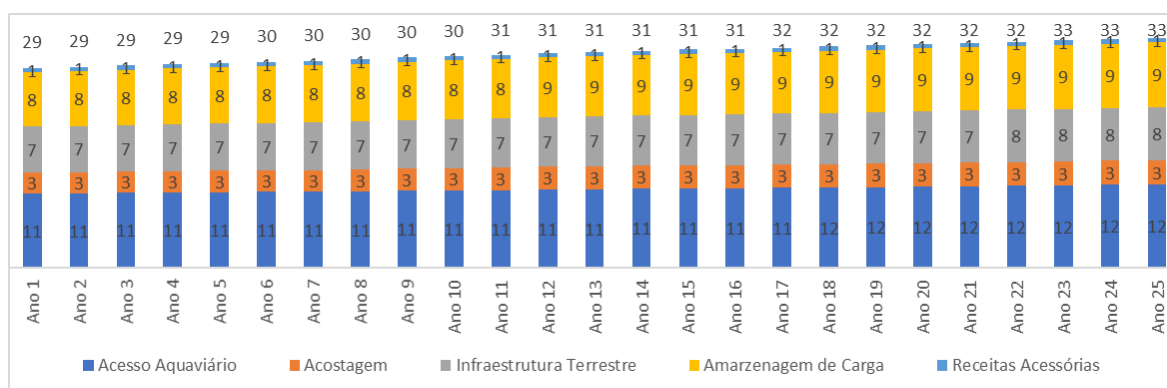


Figura 8 Receitas Projetadas no Período de Concessão (R\$ MM)



### 3.1.4 Custos e Despesas

#### 3.1.4.1 Custos pré-Operacionais

Foi considerado um total de custos pré-operacionais de 858 mil reais abertos conforme tabela abaixo.

Tabela 4 Custos pré-Operacionais

Descrição	Custo (R\$.mil)
Reembolso Estudos <sup>16</sup>	-
Reembolso Leilão	842
Garantia de Proposta	19
<b>Total</b>	<b>860</b>

Fonte: Consórcio

<sup>16</sup> Ainda a ser definido até a publicação do Edital, considerado como valor nulo para fins da elaboração do Plano de Negócios

Os custos de reembolso dos estudos coordenados pelo BNDES e dos serviços de realização da licitação serão definidos até a publicação do Edital.

Já os custos de garantia da proposta foram avaliados em função do valor de cobertura de R\$ 2.766.804,60, conforme requisitado pelo Edital, multiplicado pelo fator de 0,68%, levantado pelo Consórcio como referência de custo para este tipo de seguro.

### 3.1.4.2 Custos Fixos

O presente capítulo tem por objetivo indicar os valores relacionados aos custos operacionais do Porto de São Sebastião, divididos entre manutenção da infraestrutura, custo com pessoal e custos diversos.

#### 3.1.4.2.1.1 Custos Totais de Manutenção

Para a composição da estimativa de custos de manutenção anual para o Porto de São Sebastião foram utilizadas as referências apresentadas no Relatório Técnico Operacional. A tabela abaixo apresenta o orçamento de manutenção considerado.

**Tabela 5 - Custo anual de manutenção para o Porto de São Sebastião**

Descrição	Custo Anual (R\$)
Manutenção	3.027.504
Cais de Atracação	675.000
Pavimentação	26.468
Edificações	156.115
Dragagem	1.962.518
Sinalização Náutica	171.692
Manutenções Diversos	35.711

*Fonte: DTA Engenharia*

#### 3.1.4.2.2 Custo com Pessoal

Para a operação futura da Concessionária o Consórcio elaborou organograma funcional, conforme apresentado no Relatório Técnico-Operacional.

A tabela abaixo apresenta a abertura desse organograma bem como orçamento mensal com pessoal com salários adicionais, provisões, encargos e benefícios.

**Tabela 6 - Custo Mensal com Folha de Pagamento (R\$)**

Cargo	Qntd	Salário Mensal	Salário + Adicionais	Provisões Total	Encargos Total	Benefícios Total	Custo Unitário	Custo / Salário	Custo Total
CEO	1	R\$ 32.000	R\$ 32.000	R\$ 8.677	R\$ 13.492	R\$ 7.845	R\$ 62.014	194%	R\$ 62.014
Gerente I	2	R\$ 15.200	R\$ 15.200	R\$ 4.121	R\$ 6.409	R\$ 4.441	R\$ 30.171	198%	R\$ 60.342
Contador I	1	R\$ 8.000	R\$ 8.000	R\$ 2.169	R\$ 3.373	R\$ 1.648	R\$ 15.190	190%	R\$ 15.190
Coordenador I	11	R\$ 10.900	R\$ 10.900	R\$ 2.955	R\$ 4.596	R\$ 3.569	R\$ 22.020	202%	R\$ 242.224
Supervisor	2	R\$ 9.200	R\$ 14.341	R\$ 3.888	R\$ 6.047	R\$ 1.691	R\$ 25.967	282%	R\$ 51.933
Economista I/Auditor Interno	1	R\$ 6.400	R\$ 6.400	R\$ 1.735	R\$ 2.698	R\$ 1.590	R\$ 12.424	194%	R\$ 12.424
Engenheiro I	1	R\$ 8.100	R\$ 8.100	R\$ 2.196	R\$ 3.415	R\$ 1.652	R\$ 15.363	190%	R\$ 15.363
Advogado I	1	R\$ 8.400	R\$ 8.400	R\$ 2.278	R\$ 3.542	R\$ 1.662	R\$ 15.882	189%	R\$ 15.882
Analista III	4	R\$ 7.214	R\$ 7.214	R\$ 1.956	R\$ 3.042	R\$ 1.620	R\$ 13.831	192%	R\$ 55.326
Técnico de Seg. do Trabalho	1	R\$ 4.000	R\$ 7.360	R\$ 1.996	R\$ 3.103	R\$ 1.504	R\$ 13.963	349%	R\$ 13.963
Secretária	1	R\$ 6.000	R\$ 6.000	R\$ 1.627	R\$ 2.530	R\$ 1.576	R\$ 11.733	196%	R\$ 11.733
Analista II	8	R\$ 5.600	R\$ 5.600	R\$ 1.518	R\$ 2.361	R\$ 1.562	R\$ 11.041	197%	R\$ 88.329
Técnico	9	R\$ 3.400	R\$ 5.300	R\$ 1.437	R\$ 2.235	R\$ 1.482	R\$ 10.454	307%	R\$ 94.084
Analista I	5	R\$ 3.551	R\$ 3.551	R\$ 963	R\$ 1.497	R\$ 1.488	R\$ 7.499	211%	R\$ 37.495
Faxineiro	2	R\$ 2.070	R\$ 2.070	R\$ 561	R\$ 873	R\$ 1.435	R\$ 4.939	239%	R\$ 9.877
Motorista	3	R\$ 1.922	R\$ 2.210	R\$ 599	R\$ 932	R\$ 1.429	R\$ 5.171	269%	R\$ 15.512
<b>SUBTOTAL</b>	<b>53</b>	<b>R\$ 7.047</b>	<b>R\$ 7.644</b>	<b>R\$ 2.073</b>	<b>R\$ 3.223</b>	<b>R\$ 2.187</b>	<b>R\$ 15.126</b>	<b>215%</b>	<b>R\$ 801.691</b>
Conselho de Administração	3								R\$ 15.993
<b>TOTAL</b>	<b>56</b>								<b>R\$ 817.684</b>

Fonte: Consórcio DAGNL

**Tabela 7 - Custo Anual com Folha de Pagamento (R\$)**

Folha de Pagamento	9.812.214
Funcionários	9.620.297
Conselho de Administração	191.917

Fonte: Consórcio DAGNL

### 3.1.4.2.3 Outros Custos

O Relatório Técnico Operacional apresentou os demais custos para operação conforme tabela abaixo.

**Tabela 8 Custos Diversos**

Descrição	Custo Anual (R\$)
<b>Custos Diversos</b>	<b>7.128.346</b>
Monitoramento Ambiental	1.043.403
Segurança Patrimonial e Portaria	266.040
Telecomunicações	176.000
Consultoria Jurídica	147.000
Guarda Portuária	729.798
Acompanhamento Ambiental	1.620.000
Seguros	376.056
Contas de Consumo	1.088.094
IPTU	1.500.498
Outros	181.459

Fonte: DTA Engenharia e Consórcio

### 3.1.4.2.4 Resumo do Opex

A Tabela 9 - Resumo do OPEX Projetado a seguir mostra o resumo dos custos operacionais (Opex) calculados para o Porto de São Sebastião.

**Tabela 9 - Resumo do OPEX Projetado**

Descrição	Custo Anual (R\$)
<b>Total</b>	<b>19.968.064</b>
<b>Folha de Pagamento</b>	<b>9.812.214</b>
Funcionários	9.620.297
Conselho de Administração	191.917
<b>Manutenção</b>	<b>3.027.504</b>
Cais de Atracação	675.000
Pavimentação	26.468
Edificações	156.115
Dragagem	1.962.518
Sinalização Náutica	171.692
Manutenções Diversos	35.711
<b>Custos Diversos</b>	<b>7.128.346</b>
Monitoramento Ambiental	1.043.403
Segurança Patrimonial e Portaria	266.040
Telecomunicações	176.000
Consultoria Jurídica	147.000
Guarda Portuária	729.798
Acompanhamento Ambiental	1.620.000
Seguros	376.056
Contas de Consumo	1.088.094
IPTU	1.500.498
Outros	181.459

Fonte: DTA Engenharia e Consórcio DAGNL

Sendo assim os custos e despesas anuais projetados para operação totalizam **R\$ 19.968.064 por ano**.

Para tal valor, foi considerado uma composição de custos de acordo com as premissas explicitadas nos itens antecedentes e considerados os elementos de infraestrutura e administração necessários às operações do Porto no entendimento do Consórcio.

Tendo em vista que a grande maioria dos custos orçados possui natureza de custos fixos e o reduzido crescimento de demanda projetado, não se considerou nenhum tipo de crescimento real sobre os custos acima apontados durante o período de concessão.

### 3.1.4.3 Outorga Variável e Verba de Fiscalização

Conforme minuta do Contrato anexo ao Edital da Licitação, há previsão de pagamento de Outorga Variável sobre a parcela da Receita Operacional Bruta da Concessionária que exceder 42 milhões<sup>17</sup> por ano na proporção de 7,50% deste excedente. Entretanto, conforme projeção de receitas apresentada na Figura 8 Receitas Projetadas no Período de Concessão, o cenário modelado para este Plano de Negócios Referencial não projeta que este patamar seja alcançado.

Além dos valores devidos ao Poder Concedente, há previsão de pagamento de verba à agência reguladora a fim de reembolsar os custos com a fiscalização das operações. Conforme indicado pela ANTAQ e refletido na minuta do Contrato de Concessão, assume-se um **valor anual de R\$ 446.514,41**.

### 3.1.5 Investimentos

#### 3.1.5.1 Pagamento de Outorga Fixa

Foi considerado no Plano de Negócios Referencial o Pagamento de Outorga no valor total de **33,262 milhões de reais**<sup>18</sup> a ser pago no início da concessão em favor do Poder Concedente.

#### 3.1.5.2 Outros Investimentos

O Contrato de Concessão não prevê obrigação de execução de investimentos, entretanto para cumprimento das obrigações operacionais o Relatório Técnico Operacional entendeu ser necessário investimento em licenciamento para as atividades de dragagem, valorado em **3,263 milhões de reais**.

Tais investimentos estão com desembolso considerado em 24 parcelas mensais ao longo dos anos 3 e 4.

#### 3.1.5.3 Depreciação e Amortização

Foi considerado a *ativação* do pagamento de outorga tratado em **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, dos custos pré operacionais tratados em 3.1.4.1 e dos investimentos em licenciamento tratados em 3.1.5.2 na conta patrimonial de ativo intangível, com amortização *linear* até o fim da concessão.

### 3.1.6 Capital de Giro

Com base em referências do mercado e do setor, o Consórcio definiu os Prazos Médios de Recebimento (PMR) e Prazos Médios de Pagamento (PMP) na Tabela 10 Premissas de Capital de Giro.

<sup>17</sup> Patamar a ser reajustado nos termos previstos no Edital e na minuta do Contrato de Concessão

<sup>18</sup> A ser retificado conforme publicação do Edital em razão da definição do valor de reembolso dos estudos

Adicionalmente considerou-se a manutenção de uma posição de caixa mínimo para garantir liquidez para que a companhia possa manter suas operações na proporção de 1 mês das suas obrigações a pagar. Qualquer excedente deste patamar de caixa mínimo seria distribuído para os acionistas, enquanto na eventual insuficiência é demandado aporte financeiro por parte deles.

**Tabela 10 Premissas de Capital de Giro**

PMR (dias)	20
PMP (dias)	20
Caixa Mínimo Liquidez em relação ao desembolso mês (mês)	1

### 3.1.7 Transição Operacional

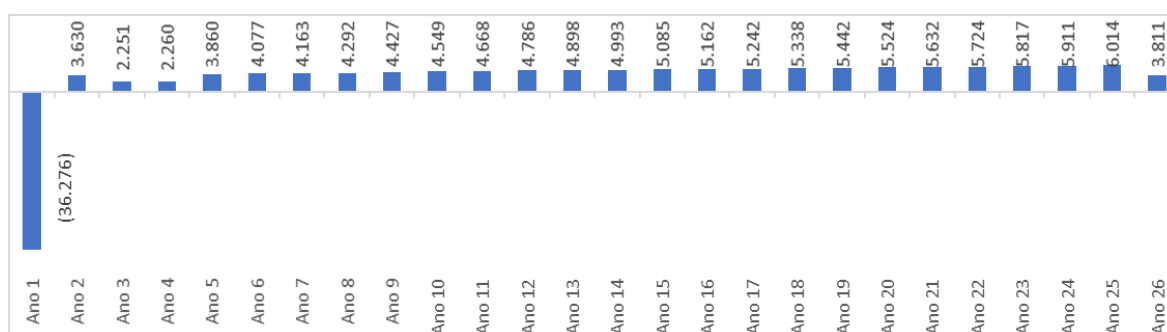
Considerou-se que durante três meses a partir do início do Contrato de Concessão a operação continuaria sendo exercida pela CDSS como período de transição operacional. Durante este período a receita e custos operacionais permaneceriam com a CDSS. Para realizar a passagem de gestão, considerou-se que neste período de transição a nova concessionária já teria mobilizado do nível de coordenação até o conselho de administração (conforme **Tabela 6**), para que este nível estratégico/executivo possa desempenhar a transição operacional. Esse efetivo mobilizado equivale a 46,5% do custo da folha de pagamentos orçada para operação.

## 3.2 Resultados e Indicadores

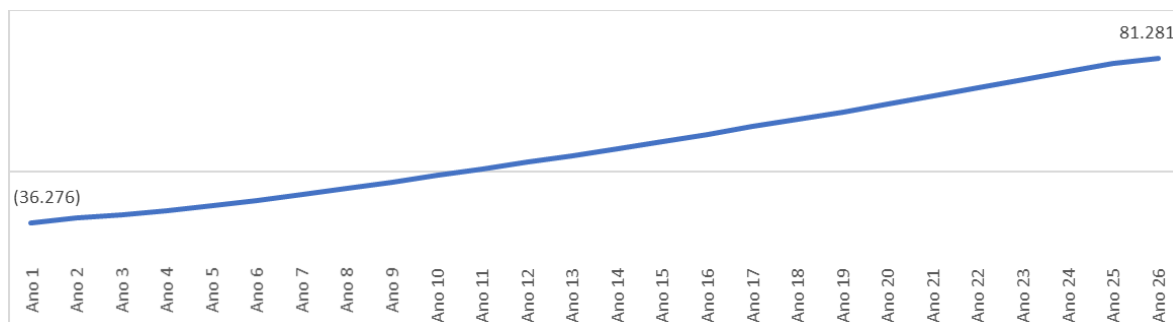
### 3.2.1 Fluxo de Caixa e Indicadores

Com base nas premissas descritas em 3.1, obtém-se os resultados abaixo representados. As Demonstrações Financeiras (DFs) completas encontram-se no Anexo I.

**Figura 9 FCFF em milhares de reais (real)**



**Figura 10 FCFF Acumulado em milhares de reais (real)**



A exposição de caixa, apontada na Figura 10, poderia ser suprida tanto por linha crédito específica, ou aporte de capital. A depender da estrutura de capital adotada, o retorno do investidor pode ser afetado.

#### 4 Anexos

Lista de Anexos:

##### I. Demonstrações Financeiras Projetadas



## ANEXO I – DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS PROJETADAS

DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS SANTOS E SÃO SEBASTIÃO

Produto MDES007 | Modelagem de Desestatização



DFs	TOTAL	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13
<b>DRE</b>	<b>TOTAL</b>	<b>Ano 1</b>	<b>Ano 2</b>	<b>Ano 3</b>	<b>Ano 4</b>	<b>Ano 5</b>	<b>Ano 6</b>	<b>Ano 7</b>	<b>Ano 8</b>	<b>Ano 9</b>	<b>Ano 10</b>	<b>Ano 11</b>	<b>Ano 12</b>	<b>Ano 13</b>
Receita Bruta	765.411	21.554	28.874	29.066	29.272	29.430	29.570	29.731	29.963	30.199	30.414	30.623	30.831	31.025
(-) Deduções da Receita	(109.166)	(3.074)	(4.118)	(4.146)	(4.175)	(4.198)	(4.218)	(4.241)	(4.273)	(4.307)	(4.338)	(4.368)	(4.397)	(4.425)
PIS/COFINS	(70.800)	(1.994)	(2.671)	(2.689)	(2.708)	(2.722)	(2.735)	(2.750)	(2.772)	(2.793)	(2.813)	(2.833)	(2.852)	(2.870)
ISS	(37.797)	(1.063)	(1.425)	(1.434)	(1.444)	(1.452)	(1.459)	(1.467)	(1.479)	(1.491)	(1.502)	(1.512)	(1.522)	(1.532)
ICMS	(568)	(17)	(23)	(23)	(23)	(23)	(23)	(23)	(23)	(23)	(23)	(23)	(23)	(23)
(=) Receita Líquida	656.245	18.479	24.756	24.920	25.097	25.233	25.352	25.491	25.689	25.892	26.076	26.255	26.434	26.600
(-) Custos e Despesas (ex D&A)	(494.888)	(16.211)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)
Folha de Pagamento	(243.993)	(8.500)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)
Manutenção	(74.931)	(2.271)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)
Diversos	(176.427)	(5.346)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)
Obrigações Contrato de Concessão	(11.163)	(447)	(447)	(447)	(447)	(447)	(447)	(447)	(447)	(447)	(447)	(447)	(447)	(447)
Créditos Tributários	11.625	352	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470
(=) EBITDA	161.357	2.268	4.811	4.976	5.152	5.288	5.407	5.546	5.744	5.947	6.131	6.310	6.489	6.655
% Margem EBITDA	21,08%	10,52%	16,66%	17,12%	17,60%	17,97%	18,29%	18,65%	19,17%	19,69%	20,16%	20,61%	21,05%	21,45%
(-) Depreciação e Amortização	(37.385)	(1.362)	(1.365)	(1.398)	(1.472)	(1.514)	(1.514)	(1.514)	(1.514)	(1.514)	(1.514)	(1.514)	(1.514)	(1.514)
Amortização Outorga	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pré Operacional e Garantias	(860)	(32)	(35)	(35)	(35)	(35)	(35)	(35)	(35)	(35)	(35)	(35)	(35)	(35)
Capex	(3.263)	-	-	(33)	(107)	(149)	(149)	(149)	(149)	(149)	(149)	(149)	(149)	(149)
Conta Vinculada	(33.262)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)
(=) EBIT	123.972	906	3.446	3.578	3.680	3.774	3.894	4.032	4.230	4.433	4.617	4.797	4.976	5.142
(-) IRPJ e CSLL	(42.691)	(849)	(1.172)	(1.216)	(1.251)	(1.283)	(1.324)	(1.371)	(1.438)	(1.507)	(1.570)	(1.631)	(1.692)	(1.748)
(=) Lucro Líquido	81.281	57	2.274	2.361	2.429	2.491	2.570	2.661	2.792	2.926	3.047	3.166	3.284	3.393
% Margem Líquida	10,62%	0,27%	7,88%	8,12%	8,30%	8,46%	8,69%	8,95%	9,32%	9,69%	10,02%	10,34%	10,65%	10,94%
<b>BP</b>		<b>Ano 1</b>	<b>Ano 2</b>	<b>Ano 3</b>	<b>Ano 4</b>	<b>Ano 5</b>	<b>Ano 6</b>	<b>Ano 7</b>	<b>Ano 8</b>	<b>Ano 9</b>	<b>Ano 10</b>	<b>Ano 11</b>	<b>Ano 12</b>	<b>Ano 13</b>
<b>Ativo</b>		<b>36.898</b>	<b>35.542</b>	<b>35.652</b>	<b>35.820</b>	<b>34.451</b>	<b>32.944</b>	<b>31.443</b>	<b>29.943</b>	<b>28.441</b>	<b>26.939</b>	<b>25.437</b>	<b>23.935</b>	<b>22.431</b>
Contas de Capital de Giro		4.138	4.147	4.160	4.169	4.177	4.184	4.196	4.210	4.222	4.234	4.245	4.257	4.266
Caixa		1.662	1.662	1.662	1.662	1.662	1.662	1.662	1.662	1.662	1.662	1.662	1.662	1.662
Contas a Receber		1.600	1.609	1.622	1.631	1.640	1.647	1.659	1.673	1.685	1.697	1.708	1.720	1.729
IPITU Antecipado		875	875	875	875	875	875	875	875	875	875	875	875	875
Imobilizado e Intangível		32.760	31.395	31.493	31.652	30.274	28.760	27.247	25.733	24.219	22.705	21.192	19.678	18.164
Outorga		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pré Operacional		860	860	860	860	860	860	860	860	860	860	860	860	860
Capex		-	-	1.495	3.127	3.263	3.263	3.263	3.263	3.263	3.263	3.263	3.263	3.263
Pagamentos Conta Vinculada		33.262	33.262	33.262	33.262	33.262	33.262	33.262	33.262	33.262	33.262	33.262	33.262	33.262
Depreciação e Amortização Acumulada		(1.362)	(2.727)	(4.125)	(5.597)	(7.111)	(8.625)	(10.138)	(11.652)	(13.166)	(14.680)	(16.193)	(17.707)	(19.221)
Passivo e PL		36.898	35.542	35.652	35.820	34.451	32.944	31.443	29.943	28.441	26.939	25.437	23.935	22.431
Contas de Capital de Giro		564	564	564	564	564	564	564	564	564	564	564	564	564
Contas a Pagar		564	564	564	564	564	564	564	564	564	564	564	564	564
Patrimônio Líquido		36.334	34.978	35.088	35.256	33.887	32.380	30.878	29.379	27.877	26.375	24.873	23.371	21.866
FCFF Acumulado		(36.276)	(32.646)	(30.395)	(28.135)	(24.275)	(20.198)	(16.035)	(11.743)	(7.316)	(2.767)	1.902	6.687	11.585
Capital de Giro		3.574	3.582	3.596	3.605	3.613	3.620	3.632	3.646	3.658	3.670	3.681	3.693	3.702
<b>DFC</b>	<b>TOTAL</b>	<b>Ano 1</b>	<b>Ano 2</b>	<b>Ano 3</b>	<b>Ano 4</b>	<b>Ano 5</b>	<b>Ano 6</b>	<b>Ano 7</b>	<b>Ano 8</b>	<b>Ano 9</b>	<b>Ano 10</b>	<b>Ano 11</b>	<b>Ano 12</b>	<b>Ano 13</b>
(=) EBITDA	161.357	2.268	4.811	4.976	5.152	5.288	5.407	5.546	5.744	5.947	6.131	6.310	6.489	6.655
(-) Atividades de Investimento	(37.385)	(34.122)	-	(1.495)	(1.631)	(136)	-	-	-	-	-	-	-	-
Pagamento de Outorga	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pré Operacional	(860)	(860)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capex	(3.263)	-	-	(1.495)	(1.631)	(136)	-	-	-	-	-	-	-	-
Investimentos Obrigatórios	(33.262)	(33.262)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(+/-) Variação do Capital de Giro	(0)	(3.574)	(9)	(13)	(9)	(8)	(7)	(12)	(14)	(12)	(12)	(11)	(12)	(9)
(-) IRPJ e CSLL	(42.691)	(849)	(1.172)	(1.216)	(1.251)	(1.283)	(1.324)	(1.371)	(1.438)	(1.507)	(1.570)	(1.631)	(1.692)	(1.748)
(=) FCFF	81.281	(36.276)	3.630	2.251	2.260	3.860	4.077	4.163	4.292	4.427	4.549	4.668	4.786	4.898

PLANO DE NEGÓCIOS REFERENCIAL

Etapa: 03 – Fase 02 | Revisão 1

DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS SANTOS E SÃO SEBASTIÃO

Produto MDES007 | Modelagem de Desestatização



DFs	TOTAL	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	Ano 26
<b>DRE</b>	<b>TOTAL</b>	<b>Ano 14</b>	<b>Ano 15</b>	<b>Ano 16</b>	<b>Ano 17</b>	<b>Ano 18</b>	<b>Ano 19</b>	<b>Ano 20</b>	<b>Ano 21</b>	<b>Ano 22</b>	<b>Ano 23</b>	<b>Ano 24</b>	<b>Ano 25</b>	<b>Ano 26</b>
Receita Bruta	765.411	31.194	31.352	31.490	31.631	31.808	31.982	32.135	32.321	32.485	32.647	32.819	32.995	-
(-) Deduções da Receita	(109.166)	(4.449)	(4.472)	(4.491)	(4.511)	(4.536)	(4.561)	(4.583)	(4.610)	(4.633)	(4.656)	(4.681)	(4.706)	-
PIS/COFINS	(70.800)	(2.885)	(2.900)	(2.913)	(2.926)	(2.942)	(2.958)	(2.972)	(2.990)	(3.005)	(3.020)	(3.036)	(3.052)	-
ISS	(37.797)	(1.541)	(1.549)	(1.555)	(1.562)	(1.571)	(1.580)	(1.588)	(1.597)	(1.605)	(1.613)	(1.622)	(1.631)	-
ICMS	(568)	(23)	(23)	(23)	(23)	(23)	(23)	(23)	(23)	(23)	(23)	(23)	(23)	-
(=) Receita Líquida	656.245	26.745	26.881	26.998	27.120	27.272	27.421	27.552	27.712	27.852	27.991	28.138	28.289	-
(-) Custos e Despesas (ex D&A)	(494.888)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	(19.945)	-
Folha de Pagamento	(243.993)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	(9.812)	-
Manutenção	(74.931)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	(3.028)	-
Diversos	(176.427)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	(7.128)	-
Obrigações Contrato de Concessão	(11.163)	(447)	(447)	(447)	(447)	(447)	(447)	(447)	(447)	(447)	(447)	(447)	(447)	-
Créditos Tributários	11.625	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470	-
(=) EBITDA	161.357	6.800	6.936	7.054	7.175	7.327	7.476	7.607	7.767	7.907	8.046	8.194	8.344	-
% Margem EBITDA	21,08%	21,80%	22,12%	22,40%	22,68%	23,03%	23,38%	23,67%	24,03%	24,34%	24,65%	24,97%	25,29%	0,00%
(-) Depreciação e Amortização	(37.385)	(1.514)	(1.514)	(1.514)	(1.514)	(1.514)	(1.514)	(1.514)	(1.514)	(1.514)	(1.514)	(1.514)	(1.514)	-
Amortização Outorga	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pré Operacional e Garantias	(860)	(35)	(35)	(35)	(35)	(35)	(35)	(35)	(35)	(35)	(35)	(35)	(35)	-
Capex	(3.263)	(149)	(149)	(149)	(149)	(149)	(149)	(149)	(149)	(149)	(149)	(149)	(149)	-
Conta Vinculada	(33.262)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	(1.330)	-
(=) EBIT	123.972	5.287	5.422	5.540	5.662	5.813	5.962	6.093	6.253	6.393	6.533	6.680	6.830	-
(-) IRPJ e CSLL	(42.691)	(1.797)	(1.844)	(1.884)	(1.925)	(1.976)	(2.027)	(2.072)	(2.126)	(2.174)	(2.221)	(2.271)	(2.322)	-
(=) Lucro Líquido	81.281	3.489	3.579	3.656	3.737	3.837	3.935	4.022	4.127	4.220	4.311	4.409	4.508	-
% Margem Líquida	10,62%	11,19%	11,41%	11,61%	11,81%	12,06%	12,30%	12,51%	12,77%	12,99%	13,21%	13,43%	13,66%	0,00%
<b>BP</b>		<b>Ano 14</b>	<b>Ano 15</b>	<b>Ano 16</b>	<b>Ano 17</b>	<b>Ano 18</b>	<b>Ano 19</b>	<b>Ano 20</b>	<b>Ano 21</b>	<b>Ano 22</b>	<b>Ano 23</b>	<b>Ano 24</b>	<b>Ano 25</b>	<b>Ano 26</b>
<b>Ativo</b>		<b>20.927</b>	<b>19.421</b>	<b>17.914</b>	<b>16.409</b>	<b>14.907</b>	<b>13.400</b>	<b>11.898</b>	<b>10.393</b>	<b>8.889</b>	<b>7.383</b>	<b>5.881</b>	<b>4.375</b>	<b>(0)</b>
Contas de Capital de Giro		4.276	4.284	4.291	4.299	4.311	4.318	4.329	4.338	4.348	4.356	4.367	4.375	-
Caixa		1.662	1.662	1.662	1.662	1.662	1.662	1.662	1.662	1.662	1.662	1.662	1.662	-
Contas a Receber		1.739	1.746	1.754	1.762	1.774	1.780	1.792	1.801	1.810	1.819	1.830	1.838	-
IPTU Antecipado		875	875	875	875	875	875	875	875	875	875	875	875	-
Imobilizado e Intangível		16.651	15.137	13.623	12.110	10.596	9.082	7.568	6.055	4.541	3.027	1.514	(0)	(0)
Outorga		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pré Operacional		860	860	860	860	860	860	860	860	860	860	860	860	860
Capex		3.263	3.263	3.263	3.263	3.263	3.263	3.263	3.263	3.263	3.263	3.263	3.263	3.263
Pagamentos Conta Vinculada		33.262	33.262	33.262	33.262	33.262	33.262	33.262	33.262	33.262	33.262	33.262	33.262	33.262
Depreciação e Amortização Acumulada		(20.734)	(22.248)	(23.762)	(25.275)	(26.789)	(28.303)	(29.817)	(31.330)	(32.844)	(34.358)	(35.871)	(37.385)	(37.385)
Passivo e PL		20.927	19.421	17.914	16.409	14.907	13.400	11.898	10.393	8.889	7.383	5.881	4.375	(0)
Contas de Capital de Giro		564	564	564	564	564	564	564	564	564	564	564	564	-
Contas a Pagar		564	564	564	564	564	564	564	564	564	564	564	564	-
Patrimônio Líquido		20.362	18.856	17.350	15.845	14.343	12.836	11.334	9.829	8.324	6.819	5.317	3.811	(0)
FCFF Acumulado		16.579	21.663	26.826	32.068	37.406	42.848	48.372	54.004	59.728	65.545	71.456	77.470	81.281
Capital de Giro		3.712	3.719	3.727	3.735	3.747	3.754	3.765	3.774	3.783	3.792	3.803	3.811	-
<b>DFC</b>	<b>TOTAL</b>	<b>Ano 14</b>	<b>Ano 15</b>	<b>Ano 16</b>	<b>Ano 17</b>	<b>Ano 18</b>	<b>Ano 19</b>	<b>Ano 20</b>	<b>Ano 21</b>	<b>Ano 22</b>	<b>Ano 23</b>	<b>Ano 24</b>	<b>Ano 25</b>	<b>Ano 26</b>
(=) EBITDA	161.357	6.800	6.936	7.054	7.175	7.327	7.476	7.607	7.767	7.907	8.046	8.194	8.344	-
(-) Atividades de Investimento	(37.385)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pagamento de Outorga	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pré Operacional	(860)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capex	(3.263)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investimentos Obrigatórios	(33.262)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(+/-) Variação do Capital de Giro	(0)	(10)	(8)	(8)	(8)	(12)	(6)	(11)	(9)	(9)	(8)	(11)	(8)	3.811
(-) IRPJ e CSLL	(42.691)	(1.797)	(1.844)	(1.884)	(1.925)	(1.976)	(2.027)	(2.072)	(2.126)	(2.174)	(2.221)	(2.271)	(2.322)	-
(=) FCFF	81.281	4.993	5.085	5.162	5.242	5.338	5.442	5.524	5.632	5.724	5.817	5.911	6.014	3.811

PLANO DE NEGÓCIOS REFERENCIAL

Etapa: 03 – Fase 02 | Revisão 1