

Serviços técnicos que compõem o Serviço B para a avaliação, estruturação e implementação de projeto de participação da iniciativa privada para administração e exploração do Porto Organizado de Santos e do Porto Organizado de Santos.

Nº DOCUMENTO CONSÓRCIO:

MDES067 – Cálculo de Tarifas
SPA_Rev0

PORTO DE SANTOS/SPA
ETAPA 03 – FASE 01
CÁLCULO DE TARIFAS SPA

REVISÃO 0

FOLHA
01/21

REV.	DATA	POR	VER.	APR.	TE	DESCRIÇÃO DAS REVISÕES
A	31/08/21					EMIÇÃO INICIAL
B	13/09/21					Revisão conforme comentarios do BNDES
C	10/11/21					Revisão conforme comentarios do BNDES
D	12/11/21					Revisão das premissas de investimento.
0	26/11/21					Retirada das marcas de Revisão
TE – TIPO DE EMISSÃO						
(A) PRELIMINAR						(E) PARA CONSTRUÇÃO
(B) PARA APROVAÇÃO						(F) PARA COTAÇÃO
(C) PARA REVISÃO / COMENTADA PARA REVISÃO						(G) CONFORME CONSTRUÍDO
(D) APROVADA / PARA CONHECIMENTO						(H) CANCELADO

SUMÁRIO

1 – INTRODUÇÃO A METODOLOGIA	3
2 - PREMISSAS	6
3 - MEMÓRIA DE CÁLCULO.....	13
AJUSTE DE PREÇOS POR TABELA RN32	13
TARIFA I - ACESSO AQUAVIÁRIO (R\$/ MIL DWT)	13
TARIFA II – ACOSTAGEM (LOAXHORA)	13
TARIFA III - INFRAESTRUTURA TERRESTRE (R\$/ MIL TON).....	13
3.1 Perfil de Receita Resultante.....	14
3.2 Fluxo de Caixa por Tipo de Receita	15
3.3 Tarifas Teto Média.....	16
ANEXO I – FLUXOS DE CAIXA POR GRUPO TARIFÁRIO	17
ANEXO II – MOVIMENTAÇÕES PROJETADAS.....	18
 ÍNDICE DE TABELAS	
Tabela 1 Critérios de Rateio C&D por Grupo Tarifário	7
Tabela 2 Investimentos - Critério de Rateio por Grupo Tarifário	8
Tabela 3 Capex Sustaining - Critério de Rateio por Grupo Tarifário	9
Tabela 4 Tarifas de Partida	10
Tabela 5 Memória de Cálculo Ajuste Tarifas	13
Tabela 6 Ajustes Calculados RN-32	13
Tabela 7 Tarifas Teto Média Anexo 3 Contrato de Concessão	16

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Metodologia Definição Tarifária RN-32	5
Figura 2 Processo Iterativo de Cálculo Ajuste RN-32	6
Figura 3 Rateio C&D (R\$.mi)	9
Figura 4 Rateio Capex (R\$.mil).....	9
Figura 5 Rateio Sustaining Capex	10
Figura 6 Perfil de Movimentação Estudo de Mercado (milhões unidades)	11
Figura 7 Receita Patrimonial Período de Concessão (R\$/milhões).....	11
Figura 8 Perfil de Receita Projetado (R\$.mil).....	14
Figura 9 Share de Receita ao Longo da Concessão	14
Figura 10 FCF T-I (R\$ milhões/ real).....	15
Figura 11 FCF T-II (R\$ milhões/ real)	15
Figura 12 FCF T-III (R\$ milhões/ real).....	16

1 – INTRODUÇÃO A METODOLOGIA

Dentro do escopo dos estudos da desestatização, foi solicitada a apresentação de estudos para a definição do nível tarifário inicial a ser fixado em contrato de concessão, a ser atualizado periodicamente conforme previsões contratuais. Tal nível tarifário deve buscar a justa remuneração dos serviços prestados bem como a modicidade tarifária.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) editou, em 2019, a Resolução Normativa nº 32 (RN-32), que dispõe da estrutura padronizada das administrações portuárias e dos procedimentos para reajuste e revisão das tarifas nos portos organizados.

Referido normativo apresenta diretrizes sobre as modalidades tarifárias, os grupamentos tarifários, a tipologia processual para reajustes e revisões tarifárias, a segmentação de mercado para incidência das tarifas, entre outros itens. Além disso, a ANTAQ publica periodicamente o Manual de Contas para Autoridades Portuárias, que tem, dentre os seus diversos objetivos: (i) guiar a composição e a evolução de estrutura tarifária do setor e (ii) auxiliar no registro dos custos operacionais em conta de custos diretos e indiretos à prestação dos serviços e em contas de custos fixos e variáveis.

Ressalta-se que embora a aplicação da RN-32 e do Manual de Contas tenham atualmente uma dinâmica processual associada a um modelo de regulação discricionária baseada em custos do serviço¹ (“*cost plus*”), as diretrizes ali presentes nortearam o desenho da regulação contratual baseada em tarifas-teto médias ora apresentada, incluindo critérios para rateio e apropriação dos custos e despesas estimados na modelagem presente no Relatório Técnico Operacional associados à prestação dos serviços.

A RN-32 define a receita requerida como a receita tarifária total compatível com o equilíbrio econômico-financeiro das contas da Administração Portuária, para o período de referência subsequente, considerando os custos operacionais e as despesas administrativas, os incrementos de produtividade, as condições mercadológicas e o compartilhamento dos ganhos obtidos com as receitas alternativas e com as receitas não operacionais.

Da mesma forma, a RN-32 prevê o modelo de preço-teto, que inclui a fixação prévia de um limite máximo para cada tarifa do prestador ou fornecedor do serviço, tendo como referência o valor inicialmente fixado em contrato.

Com possibilidade de ser incorporados na análise, entre outros, fatores ligados ao incentivo ao contínuo incremento de eficiência da atividade portuária, ao porte do prestador ou da instalação portuária, ao fator de capacidade de cada parte da infraestrutura, ao ressarcimento e à amortização anual por investimentos alinhados ao planejamento setorial, bem como à variação de custos exógenos à gestão prudente.

¹ A dinâmica processual pode ser identificada a partir do Art. 16 (Do Pleito por Revisão Tarifária), onde a Administração Portuária poderá requerer à Antaq a revisão dos valores das tarifas, devendo informar o seu mercado de referência, constituído de, no mínimo:

I - a estrutura tarifária vigente;

II - a estrutura tarifária proposta para o período de referência subsequente, destacando as variações em relação à vigente;

III - as receitas operacionais, brutas, mensais, por modalidade tarifária, relativas ao período de referência antecedente ao requerimento;

IV - os custos de produção, diretos e indiretos mensais, e as demais despesas mensais, apropriadas por grupo tarifário, relativos ao período de referência antecedente e subsequente ao requerimento, indicados conforme modelo apresentado no Anexo IV desta norma;

V - a quantidade faturada, mensal, de cada modalidade tarifária no período de referência antecedente ao requerimento; e

VI - a projeção da demanda média mensal de cada modalidade tarifária, para o período de referência subsequente ao requerimento.

§ 1º A Administração Portuária deverá informar ainda:

a) a sua receita requerida anual, para todo o período de referência subsequente;

b) a previsão de receitas alternativas e as parcelas oriundas de outras fontes, inclusive as receitas não operacionais, para fins de modicidade;

c) os percentuais de rateio para apropriação dos custos indiretos e das despesas em cada grupo tarifário;

d) os pesos internos dos itens que compõem os custos operacionais eficientes em cada grupo tarifário, isto é, direcionadores que representam o carregamento e a distribuição de gastos em cada modalidade tarifária em relação aos gastos apropriados para o respectivo grupo tarifário, conforme modelos a serem apresentados pela Antaq; e

e) isenções adicionais que julgar adequadas a seu mercado, se couber, para aprovação prévia.

§ 2º A Antaq poderá utilizar-se de indicadores econômicos para comparar os requerimentos e julgar os pleitos de revisão tarifária.

§ 3º O requerimento de revisão tarifária extraordinária deverá identificar, de pronto, o nexos causal responsável pelo desequilíbrio econômico e financeiro da estrutura tarifária vigente.

§ 4º A projeção da demanda média mensal será obtida mediante estudo especializado de cada Administração Portuária, sendo que, na sua ausência, poderá ser adotada como demanda média projetada o resultado atingido com a média da quantidade faturada em cada modalidade tarifária no período de referência antecedente ao requerimento.

§ 5º Além dos requisitos informacionais retrocitados, a qualquer tempo a setorial técnica competente da Antaq poderá solicitar complementação documental à parte interessada.

Assim, com vistas a definir os valores a serem inicialmente fixados em contrato para os Grupos Tarifários regulados com base em tarifa-teto média por carga movimentada, aplicaram-se as definições da receita requerida utilizando-se parâmetros prospectivos, projetados no horizonte da concessão.

Além disso, tendo em vista que o contrato de concessão possuirá termo pré-determinado e que se espera que o concessionário venha a ser remunerado dentro desse horizonte temporal, após a consolidação dos resultados contábeis, foi adotada a visão do Fluxo de Caixa associado aos serviços prestados para estabelecer o nível de receitas necessárias ao equilíbrio intertemporal.

A figura abaixo ilustra a metodologia aplicada ao caso em tela para definição das tarifas, baseada nas diretrizes da RN-32.

Figura 1 Metodologia Definição Tarifária RN-32



A receita requerida para remunerar os custos de prestação dos serviços pode ser encontrada a partir do fluxo de caixa estimado para a prestação de um determinado serviço, sendo resultado da realização de investimentos, auferição das receitas, custos e despesas operacionais, além dos tributos incidentes.

O fluxo de caixa estimado é então descontado pelo custo da remuneração justa do capital investido na prestação do referido serviço cujo resultado deve ser sempre um Valor Presente Líquido nulo.

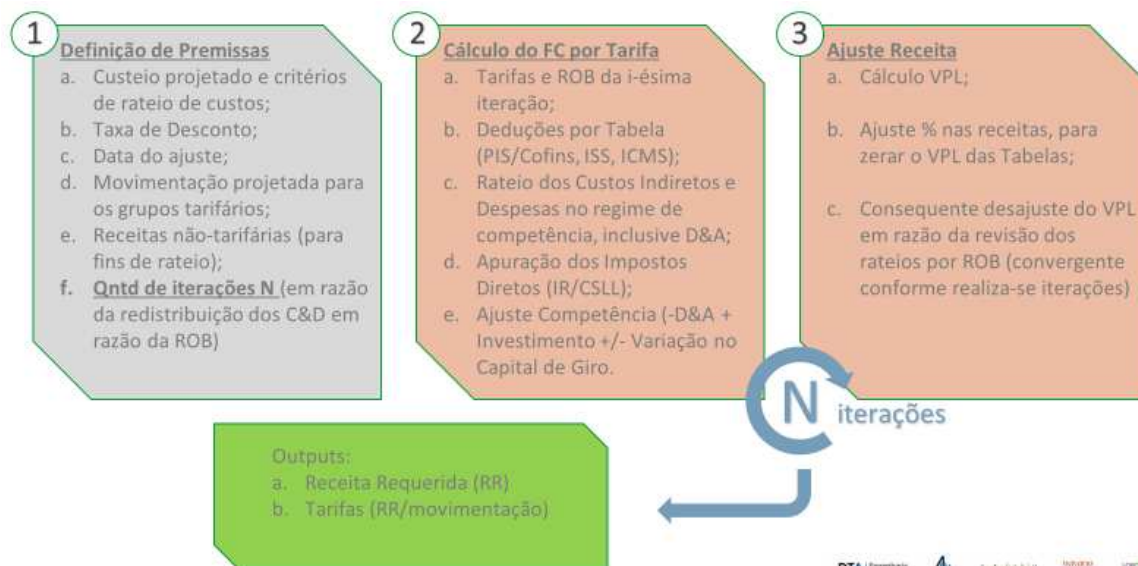
A fim de atender a metodologia acima exposta, o Consórcio DAGNL desenvolveu processo de cálculo iterativo conforme abaixo demonstrado para avaliação do fluxo de caixa segregado para cada grupo de receitas de receita e cálculo do valor receita requerida e da tarifa para modalidade tarifária prevista para ser regulada por tarifa-teto média.

Este processo foi utilizado para definição do valor das tarifas que constam no Anexo 3 da Minuta do Contrato de Concessão para aquelas modalidades tarifárias cuja regulação definiu-se como *ex ante*, na etapa do Modelo Institucional e Regulatório do projeto, especificamente:

- Tarifa I – Acesso Aquaviário

- Tarifa II – Acostagem
- Tarifa III – Acessos Terrestres

Figura 2 Processo Iterativo de Cálculo Ajuste RN-32



Conforme indicado na figura acima, realiza-se um processo de cálculo iterativo para “re-rateio” dos custos indiretos e despesas, tendo em vista que o critério de rateio adotado foi definido com base na Receita Bruta dos Grupos Tarifários, isto é, os custos indiretos são rateados de acordo com a representatividade de determinada tarifa no faturamento total da administração portuária.

O critério de rateio de custos indiretos e despesas por meio da receita, como aqui aplicado, é o mais difundido na prática de gerenciamento de custos e na avaliação do Consórcio o mais adequado para o exercício em questão. Adicionalmente entende-se que este critério não encontra barreiras nos normativos da contabilidade regulatória ao interpretar a Nota Técnica nº 50/2017/GRP/SRG, ainda que não se utilize os critérios de rateio dos cenários exemplificativos por esta nota apresentados.

Para realização dos cálculos iterativos programou-se macro em VBA, disponível na planilha eletrônica: Modelo Financeiro SPA.

2 - PREMISSAS

Explicitada a metodologia do cálculo, a seguir apresentam-se as premissas utilizadas:

- Custeio Projetado e Critério de Apropriação dos Custos:

Para avaliação do custeio² associado a cada modalidade tarifária foram considerados os seus custos diretos e o rateio dos custos indiretos e despesas com base na Receita Bruta da referida modalidade frente à Receita Bruta total da companhia.

As tabelas abaixo apresentam a classificação do custeio entre custos diretos e indiretos por grupos tarifários com base no orçamento apresentado no TECOP. A alocação de 100% em determinada linha de serviço indica que o respectivo gasto foi considerado como custo ou despesa direta da prestação do serviço.

Tabela 1 Critérios de Rateio C&D por Grupo Tarifário

Orçamento (R\$.mil)	Custo Anual (R\$ mil)	Rateio de Custos por Tabela				
		T-I	T-II	T-III	Rec. Pat.	CI
Custos de Transição						
Verbas rescisórias FOPAG	131.934					100%
FOPAG						
Folha de pagamento	73.112					100%
OpEx						
Dragagem 15m	209.383	100%				
Dragagem 13,5 m	8.871	100%				
Dragagem Berços	37.589		100%			
Manutenção de Defensas Marítimas	3.297		100%			
Manutenção Viária	4.644			100%		
Manutenção da infraestrutura de Água e Esgoto	11.501				64%	36%
Manutenção da infraestrutura Elétrica	13.109				100%	
Manutenção Predial	11.400					100%
Praticagem	7.066	100%				
Manutenção de Veículos	271					100%
Batimetria	4.860	100%				
Batimetria Ano 11+	5.193	100%				
Sinalização Náutica	1.674	100%				
Sinalização Náutica Ano 10+	2.891	100%				
ISPS-CODE (SSPP)	4.228					100%
Manutenção de Máquinas e Equipamentos diversos	45					100%
Manutenção do Sistema de Combate a Incêndio	118					100%
Manutenção da rede Hidráulica	6.068				64%	36%
Manutenção dos Berços	10.834		100%			
Adicional OpEx Novos investimentos						
Enrocamento da Ponte da Praia	181	100%				
Dragagem 16m	269.024	100%				

² Aqui usa-se o termo custeio em seu sentido amplo que engloba custos, despesas e investimentos.

Dragagem 17m	311.889	100%			
Adicional Viário	1.427		100%		
Adicional Viário - Recuperação	6.230		100%		
Adicional Praticagem/VTMIS	599	100%			
Adicional ISPS-CODE	133				100%
Outros Custos e Despesas					
Vigilância	11.750				100%
Resíduos Sólidos	10.315				100%
Conta de Energia	1.480				100%
Locação de Veículos	2.633				100%
Consultorias	1.400				100%
Transportes, Viagens e Hospedagens	974				100%
Recepcionistas e Porteiros	1.780				100%
TI	1.592				100%
Sistema de Gestão Empresarial	2.000				100%
Despesas de Escritório	1.311				100%
Combustíveis	1.028				100%
Motoristas	664				100%
Conta de Água	362				100%
Despesas Bancárias	144				100%
Verba de fiscalização ANTAQ	6.423				100%
Seguro Patrimonial	3.129				100%
Seguro de Garantia de Execução Ano 1 ao 5	9.600				100%
Seguro Garantia de Execução Ano 6+	1.920				100%
Convênio Desocupação Prainha Ano 1	16.138				100%
Convênio Desocupação Prainha Ano 2	24.207				100%
Convênio Desocupação Prainha Ano 3	48.898				100%
Convênio Desocupação Prainha Ano 4	48.898				100%
Convênio Desocupação Prainha Ano 5	48.898				100%
Total	1.383.113	59%	4%	1%	2%
					34%

Tabela 2 Investimentos - Critério de Rateio por Grupo Tarifário

CAPEX	Valor (R\$ mil)	Rateio de Custos por Tabela			
		T-I	T-II	T-III	CI
Reurbanização da Avenida Mário Covas	92.431			100%	
APME	291.932			100%	
Acesso à Ilha Barnabé	75.975			100%	
Dragagem à cota -16m	238.078	100%			
Dragagem à cota -17m	333.566	100%			
Derrocagem à cota -16m	56.075	100%			
Bacia do Canal 4	20.238	100%			
Derrocagem à cota -17m	77.926	100%			
Projetos	14.431	100%			
Batimetria, Sinalização e Monitoramento Ambiental	41.351	100%			
ISPS-CODE	13.300				100%

Implantação do VTMS	62.977	100%			
Bóias Trecho 5	3.401	100%			
Revitalização do Valongo	40.163				100%
Enrocamento Ponta da Praia	36.147	100%			
Licenciamento	10.270				100%
Total	1.408.261	63%	0%	33%	5%

Tabela 3 Capex Sustaining - Critério de Rateio por Grupo Tarifário

	Total	Ano 11	Ano 16	Ano 19	Ano 24	Ano 27	Ano 32	Ano 35
Sustaining Capex								
T-III - Acesso terrestre	244.990	33.446	11.045	42.864	14.155	54.935	18.141	70.405

As figuras abaixo apresentam a curva desse custeio consolidado pelos custos diretos de cada grupo de receita e pelos custos indiretos e despesas, resultado dos critérios acima apontados.

Figura 3 Rateio C&D (R\$.mi)

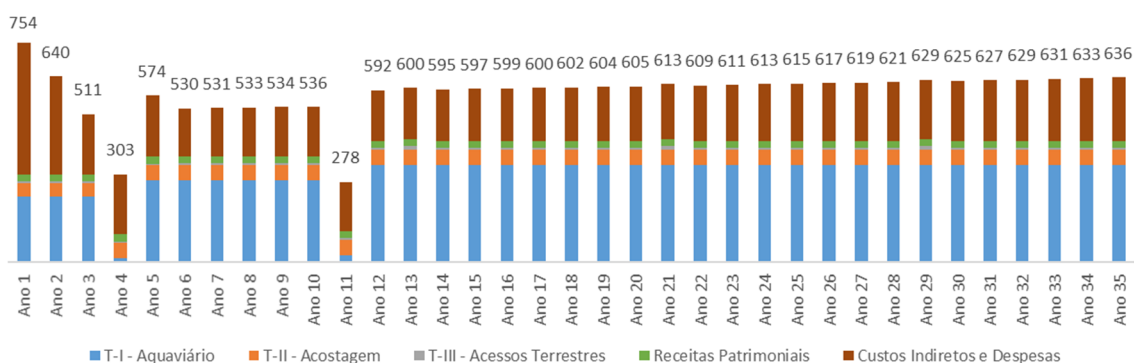


Figura 4 Rateio Capex (R\$.mil)

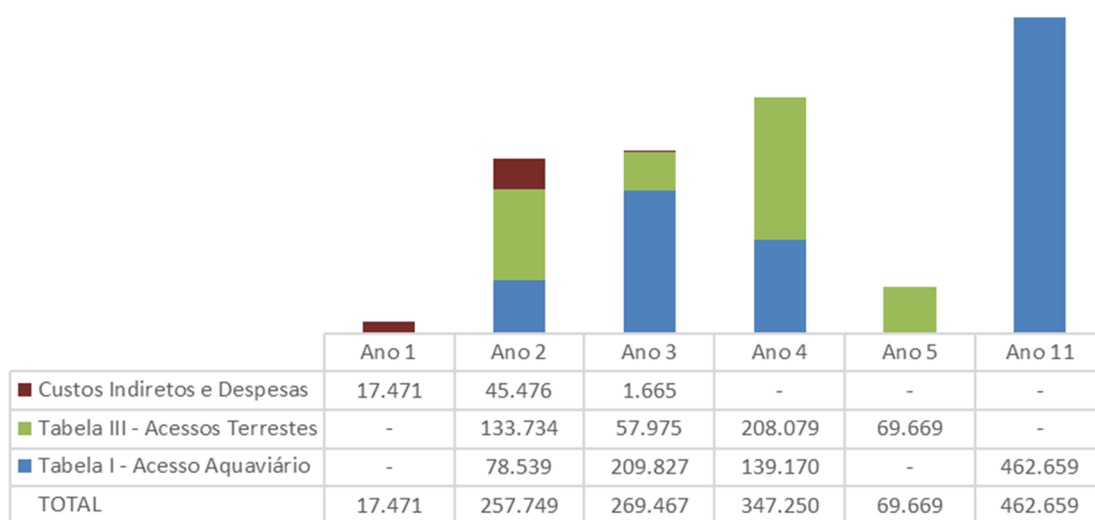
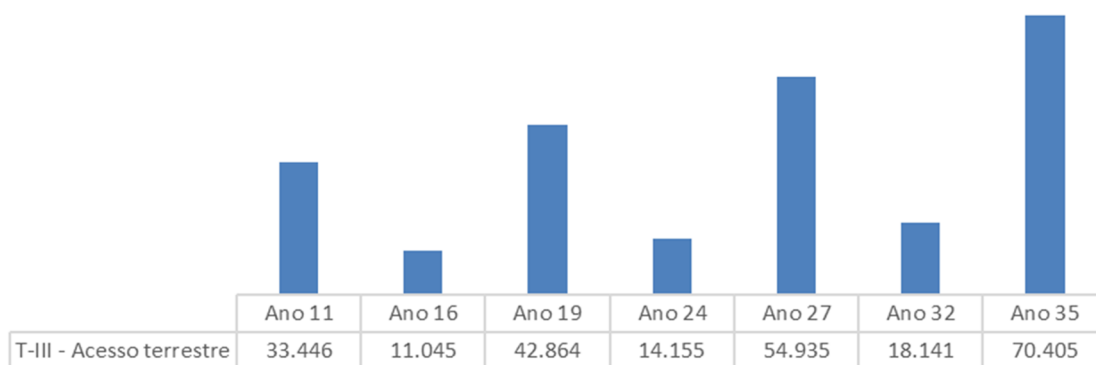


Figura 5 Rateio Sustaining Capex



Não foram considerados nessa avaliação de custeio valores pagos a título de outorga, amortização de investimentos previamente executados, pagamento de equivalente de dívida, contrapartidas feitas ao projeto do Túnel Santos-Guarujá por entender-se que tais desembolsos não devem ser custeados pelos usuários.

Definido os critérios de apropriação de custos e despesas, aplicam-se as demais premissas utilizadas no processo.

- Taxa de Desconto: Utilizou-se a taxa de desconto calculada para o projeto no valor de 7,95% real, conforme apresentado no capítulo 6 do Relatório Final de Avaliação Econômico-Financeira denominada “WACC”.
- Data do Ajuste: Considerou-se que as novas tarifas seriam praticadas a partir do início da concessão.
- Tarifa de Partida: Ainda que o resultado do cálculo tarifário não seja dependente do valor de partida da tarifa, é necessário um valor inicial para o cálculo iterativo. Segue abaixo valores considerados como tarifa de partida para a 1ª iteração:

Tabela 4 Tarifas de Partida

Tarifa	und	Valor
Tarifa I	R\$/ mil DWT	1.546,38
Tarifa II	R\$/ mil LOAhora	1.207,67
Tarifa III	R\$/ mil ton	301,13

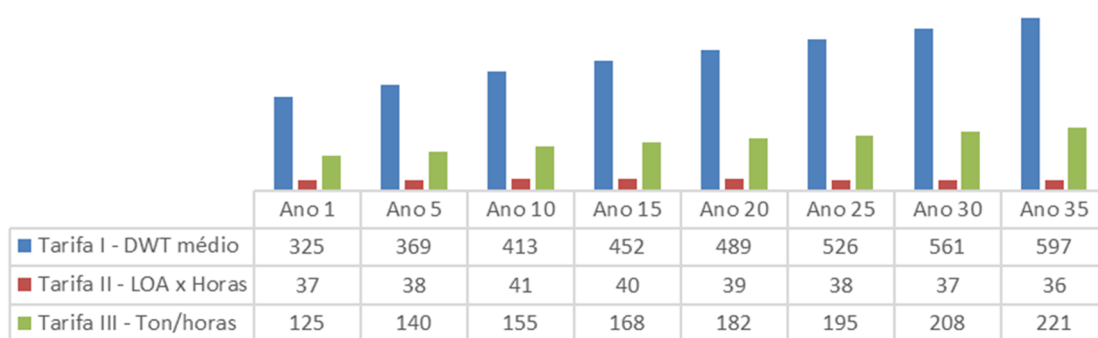
Ainda que seu valor não impacte no resultado, cabe destacar que o valor considerado para essa tarifa de partida foi feito com base em versão anterior da modelagem financeira e de receita do projeto.

- **Movimentação:** foi adotada estimativa de movimentação e de receitas conforme Revisão “R” do relatório final do Estudo de Mercado (EM020), datado de 27 de outubro de 2021. A demanda pelos serviços de infraestrutura de acesso aquaviário, infraestrutura de acostagem e infraestrutura de acesso terrestre utilizada para cálculo das tarifas foi a mesma utilizada para avaliação econômico-financeira do projeto. O primeiro ano utilizado considerou-se o primeiro ano de concessão.

Destaca-se a retroalimentação dos resultados obtidos através dos cálculos aqui presentes no Estudo de Mercado com relação ao nível tarifário cobrado.

A figura abaixo ilustra o perfil de movimentação referido. O Anexo II apresenta os dados completos da movimentação.

Figura 6 Perfil de Movimentação Estudo de Mercado (milhões unidades)



- **Receitas não-Tarifárias:** O volume das receitas não tarifárias no processo de cálculo é input em razão destas receitas estarem consideradas no cálculo do rateio de custos. As receitas não tarifárias consideradas são aquelas que constam no Estudo de Mercado e no Plano de Negócios Referencial do Projeto, a saber:
 - **Receitas Patrimoniais:** Conforme curva apresentada na figura abaixo.

Figura 7 Receita Patrimonial Período de Concessão (R\$/milhões)



- **Receitas Assessórias:** Considerado como 1,23% das receitas tarifárias.
- **Quantidade de Iterações:** Utilizou-se 8 iterações no cálculo por observar já haver alcançado convergência com tal quantidade, conforme é possível perceber nos resultados adiante.

- Outras Premissas: O cálculo do fluxo de caixa por grupo tarifário incorpora ainda outras premissas da AVEF:
 - Tributos: Impostos Indiretos (PIS/Cofins e ISS) com alíquotas conforme indicado no Relatório Final de AVEF para cada tipo de receita e Impostos Diretos (IRPJ/CSLL) de 34% do lucro tributável de cada grupo tarifário;
 - Capital de Giro: PMP e PMR ambos em 20 dias e liquidez mínima de 3 meses dos custos e despesas, conforme AVEF;
 - Inflação: Ainda que se apresentem usualmente os valores em base real para facilitar a leitura e percepção da ordem de grandeza dos valores, o cálculo do fluxo de caixa é feito considerando os efeitos inflacionários, especialmente a redução do *tax shield* gerado pela depreciação e amortização do custo histórico dos investimentos. A inflação considerada de longo prazo é de 3,15% a.a., conforme cenário macroeconômico utilizado pela AVEF.
 - Ressalvas: O cálculo do fluxo de caixa isolado para os grupos de receitas tarifárias e não tarifárias difere, ainda que combinados entre si, do fluxo de caixa calculado para o projeto globalmente por não considerar na sua formação os seguintes aspectos:
 - i. Equivalente de Dívida: Não considera a posição das contas de ativo e passivo que compõe o equivalente de dívida da companhia, por entender que o pagamento deste equivalente de dívida decorre da aquisição das ações da SPA pelo investidor, não devendo refletir no cálculo tarifário.
 - ii. Outorgas: Não considera pagamento de outorgas fixa ou variável, por entender que o pagamento deste equivalente de dívida não deva refletir no cálculo tarifário.
 - iii. Distribuição de Dividendos: Não leva em conta manutenção de caixa na companhia além da liquidez mínima em razão de necessidade de aportes futuros, por ser cálculo relativo à visão do investidor e somente possível de ser feito no FC consolidado pós-serviço das dívidas (FCFE). Como citado anteriormente, na definição do nível tarifário o fluxo de caixa da firma (FCFF) para cada linha de receita foi descontado pelo WACC do projeto.

Em que pese a ressalva acima, os custos e receitas totais da concessionária utilizados para a modelagem de tarifas encontra-se integralmente compatível com o Relatório de Avaliação Econômico-Financeiro e o Plano de Negócios Referencial.

Cabe destacar que a metodologia aqui descrita é utilizada para definição do nível inicial das tarifas-teto médias a serem estabelecidas contratualmente. Ainda que leve em consideração a mesma base de custos, despesas e investimentos, sendo resultado de cálculo interativo, sob a

ótica da determinação dos valores de outorgas devidas, as tarifas-teto são um dado de entrada exógeno ao modelo.

O resultado da apropriação dos custos está descrito dentro da formulação do fluxo de caixa de cada grupo tarifário no Anexo I.

3 - MEMÓRIA DE CÁLCULO

Com base na metodologia de cálculo e nas premissas acima apresentadas, a tabela abaixo demonstra o processo de cálculo com os ajustes aplicados às tarifas reguladas para cada iteração para zerar o VPL daquele grupo tarifário, que também é informado na figura para cada iteração.

Tabela 5 Memória de Cálculo Ajuste Tarifas

Número da Iteração VPL por Tarifa (R\$.mil)	0	1	2	3	4	5	6	7	8
Tarifa I	(4.297)	102.702	18.934	3.569	684	133	26	5	0
Tarifa II	(695)	(24.220)	(5.444)	(1.205)	(263)	(57)	(12)	(3)	(0)
Tarifa III	(685)	(23.326)	(5.036)	(1.073)	(226)	(47)	(10)	(2)	(0)

Ajuste Tarifa

Tarifa I	1.546,38	1.548,80	1.495,92	1.435,01	1.374,79	1.316,78	1.261,15	1.207,86	1.156,82
Tarifa II	1.207,67	1.209,58	1.283,21	1.378,41	1.484,75	1.600,26	1.724,96	1.859,44	2.004,42
Tarifa III	301,13	301,60	319,34	342,07	367,32	394,64	424,03	455,63	489,58

Portanto, os valores das tarifas-teto médias que devem vigorar na concessão em atendimento à RN-32 para as tabelas reguladas com base nas premissas consideradas é o valor da última iteração de cálculo, portanto conforme tabela abaixo.

Tabela 6 Ajustes Calculados RN-32

Ajuste de Preços Por Tabela RN32

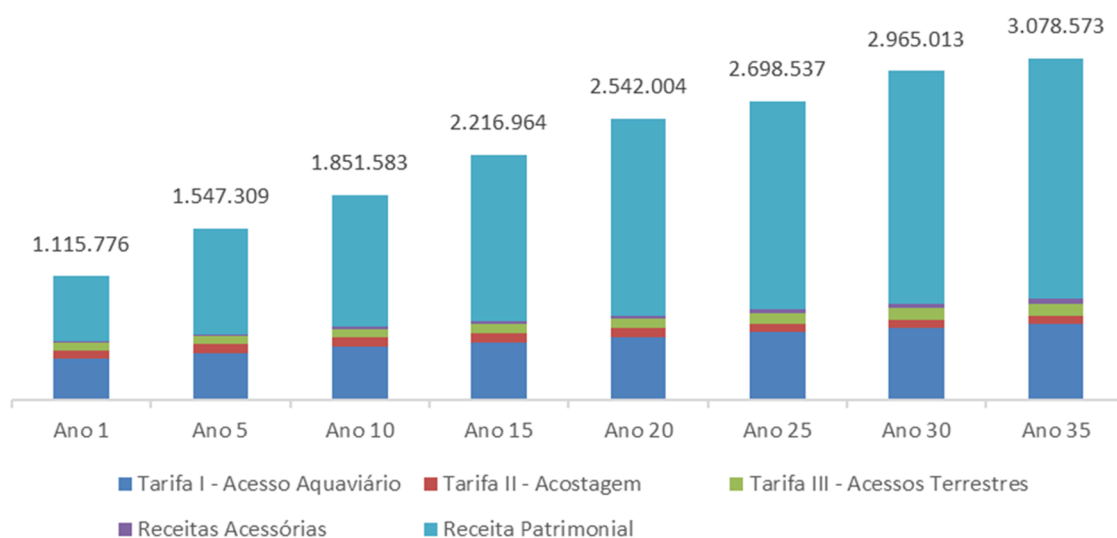
Tarifa I - Acesso Aquaviário (R\$/ mil DWT)	1.156,82
Tarifa II – Acostagem (LOA x hora)	2.004,42
Tarifa III - Infraestrutura Terrestre (R\$/ mil ton)	489,58

Os valores acima apresentados foram utilizados como referência pela frente do Estudo de Mercado que passou a utilizar os níveis tarifários combinados aos volumes previstos para calcular as receitas tarifárias do projeto. A AVEF também seguiu utilizando as receitas estimadas a partir da aplicação das tarifas e dos volumes. Os valores também foram utilizados para desenvolvimento do Anexo 3 ao Contrato de Concessão (Tarifas).

Sendo assim, a figura abaixo apresenta o resultado da projeção das receitas da concessionária para o período de concessão que foi considerado no Estudo de Mercado, no Plano de Negócios Referencial e na Avaliação Econômico-Financeira.

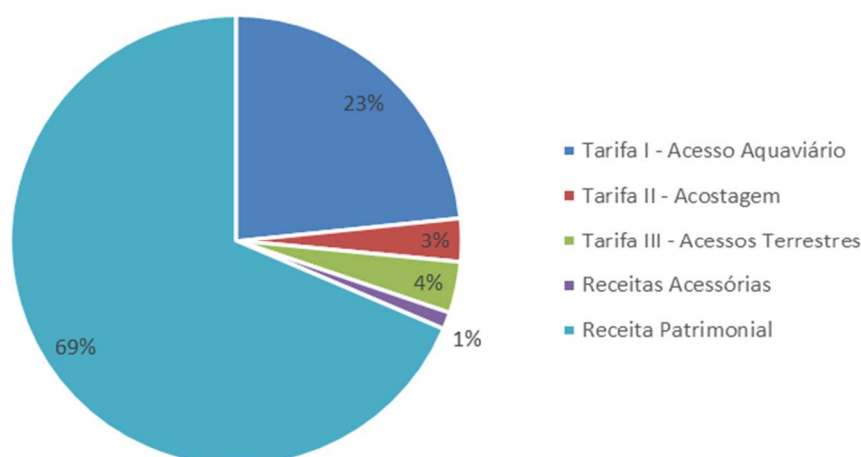
3.1 Perfil de Receita Resultante

Figura 8 Perfil de Receita Projetado (R\$.mil)



O rateio daqueles custos indiretos e despesas, seguindo a proporção da receita, conforme critério apresentado no capítulo de premissas, é feito anualmente com base na proporção de receita da curva acima. A figura abaixo apresenta o share de receita ao longo de todo o período de concessão, proporção média do rateio ao longo dos anos.

Figura 9 Share de Receita ao Longo da Concessão



3.2 Fluxo de Caixa por Tipo de Receita

As figuras abaixo apresentam o fluxo de caixa por grupo tarifário que teve sua tarifa calculada nesse processo de cálculo, as demonstrações dos fluxos de caixas podem ser vistas no Anexo I.

Figura 10 FCFE T-I (R\$ milhões/ real)

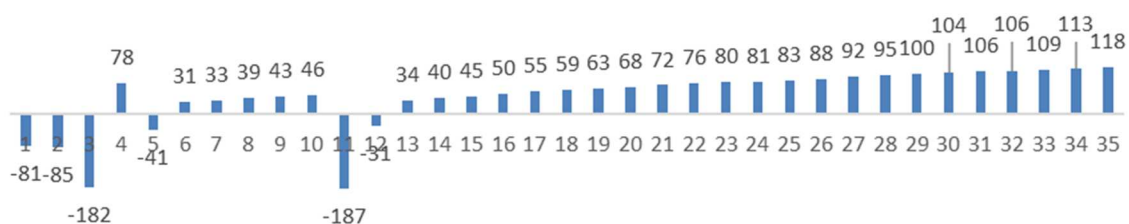


Figura 11 FCFE T-II (R\$ milhões/ real)

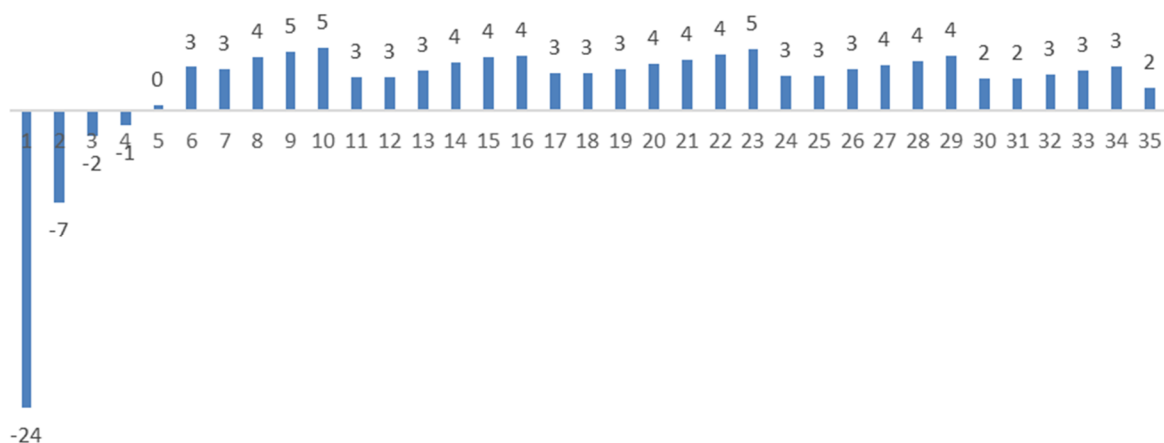
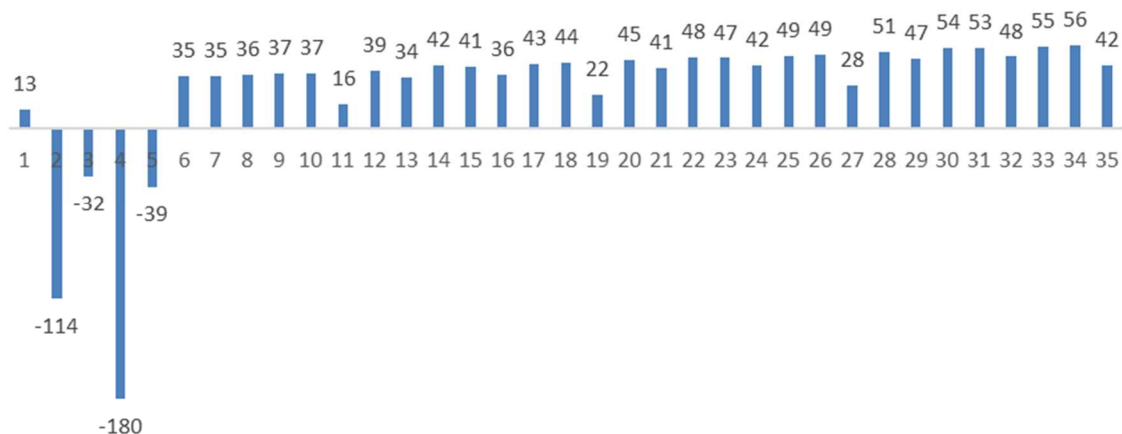


Figura 12 FCFF T-III (R\$ milhões/ real)



3.3 Tarifas Teto Média

Por fim, como resultado do presente cálculo tarifários definem-se as Tarifas Teto Média que valerão para o Contrato de Concessão presentes em seu Anexo 3.

Tabela 7 Tarifas Teto Média Anexo 3 Contrato de Concessão

Serviço	Tarifa Teto Média
Utilização da infraestrutura de acesso aquaviário	R\$ 1.156,82/mil toneladas de TpB (porte bruto da embarcação) (data-base de janeiro de 2021)
Utilização das instalações de acostagem	R\$ 2.004,42/mil x LOA x Horas atracadas (data-base de janeiro de 2021)
Utilização das infraestruturas operacionais ou terrestres	R\$ 489,58/mil toneladas (data-base de janeiro de 2021)

DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS SANTOS E SÃO SEBASTIÃO

Produto 067 | Frente Modelagem de Desestatização



Table with columns for Year (Ano 20 to 2035) and rows for various categories like DWT por carga, Açúcar, Trigo, Combustíveis e Químicos, Fertilizantes, Celulose, Produtos Siderúrgicos, Neóleos, and Passageiros. Each row includes sub-rows for Unit (Unidade), Factor 1 (Fator 1), and Factor 2 (Fator 2) with corresponding values.

Tarifa III – Acessos Terrestres

Table with columns for Year (Ano 1 to 2035) and rows for various categories like DWT por carga, Açúcar, Trigo, Combustíveis e Químicos, Fertilizantes, Celulose, Produtos Siderúrgicos, Neóleos, and Passageiros. Each row includes sub-rows for Unit (Unidade), Factor 1 (Fator 1), and Factor 2 (Fator 2) with corresponding values.

