

PLANO DE NEGÓCIOS 2021



O PROJETO DE UMA NOVA EMPRESA

2021-2023

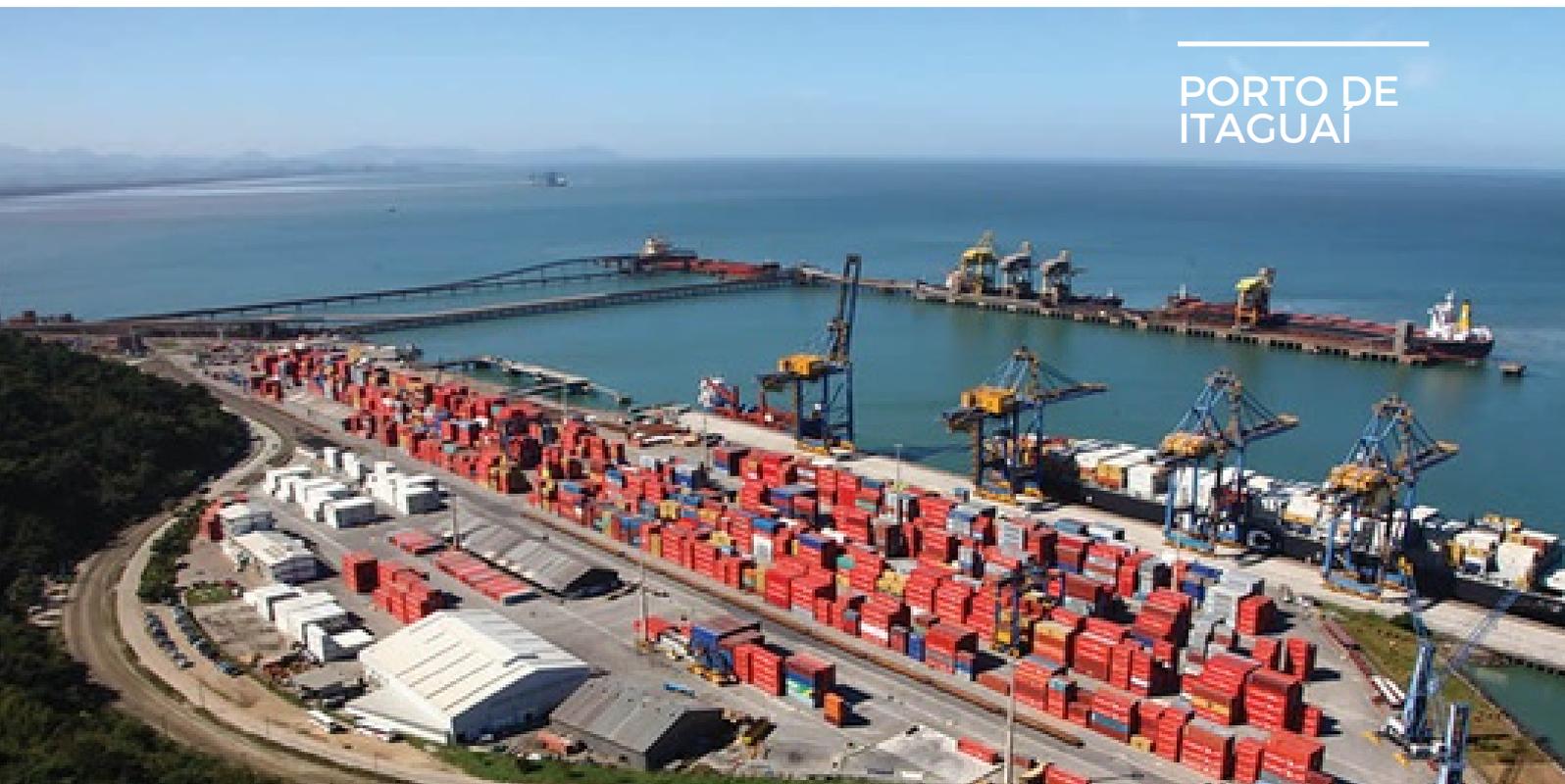
Este Plano de Negócios vai ao encontro da Lei 13.303/2016, em especial no que tange ao Art. 23, § 1º, I. O documento foi produzido pela equipe de servidores da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ). Esta é a versão pública do documento, a ser disponibilizado na Intranet da empresa.



PORTO DO
RIO DE JANEIRO

REGISTRO DE MODIFICAÇÕES

| Modificação | Páginas alteradas | Data da alteração | Solicitante |
|-------------|-------------------|-------------------|-------------|
| _____ | _____ | ___/___/___ | _____ |



PORTO DE
ITAGUAI

SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| CAPÍTULO 1. CENÁRIO DE MERCADO | 08 |
| 1.1 Perspectiva Mercadológica | 10 |
| 1.2 Variação Cambial | 12 |
| 1.3 Minério de Ferro | 13 |
| 1.3.1 <i>World Steel. SRO - October 2020</i> | 13 |
| 1.3.2 Antecedentes da previsão | 14 |
| 1.3.3 China | 15 |
| 1.3.4 Economias avançadas | 16 |
| 1.3.5 Economias em desenvolvimento, exceto China | 17 |
| 1.2.6 Setor da Construção | 17 |
| 1.3.7 Setor Automotivo | 18 |
| 1.3.8 Setor Maquinário | 18 |
| 1.4 Mercado de Óleo e Gás (O&G) | 19 |
| 1.4.1 Conjuntura Internacional | 19 |
| 1.4.2 Conjuntura Nacional | 21 |
| 1.5 Impacto da Covid-19 no Turismo | 21 |
| 1.6 Mercado de Grãos Agrícola | 23 |
| 1.7 BR do Mar | 24 |
| 1.8 Principais Concorrentes | 25 |
| 1.8.1 Porto de Vitória | 25 |
| 1.8.2 Porto do Açu | 26 |



PORTO DO
RIO DE
JANEIRO

| | |
|--|-----------|
| 1.8.3 Porto de Santos | 27 |
| 1.8.4 Portos do Paraná | 28 |
| 1.8.5 Portos de Santa Catarina | 28 |
| CAPÍTULO 2. NOVOS ARRENDAMENTOS, CESSÕES ONEROSAS E | |
| DESINVESTIMENTOS | 31 |
| 2.1 Novos Arrendamentos | 33 |
| 2.1.1 Porto do Rio de Janeiro | 35 |
| 2.1.2 Porto de Itaguaí | 37 |
| 2.2 Cessões de uso para áreas não-operacionais | 40 |
| 2.2.1 Porto do Rio de Janeiro | 41 |
| 2.2.2 Porto de Itaguaí | 42 |
| 2.3 Plano de Desinvestimentos | 43 |
| 2.3.1 Rio de Janeiro | 43 |
| 2.3.2 Niterói | 45 |
| 2.3.3 Itaguaí | 46 |
| 2.3.4 Angra dos Reis | 46 |
| CAPÍTULO 3. GESTÃO DE CONTRATOS | 48 |
| 3.1 Soluções de passivos contratuais | 49 |
| 3.1.1 Porto Sudeste | 49 |
| 3.1.2 Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) | 50 |
| 3.1.3 Triunfo | 50 |



PORTO DE ITAGUAÍ

| | |
|--|-----------|
| 3.2 Renovação dos Contratos de Arrendamentos | 51 |
| 3.3 Revisão dos contratos de arrendamento nas regras das tabelas I e III | 52 |
| 3.4 Regularização do contratos contratos dos imóveis não operacionais | 52 |
| CAPÍTULO 4. PROMOÇÃO COMERCIAL | 54 |
| 4.1 Eventos, Feiras e Congressos | 55 |
| 4.2 Nova Marca | 55 |
| 4.3 Novo Site | 55 |
| CAPÍTULO 5. DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL | 56 |
| 5.1 Fortalecer a relação Porto-Cidade | 57 |
| 5.1.1 Rede de Sustentabilidade ReciclaPorto Rio | 58 |
| 5.1.2 Projeto Saúde nos Portos | 58 |
| 5.1.3 Ações Solidárias | 58 |
| 5.1.4 Ações de apoio à capacitação e inclusão social | 58 |
| 5.2 Implementar Programas Ambientais | 59 |
| 5.3 Auditorias Ambientais | 60 |
| 5.4 Planos e Programas Ambientais | 60 |
| 5.4.1 Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS) | 60 |
| 5.4.2 Plano de Ajuda Mútua (PAM) | 61 |
| 5.4.3 Gerenciamento de Riscos Ocupacionais (GRO) e Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) | 61 |
| 5.5 Agenda Ambiental | 61 |
| 5.6 Carga Perigosa | 62 |
| 5.7 Gestão Ambiental e Segurança do Trabalho | 62 |



| | |
|--|-----------|
| CAPÍTULO 6. INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA | 63 |
| 6.1 Porto do Rio de Janeiro e Niterói | 64 |
| 6.1.1 Portão 32 | 64 |
| 6.1.2 Obras de recuperação do sistema ferroviário | 65 |
| 6.1.3 Obras de ampliação do cais da Gamboa | 65 |
| 6.1.4 Obras de dragagem | 65 |
| 6.1.5 Serviços regulares de batimetria | 65 |
| 6.1.6 Implantação do calado dinâmico | 66 |
| 6.2 Porto de Itaguaí e Angra dos Reis | 66 |
| 6.2.1 Serviços regulares de batimetria | 66 |
| 6.2.2 Implantação do calado dinâmico | 66 |
| 6.2.3 Implantação do canal derivativo | 66 |
| 6.2.4 Derrocagem do canal de acesso | 67 |
| 6.2.5 Adequação de fundeio para navios carregados | 67 |
| 6.2.6 Implantação de sinal virtual na infraestrutura aquaviária | 67 |
| 6.2.7 Informatização do acesso terrestre | 68 |
| 6.2.8 Obras de recuperação do sistema viário | 68 |
| CAPÍTULO 7. INICIATIVA DE MODERNIZAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO | 69 |
| 7.1 Atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) | 70 |
| 7.1.1 Portos do Rio de Janeiro e Niterói | 70 |
| 7.1.2 Portos de Itaguaí e Angra dos Reis | 70 |
| 7.2 Alteração das poligonais | 70 |



PORTO DE ANGRA
DOS REIS

| | |
|---|-----------|
| 7.3 Atualizar o Regulamento de Exploração dos Portos (REP) | 70 |
| 7.4 <i>Vessel Traffic Management Information System</i> (VTMIS) | 71 |
| 7.5 Sistema de gerenciamento de acesso Docas (SGAD) | 72 |
| 7.6 Sistema de Gestão Portuária (SIGPORT) | 72 |
| 7.7. <i>Port Community System</i> (PCS) | 72 |
| 7.8 <i>International Ship and Port Facility Security Code</i> (ISPS CODE) | 73 |
| CAPÍTULO 8. INVESTIMENTOS E RECEITAS | 74 |
| 8.1 Previsão de investimentos | 76 |
| 8.2 Premissas financeiras | 77 |
| 8.2.1 Ambiente de Negócios | 77 |
| 8.2.2 Arrendatários | 78 |
| 8.2.3 Variação cambial | 78 |
| 8.2.4 Estimativa do Produto Interno Bruto (PIB) | 79 |
| 8.2.7 Índices de inflação | 79 |
| 8.3 Previsão de receitas | 79 |
| 8.3.1 Receitas dos contratos de arrendamentos | 79 |
| 8.3.2 Receitas incrementais | 80 |
| 8.4 Receita total estimada | 81 |

INTRODUÇÃO

É de conhecimento que os portos administrados pela CDRJ são fundamentais para o desempenho socioeconômico do estado e também do país. Sendo assim, o bom funcionamento das instalações tem uma importância significativa para toda comunidade logística.

Dessa forma, o presente Plano de Negócios (PN) tem como finalidade organizar o planejamento, incluindo o detalhamento sobre as atividades e monitoramento contínuo das ações e projetos previstos para 2021.

Para construção deste documento, contou-se com a participação de técnicos da CDRJ abrangendo diferentes tipos de setores, numa visão multidisciplinar, que facilitou a troca de

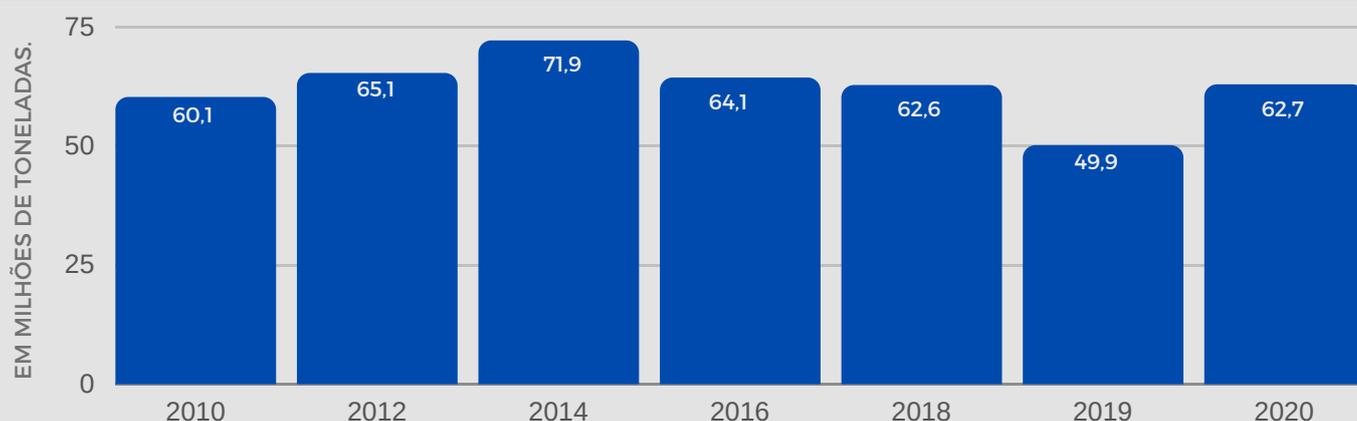
informações, melhorando o desempenho das atividades, onde todos estavam alinhados no mesmo objetivo, o sucesso do Plano de Negócios 2021.



Destaca-se que muitas das ações apresentadas neste documento foram iniciadas conforme previsto no Plano de Negócios 2020 e terão continuidade no período compreendido no Plano de Negócios 2021, que além dessas iniciativas já iniciadas traz outras.

Assim como o PN 2020, o PN 2021 cobre o período de 3 anos, até 2023, uma vez que as ações são de longo prazo e ultrapassam um exercício.

GRÁFICO 1. MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS ADMINISTRADOS PELA CDRJ.



FONTE: SISTEMA DE DESEMPENHO DA ANTAQ.



Capítulo 1

CENÁRIO DE MERCADO

A economia global está saindo das profundezas em que despencou com a pandemia da Covid-19 no início de 2020. A longa ascensão econômica rumo aos níveis pré-pandêmicos de atividade, entretanto, está sujeita a retrocessos na medida em que países retardam a reabertura de suas economias, incluindo suas fronteiras, bem como restabelecem bloqueios parciais para proteger populações suscetíveis.

Frente a tantas incertezas que afetam diretamente a atividade portuária, buscando mitigar possíveis riscos ao planejamento da empresa, é importante que se faça uma análise do comportamento do mercado e das suas principais tendências. Na sequência são apresentadas algumas informações consideradas relevantes para o plano de negócios.

1.1 PERSPECTIVA MERCADOLÓGICA

Em nível global, a expectativa projetada para os próximos anos ainda gera incertezas, mas espera-se que as economias possam voltar a registrar taxas de crescimento, mesmo que vegetativas. Para 2020, o *World Economic Outlook* (WEO) prevê uma redução no crescimento global em -4,4%.

Ainda de acordo com o WEO, a projeção citada acima reflete resultados melhores do que o esperado do Produto Interno Bruto (PIB) no segundo trimestre, principalmente nas economias desenvolvidas, onde a atividade começou a melhorar mais cedo do que o esperado depois que os bloqueios foram reduzidos em maio e junho, bem como indicadores de uma recuperação mais forte no terceiro trimestre. Já em 2021, o estudo prevê um crescimento global projetado em 5,2%.



As projeções de crescimento contemplam amplos hiatos de produtos negativos e taxas de desemprego elevadas para este ano e em 2021, nas economias de mercado desenvolvidas e emergentes.

Ao abordar os anos de 2022 e 2023, após a recuperação prevista para 2021, o crescimento global deve desacelerar gradualmente para cerca de 3,5% no médio prazo.

A projeção assume que o distanciamento social continuará em 2021, mas desaparecerá posteriormente com o tempo, conforme a cobertura vacinal se expande e as terapias melhoram. Presume-se que a transmissão local seja reduzida a níveis baixos até o final de 2022.

No que tange aos riscos das atividades econômicas, a previsão se baseia em inferências sobre a saúde pública e em fatores econômicos que são inerentemente difíceis de prever. Uma primeira fonte de incerteza está relacionada ao caminho que a pandemia da Covid-19 ainda irá percorrer e a resposta de saúde pública necessária para evitar as interrupções de atividades econômicas.

Outra questão associada é a extensão das repercussões globais de uma demanda por produtos e serviços abaixo do esperado. Além disso, há incerteza em torno dos danos ao potencial de oferta - que dependerá da persistência do choque pandêmico, do tamanho e da eficácia da resposta política.

O progresso com vacinas e tratamentos, bem como mudanças de hábitos sociais para reduzir a transmissão, podem permitir que a atividade econômica retorne mais rapidamente aos níveis pré-pandêmicos do que o projetado atualmente, sem desencadear ondas repetidas de infecção.

No entanto, o risco de resultados de crescimento piores do que o projetado permanece considerável. Se o vírus ressurgir, o progresso nos tratamentos e vacinas for mais lento do que o previsto, ou o acesso dos países a eles permanecer desigual, a atividade econômica

pode ser menor do que o esperado, com renovado distanciamento social e bloqueios mais rígidos.

A economia mundial registrou forte recuperação no terceiro trimestre de 2020, com os PIBs mostrando variações expressivas, sem, contudo, retornarem aos níveis pré-pandemia. Mesmo onde a recuperação é forte, no entanto, o ritmo entre setores é bem desigual: a indústria tem se expandido a um ritmo bem mais forte que os serviços.

1.2 VARIAÇÃO CAMBIAL

A variação cambial R\$/US\$ está entre as variáveis exógenas que mais impactam o resultado da empresa. Assim, a previsibilidade do faturamento da CDRJ é diretamente proporcional ao comportamento do dólar no horizonte de planejamento considerado neste trabalho.

A previsão do comportamento da taxa de câmbio R\$/US\$ diante das alterações nos fundamentos da economia mundial oriundos da pandemia da Covid-19, algumas já ocorridas e outras ainda em curso, constitui-se em um desafio para o processo de planejamento. Dessa forma, o Relatório de Mercado Focus – divulgado pelo BACEN – pode ser utilizado como bússola indicando as mais importantes informações referentes a expectativas em relação à nossa economia, no caso em particular, a taxa de câmbio R\$/US\$.

O risco para CDRJ traduz-se em uma apreciação do R\$ *versus* US\$, reduzindo o faturamento dos contratos que utilizam o dólar em sua regra de faturamento, isto é a valorização do R\$ frente ao US\$ pode afetar negativamente o faturamento da empresa.

A materialização do risco cambial para a empresa dependerá em menor escala da corrente de comércio – de maior previsibilidade, porém reduzida em relação ao tamanho da economia brasileira – e em maior escala a corrente financeira – de grande imprevisibilidade e que gera volatilidade no comportamento da moeda.

1.3 MINÉRIO DE FERRO

A demanda do minério de ferro está estabilizando mesmo com as incertezas vividas no último ano, quando os preços subiram no primeiro semestre, impulsionados por interrupções no Brasil. Apesar da recessão global e da pandemia, que afetou praticamente todos os segmentos, os preços da maioria das *commodities* elevaram no mercado e a forte demanda na China por minério de ferro continuou a registrar crescimentos na importação de minérios, mesmo com sua produção acelerada de aço. Uma dessas principais fontes que constata esse aumento está atrelada ao relatório publicado em outubro de 2020 pela *World Steel Association*.

A *World Steel Association* (WSA) é uma organização sem fins lucrativos que representa cerca de 85% da produção global de aço, sendo uma das maiores e mais dinâmicas associações industriais do mundo, com membros em todos os principais países produtores de aço.

Duas vezes por ano, a World Steel publica seu *Short Range Outlook* (SRO), uma previsão para a demanda de aço (aço acabado). Assim, considerando a indústria siderúrgica como destino do minério de ferro, cabe analisar as perspectivas para o setor no contexto apresentado a seguir.

1.3.1 WORLDSTEEL, SRO - OCTOBER 2020

A última atualização para seu SRO para 2020 e 2021 indica uma perspectiva otimista para a produção de aço, embora ainda mostre um declínio na demanda para 2020, o declínio muito menor do que o esperado anteriormente.



Em 2019 o volume de minério de ferro exportado pelo Porto de Itaguaí para China foi de 37,2 milhões de toneladas.

Em 2020, a World Steel prevê que a demanda por aço contraia -2,4%, caindo para 1.725,1 Mt devido à pandemia da Covid-19. Em 2021, a demanda por aço deve se recuperar para 1.795,1 Mt, um aumento de 4,1% em relação a 2020.

Uma forte recuperação na China mitigará a redução na demanda global de aço este ano. A recuperação após os *lockdowns* na demanda por aço no resto do mundo foi mais forte do que o esperado, mas ainda marca uma contração profunda em 2020, tanto nas economias desenvolvidas quanto nas emergentes, com apenas uma recuperação parcial esperada em 2021.

A previsão supõe que, apesar do atual ressurgimento de infecções em muitas partes do mundo, os *lockdowns* nacionais não se repetirão, segundo o relatório. Em vez disso, medidas seletivas e direcionadas serão capazes de conter esta segunda onda.

Segundo o presidente do comitê de economia da *World Steel*, a indústria siderúrgica global ultrapassou o ponto mais baixo de demanda em abril e está se recuperando desde meados de maio. No entanto, a recuperação é desigual entre os países, dependendo do sucesso na contenção do vírus, da estrutura da indústria nacional e, finalmente, das medidas de apoio econômico.

A China mostrou uma recuperação surpreendentemente resiliente, contribuindo para uma grande revisão para cima da previsão de crescimento global para 2020. No resto do mundo, veremos uma forte contração da demanda por aço, tanto nas economias desenvolvidas quanto nas economias em desenvolvimento.

1.3.2 ANTECEDENTES DA PREVISÃO

Desde a reabertura da maioria das economias em meados de maio, a demanda reprimida iniciou uma forte recuperação das atividades econômicas. No entanto, até o momento, isso não foi suficiente para compensar a queda durante os *lockdowns*. Muitos setores que utilizam aço permanecem abaixo do nível pré-Covid-19.

A recuperação da pandemia continua frágil devido à segunda onda de infecções, medidas de distanciamento social continuado, desemprego elevado e confiança fraca aliada a uma preocupação crescente sobre o momento de uma recuperação da demanda.

Do lado positivo, os sistemas de saúde estão em melhores condições para enfrentar a pandemia agora, devido às lições aprendidas com a primeira onda. Um equilíbrio cuidadoso entre conter o vírus e manter a viabilidade das economias está sendo amplamente procurado. Somado a isso, no hemisfério norte, há incerteza sobre como a Covid-19 irá evoluir durante a próxima temporada de gripe, o que pode ter um sério impacto nas perspectivas para 2021.

1.3.3 CHINA

A forte recuperação da China desde o final de fevereiro, que continua em um ritmo constante, sugere um crescimento positivo do PIB em 2020, apesar de uma contração de -6,8% no primeiro trimestre.

Durante janeiro a agosto, o investimento imobiliário aumentou 4,6% em relação a 2019 e o investimento em infraestrutura recuperou-se para o nível de 2019. Em agosto, os setores de máquinas mecânicas e automotivo apresentaram crescimento em relação a 2019 de 10,9% e 7,6%, respectivamente. Como resultado, a produção do setor de máquinas mecânicas durante janeiro a agosto superou aquela registrada em 2019, foi de 1,2%, enquanto a produção automotiva ainda está 9% abaixo do nível de 2019.

Com as vendas no varejo também crescendo em agosto, a economia chinesa está se aproximando rapidamente da normalidade total.

Espera-se que a demanda por aço da China aumente 8% em 2020, auxiliada por estímulos de infraestrutura do governo e um forte mercado imobiliário. Em 2021, espera-se que a demanda por aço permaneça estável como resultado das seguintes duas forças.

Primeiro, os projetos de infraestrutura e habitação iniciados em 2020 continuarão a apoiar a demanda por aço em 2021. Por outro lado, se a economia mostrar uma recuperação total, o governo provavelmente reverterá sua política de estímulo para esfriar o setor de construção. Dadas as perspectivas de uma economia global fraca em 2021, a recuperação do setor manufatureiro será limitada.

1.3.4 ECONOMIAS AVANÇADAS

Ainda conforme o publicado no relatório da WSA, nos Estados Unidos da América (EUA), a recuperação após o *lockdown* tem sido forte, auxiliada por substanciais medidas de apoio governamental. A retração da indústria foi mais curta e menos aguda do que o esperado. No entanto, os EUA ainda estão lutando para controlar a propagação do vírus e o ímpeto de recuperação pode diminuir nos próximos meses. As perspectivas para 2021 são menos otimistas, com perspectivas moderadas para a construção e a produção de automóveis.

Na Europa, o impacto econômico negativo da Covid-19 foi amenizado, principalmente, pelos estímulos fiscais. A recuperação pós-*lockdown* na União Européia (UE) está se revelando mais forte do que o esperado, mas a profunda contração dos principais setores que utilizam aço, especialmente automotivo, contribuirá para uma contração de dois dígitos em 2020. A contração foi particularmente pronunciada na Itália e na Espanha.

No Japão e na Coreia do Sul, apesar do gerenciamento relativamente bem-sucedido do vírus com medidas de contenção menos severas, a demanda por aço verá uma contração substancial em 2020, com recuperação limitada no próximo ano devido à queda nas exportações e à fraca confiança.

A demanda geral por aço nas economias desenvolvidas deve aumentar 7,9% em 2021.

1.3.5 ECONOMIAS EM DESENVOLVIMENTO, EXCETO CHINA

Em 2021, espera-se que a recuperação da demanda de aço nas economias em desenvolvimento não atinja sua plenitude, porém, tende a ser mais rápida do que nas economias desenvolvidas, impulsionada pelo investimento em infraestrutura. A demanda por aço nas economias emergentes, excluindo a China, deve cair -12,3% em 2020 e se recuperar 10,6% em 2021.

1.3.6 SETOR DA CONSTRUÇÃO

O setor de construção permaneceu mais resistente ao choque da Covid-19, já que muitos governos se concentraram na implementação de projetos públicos. Após a atenuação dos *lockdowns*, isso continuou nas economias avançadas, principalmente impulsionado pelo investimento em infraestrutura, demanda reprimida, baixas taxas de hipotecas e acesso mais fácil ao crédito.

O setor de construção em muitas economias emergentes verá uma contração de dois dígitos em 2020, à medida que entram em uma recessão profunda e enfrentam problemas de financiamento. Por outro lado, na China, o setor da construção terá uma forte recuperação, graças às medidas de estímulo do governo.

A recuperação em 2021 será lenta. Olhando para o futuro, espera-se que a infraestrutura impulse o crescimento da construção nos próximos anos, especialmente nas economias em desenvolvimento.

1.3.7 SETOR AUTOMOTIVO

O setor automotivo sofreu consequências dramáticas da pandemia. Em abril, a produção automotiva caiu -70% a -90% em muitos países. Enquanto os problemas do lado da oferta se dissiparam com relativa rapidez, a recuperação pós-*lockdown* foi restringida por um lento retorno da demanda. A produção automotiva global caiu -34% no segundo trimestre de 2020.

No entanto, na China, a robusta demanda doméstica ajudou a uma recuperação mais rápida, mas no geral de janeiro a agosto de 2020 a produção de veículos motorizados da China ainda está 9% abaixo do equivalente em 2019. No resto do mundo, a situação é muito pior. De janeiro a agosto de 2020, a produção de automóveis na Alemanha e nos EUA caiu em mais de -30% em relação a 2019. Para o mesmo período de comparação, a produção de automóveis de passageiros da Índia, que foi completamente interrompida durante o *lockdown*, está 46,1% abaixo do ano passado.

1.3.8 SETOR MAQUINÁRIO

O setor foi severamente afetado pelas interrupções nas cadeias de suprimento e queda nos pedidos durante o bloqueio. A China liderou a contração do setor de máquinas no primeiro trimestre de 2020, seguida pela UE, os EUA e o Japão no segundo trimestre.

Desde maio, a queda na produção de máquinas desacelerou, mas a indústria continua em contração na maioria dos países. Os baixos lucros e a confiança estão causando atrasos ou cancelamentos de projetos de investimento e tornando lenta a recuperação do setor apesar da recuperação inicial.

Excepcionalmente na China, o nível de produção durante janeiro-agosto de 2020 excedeu o de 2019. A perspectiva moderada de recuperação do investimento restringirá a recuperação do setor de máquinas no médio prazo.

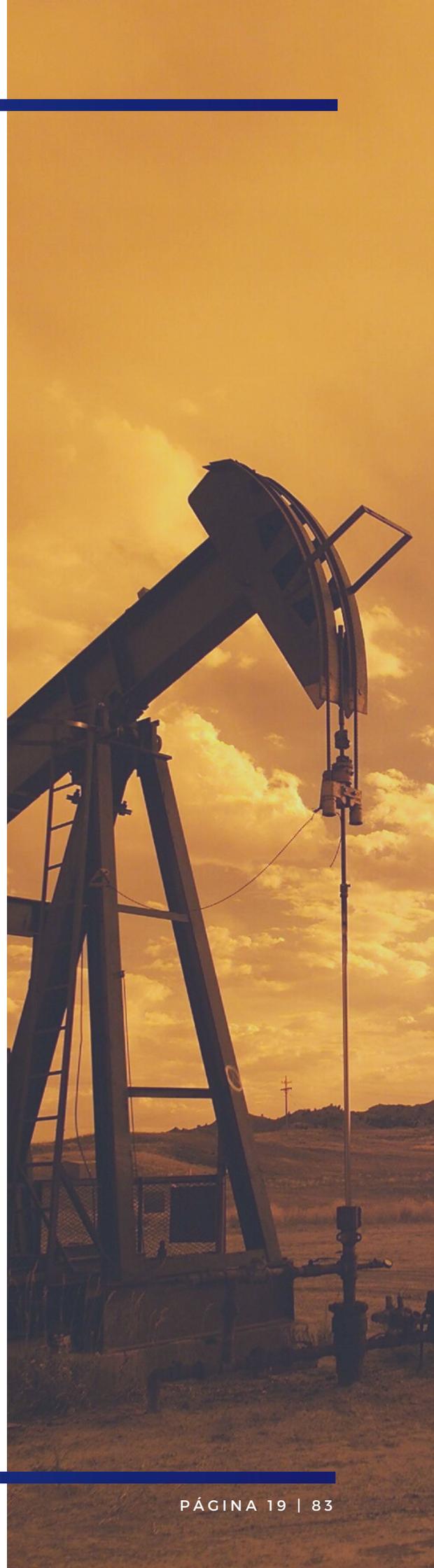
1.4 MERCADO DE ÓLEO E GÁS (O&G)

No primeiro semestre de 2020, medidas de distanciamento social decorrentes da disseminação da pandemia da Covid-19 causaram impactos significativos na demanda energética mundial, conforme o Boletim de Conjuntura da Indústria de O&G publicado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE). Esse choque na demanda ocorreu em meio a uma conjuntura de estoques elevados e alta capacidade ociosa no setor petrolífero, além de sobreoferta no setor de gás natural.

1.4.1 CONJUNTURA INTERNACIONAL

A Covid-19 começou a se alastrar rapidamente pela China no final de 2019, forçando o governo a implementar restrições à mobilidade em janeiro, e posteriormente determinar que as principais metrópoles entrassem em quarentena em fevereiro. A paralisação da mobilidade e redução da atividade industrial provocaram uma queda expressiva da demanda por Óleo e Gás (O&G), causando adiamentos, atrasos e cancelamentos de cargas de GNL, derrubando seus preços no país.

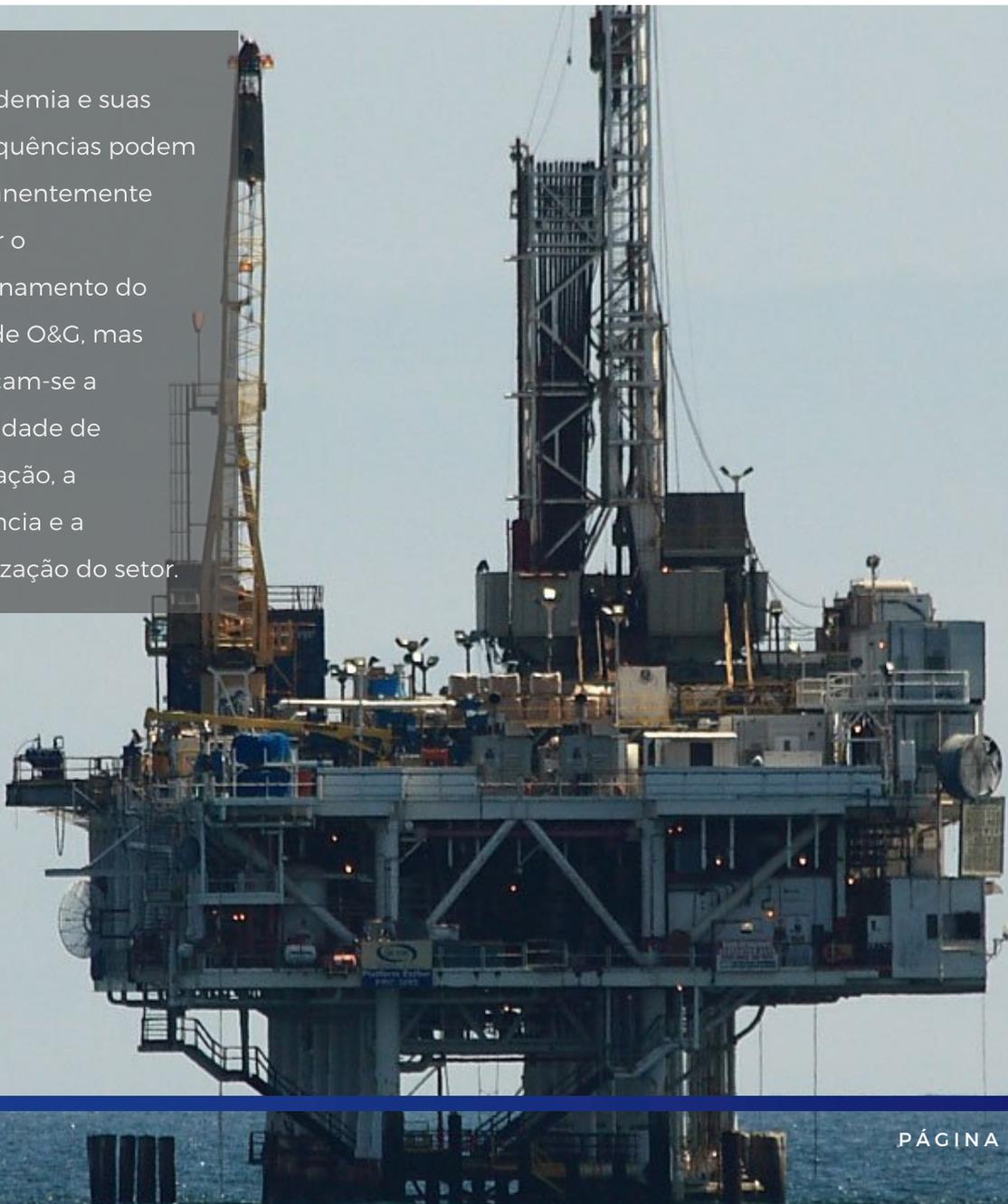
Diante dos indicativos de intensificação das políticas públicas voltadas à transição para uma economia de baixo carbono como combate à atual crise, e em meio às fortes oscilações de preços do primeiro semestre de 2020. Com significativa baixa comparativa em relação ao início do ano, algumas empresas divulgaram reduções nas suas expectativas de longo prazo para os preços do petróleo e gás natural.



A AIE indica que o mercado deve continuar equilibrado nos próximos meses, reduzindo a preocupação de um esgotamento da capacidade de estocagem global de petróleo. No entanto, a AIE demonstra que há sinais de que a recuperação da demanda pode não ocorrer na velocidade originalmente estimada.

A pandemia e suas consequências podem permanentemente mudar o funcionamento do setor de O&G, mas destacam-se a capacidade de adaptação, a resiliência e a organização do setor. Apesar de interesses muitas vezes conflituosos, os principais agentes optaram pela busca da estabilidade do mercado e do abastecimento, sinalizando capacidade adaptativa para manter relevante a participação dessas fontes energéticas mesmo em um mundo em transição.

A pandemia e suas consequências podem permanentemente mudar o funcionamento do setor de O&G, mas destacam-se a capacidade de adaptação, a resiliência e a organização do setor.



1.4.2 CONJUNTURA NACIONAL

A pandemia da Covid-19 trouxe novos desafios, sendo significativos seus reflexos sobre consumo, serviços e atividade industrial no Brasil, no primeiro semestre, impactando diretamente a indústria de petróleo e gás natural. Na prática, os efeitos da pandemia foram verificados sobre a economia do país a partir do final do primeiro trimestre. Em abril, a atividade econômica doméstica atingiu o seu menor patamar, havendo recuperação parcial em maio e junho.

As empresas de petróleo e gás adotaram estratégias de otimização de ativos frente à redução da demanda por hidrocarbonetos, realizando paralisações e hibernações de plataformas. Também iniciaram a renegociação e postergação de contratos, com foco na otimização de Capex e redução do nível de estoques, de maneira a evitar a adoção de medidas custosas como o afretamento de navios para armazenar líquidos. Ademais, foram antecipadas paradas programadas para manutenção, bem como adiamentos na retomada de unidades paralisadas.

Incertezas em relação ao processo de retomada econômica acarretaram postergação de decisões de investimentos, com minimizações de custos operacionais e administrativos, além de revisão da carteira de projetos e redefinição do cronograma de desinvestimentos de ativos.

A perspectiva é que a demanda nacional de combustíveis não deverá retornar plenamente antes do segundo semestre de 2021.

1.5 IMPACTO DA COVID NO TURISMO

Apesar das boas perspectivas para o turismo no início do ano de 2020, com expectativa de crescimento em várias atividades, a paralisação praticamente total de suas operações em meados de março deste ano, mudou completamente o futuro desse importante setor econômico brasileiro.

O mercado de turismo foi um dos setores mais afetados pela crise, pois a política de isolamento resultante das medidas de contenção ao contágio pela Covid-19 afetou fortemente a dinâmica econômica do setor, restando quase nenhuma possibilidade de receita. Como é uma atividade fortemente geradora de empregos em todas as faixas de



renda no Brasil, principalmente, e em grande escala, nas áreas de menor grau de especialização, seu enxugamento traz consequências significativas para o país.

Interrupções das viagens internacionais e recomendações de governos locais de isolamento social e fechamento das empresas travaram completamente o mercado e sua produção.

As restrições começaram na segunda quinzena de março, mantendo em funcionamento apenas os serviços considerados essenciais. Dessa forma, o status econômico do setor de turismo foi de quase paralisação das atividades.

O cenário considerado no documento Impacto Econômico do Covid-19 Propostas para o Turismo Brasileiro da Fundação Getúlio Vargas (FGV), considerou em abril de 2020 que o impacto seguiria até o mês de maio (totalizando praticamente 3 meses) quando, de maneira geral, seria possível recomeçar a se buscar o reequilíbrio dos negócios, passando por um período considerado de estabilização por, aproximadamente, 12 meses, seguido de uma recuperação econômica do setor de forma a “zerar” a perda causada pelo cenário provocado pela pandemia do Covid-19.

Assim, aplicadas as condicionantes do cenário de crise gerado pela pandemia, pode-se encontrar os seguintes resultados:

- A reação do setor tende a ser lenta, e será motivada, em um primeiro momento, pelo retorno do consumo, especialmente por viagens essenciais, saúde e visita a parentes após o surto da doença.

- Em um segundo momento, o impulso será de retomada das viagens domésticas de lazer e trabalho. O terceiro momento trará de volta eventos corporativos e culturais e, mais para o final do período de estabilização, o início da retomada do turismo internacional;
- Haverá uma grande redução do volume de produção das atividades devido à pandemia, chegando, em média, à 11% da produção mensal “normal” (tendo como referência a produção dessas atividades calculadas para o ano de 2019) no período de confinamento;
- As perdas econômicas do setor, em comparação ao PIB do setor em 2019, serão significativas. Considerando os volumes de produção, o PIB do setor será de R\$ 165,5 bilhões em 2020 (redução de 38,9% em relação à 2019) e R\$ 259,4 bilhões em 2021 (próximo de retomar o patamar de 2019, porém ainda 4,2% inferior). Dessa forma, a perda total do setor turístico brasileiro será de R\$ 116,7 bilhões no biênio 2020-2021 (que representa perda de 21,5% na produção total do período);
- Para recuperar essa perda, será necessário que o setor de turismo cresça 16,95% ao ano em 2022 e 2023 - recuperando a perda econômica causada pela crise da pandemia da Covid-19.

1.6 MERCADO DE GRÃOS AGRÍCOLAS

Como é de conhecimento, o Brasil é um dos maiores produtores de grãos do mundo ocupando posição de destaque no agronegócio mundial. As extensas áreas cultiváveis aliadas às condições climáticas favoráveis e à tecnologia aplicada à agricultura constituem-se nas bases que impulsionam o país a continuar crescendo no cenário internacional.

Indo de encontro à maioria dos setores, o mercado de grãos agrícolas tem uma perspectiva animadora. Segundo dados da Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB), o Brasil atingirá mais um recorde na safra de grãos 2020/21, no que se refere à área de plantio e a sua produção. Para áreas de plantios, a expectativa é que sejam cultivados 67,1 milhões de hectares, crescimento de 1,8% sobre a área da safra 2019/20. Com relação à produção, são esperadas 268,9 milhões de toneladas, 4,6% superior à safra 2019/20, com destaques para as culturas de soja e de milho.

A melhoria da infraestrutura disponível para escoamento da safra brasileira tem se mostrado eficaz, contudo, os desafios para o escoamento da safra ainda são grandes no Brasil e a elevada dependência do modal rodoviário eleva os custos e encarece os produtos. Com a previsão de volumes recordes de produção, será necessário que toda a infraestrutura acompanhe esse desenvolvimento para reduzir os gargalos logísticos com decorrente redução de custos o que tornará os produtos brasileiros ainda mais competitivos no mercado internacional.

1.7 BR DO MAR

O projeto BR DO MAR trará importantes mudanças no âmbito logístico do Brasil. Tendo como um dos principais objetivos aumentar a participação da cabotagem no que se refere ao transporte de produtos no país. Uma dessas metas é passar dos atuais 1,2 milhões de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) para 2 milhões de TEUs em 2022. Além disso, o projeto visa aumentar a frota de navios que estão empregados na navegação de cabotagem em 40% nos próximos três anos.



Para que isso aconteça, o projeto explora quatro eixos fundamentais: frota, indústria naval, custos e portos.

Nesse sentido, espera-se um aumento nas cargas movimentadas pelos portos do Rio de Janeiro e Itaguaí. De acordo com dados da Antaq, em 2019 o volume de contêineres transportados na navegação de cabotagem foi de 26,6%, taxa bem superior a nível nacional, que foi de 14,6%.

Outro ponto que o projeto pretende explorar é a entrada em operação de terminais dedicados à cabotagem. Com medidas que tendem a diminuir os custos, redução de trâmites burocráticos e ajustes regulatórios, o projeto ainda prevê incentivos às operações especiais de cabotagem com a previsão de contratos temporários celebrados diretamente com a administração portuárias.

Principais portos concorrentes:

- Porto de Vitória - ES;
- TUP Porto do Açu - RJ;
- TUP Porto Sudeste - RJ;
- Porto de Santos - SP;
- Porto de Paranaguá e Antonina - PR;
- TUP Itapoá - SC;
- Porto de São Francisco do Sul - SC;
- TUP Navegantes - SC; e
- Porto de Itajaí - SC;

1.8 PRINCIPAIS CONCORRENTES

Seja pela localização, condições operacionais ou tributárias, identificamos que os principais portos concorrentes dos portos administrados pela CDRJ são aqueles situados nos estados do Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná e Santa Catarina.

Considerando uma distância terrestre de aproximadamente 1,5 mil km, temos 10 recintos, 5 portos públicos e 5 Terminais de Uso Privado (TUP).

1.8.1 PORTO DE VITÓRIA

O Porto de Vitória, situado no Estado do Espírito Santo, está a 282 milhas dos portos da CDRJ. A administração é exercida pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).

De acordo com o último plano mestre publicado no site do Ministério da Infraestrutura, o porto público possui 13 berços de atracções, podendo receber os mais variados tipos de navios e mercadorias. Apesar de constar no documento o calado máximo de 11 metros, recentemente houve uma desatracção de um navio com 12 metros, sendo o recorde.

Sobre as estatísticas, em 2020 (até setembro) segundo dados do Sistema de Desempenho Portuário (SDP) da Antaq, o porto teve a seguinte configuração:



No total, naquele ano no porto público movimentaram-se 4,9 milhões de toneladas. Destaque para operações de contêineres realizadas no Terminal TVV, cuja a representatividade foi de 39,8%, sendo a principal carga movimentada no porto público.

Além disso, dentro do complexo, há outros TUPs, como por exemplo os terminais de Tubarão (Vale) e Praia Mole (VLI).

1.8.2 PORTO DO AÇU

Localizado na região norte do Rio de Janeiro, o Porto do Açú entrou em operação em 2014 e ao longo dos anos vem se tornando um o principal concorrente dos portos administrados por CDRJ. Ao todo possui 9 terminais, que podem operar diversas mercadorias. Até setembro de 2020, os terminais que compõem o complexo haviam movimentado aproximadamente 18 milhões de toneladas.

No que tange à infraestrutura náutica, chama a atenção para o Terminal T-Oil, cujo o calado máximo admitido das embarcações é 21 metros. Sobre os futuros projetos, o porto tem buscado viabilizar a RJ-244 (que irá conectar o Porto do Açú à BR 101), e a ferrovia Rio-Vitória (EF-118), que já consta no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).



1.8.3 PORTO DE SANTOS

Principal porto da América Latina, o Porto de Santos tem a seu favor a proximidade com a cidade de São Paulo. Tem dentro de sua área de influência tanto terminais arrendados quanto TUPs. Diante dos inúmeros terminais, pode-se afirmar que o porto possui condições operacionais para movimentar todos os tipos de cargas, sendo considerado um porto multipropósito.

No que concerne ao acesso marítimo, de acordo com a informação publicada pela administradora do porto, A Santos Porto Authority, o calado máximo admitido é de -14,5 metros. A facilidade nos acessos (rodoviário, ferroviário, dutoviário e marítimo) contribui para o recebimento e escoamento dos produtos que tem como destino ou origem o Porto de Santos. Por conta disso, pode-se observar pelos dados apresentados a seguir, que o porto tem uma divisão diversificada de seu *market share*.



Segundo informações disponíveis pela Antaq, até setembro de 2020 o porto público havia movimentado 147,1 milhões de toneladas, uma redução de -15,25% se comparados ao mesmo período de 2019.

1.8.4 PORTOS DO PARANÁ

Localizados no Paraná, a cerca de 350 milhas dos administrados pela CDRJ, estão os portos de Paranaguá e Antonina. Especializados no embarque de grãos agrícolas, nos últimos anos vem sendo divulgados investimentos de grandes vultos voltados a atender a demanda de grãos.

Conforme publicado pela administração dos portos, o calado máximo permitido é de -12,50 metros. Assim como os portos da CDRJ, os portos paranaenses possuem multi-conectividade, principalmente na ferrovia. Além dos terminais arrendados, há também o TUP da Cattalini, que contribui para o desempenho da empresa.

De acordo com o SDP, até setembro de 2020, os portos de Paranaguá e Antonina haviam movimentado 40,5 milhões de toneladas. Até por conta disso, pode-se observar a seguir que este nicho de carga tem a maior participação no mercado.



Conforme mencionado anteriormente, o porto tem vocação para o atendimento dos grãos agrícolas, em especial aqueles advindos do Centro-oeste. Considerando o período analisado, as mercadorias que compõem o Capítulo do Sistema Harmonizado (SH2) do SDP foram responsáveis por movimentar 32,7% do total de cargas, ou seja, 13,2 milhões de toneladas.

1.8.5 PORTOS DE SANTA CATARINA

Se comparados com outros estados, pode-se dizer que a costa catarinense chega a ser relativamente pequena para o número de recintos portuários. Quando elaborado o presente plano, o estado de Santa Catarina contava com 5 recintos. São eles:

- TUP Porto de Itapoá;
- Porto de São Francisco do Sul;
- TUP Porto de Navegantes;
- Porto de Itajaí;
- Porto de Imbituba.

Sobre os portos de Itapoá e São Francisco do Sul, ambos estão situados na Baía da Babitonga, região norte. Enquanto o primeiro é dedicado somente a movimentação de contêineres, e tem como diferencial comercial a participação acionária do armador Hamburg Sud (que pertence ao grupo da Maersk), o segundo tem como carro chefe a movimentação de grãos e carga geral. Como utilizam o mesmo canal de acesso, as limitações de calado operacional são idênticas, isto é, -12,3 metros.

Segundo o SDP, até setembro de 2020, o Porto de São Francisco do Sul teve a seguinte distribuição mercadológica:



Apesar do porto público ter conexão à malha ferroviária, um dos principais gargalos para ambos os portos está relacionada à conexão rodoviária.

Sobre os portos de Navegantes e Itajaí, ambos estão situados no Rio Itaguaçu, e estão posicionados um de frente ao outro. Os dois portos são reconhecidos no mercado por atender ao segmento de congelados, cuja a movimentação expressiva de contêineres *reefers* faz com que os armadores considerem escalas certas nas programações. Neste sentido chama atenção que, assim como o Porto de Itapoá, os portos de Navegantes e Itajaí

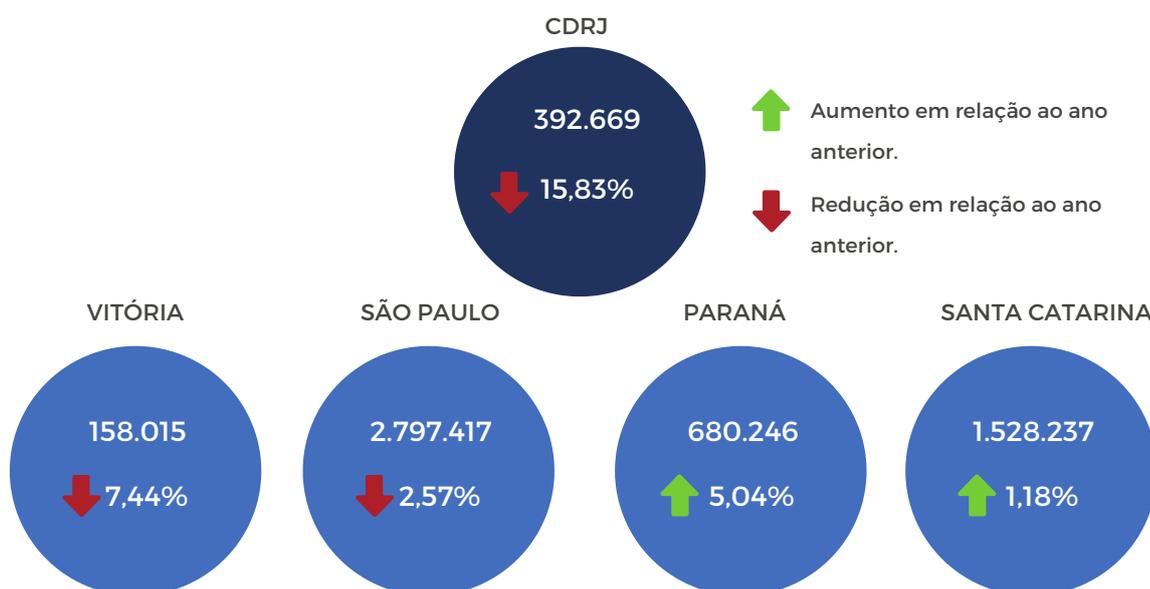
contam em seu quadro de acionistas grandes armadores, em outras palavras, há garantias de escalas. Um dos sócios do Porto de Navegantes é o armador MSC, enquanto no Porto de Itajaí o terminal arrendado para contêineres é da APM Terminals (mesmo grupo da Maersk).

Se somados, os terminais do complexo de Itajaí é o segundo maior movimentador de contêineres do Brasil. Conforme o SDP, até setembro de 2020, os portos haviam registrados mais de 1,07 milhão de TEUs movimentados. A título comparativo, os arrendamentos de contêineres da CDRJ movimentaram 392.669 TEUs e aqueles sob tutela da SPA registaram uma movimentação de 2.7 milhões de TEUs.

Em ambos os casos, os portos não possuem ligação com a malha ferroviária. Sobre o acesso náutico, conforme informação publicada pelo autoridade portuária, a limitação no calado operacional é de -13,80 metros.

Apesar do reconhecimento na carga contêiner, o Porto de Itajaí recebe também navios do tipo RO-RO (*Roll on Roll off*) voltados para o transporte de veículos e navios de cruzeiros. Por fim, deve-se mencionar o diferencial que a favor dos portos catarinenses está o regime especial utilizado na importação, onde existe a redução significativa do ICMS.

GRÁFICO 1. VOLUME DE TEUS MOVIMENTADOS ATÉ SETEMBRO DE 2020.



FONTE: SDP DA ANTAQ. DADOS INCLUEM OS TERMINAIS ARRENDADOS E TUPS.



Capítulo 2

NOVOS ARRENDAMENTOS, CESSÕES ONEROSAS E TRANSFERÊNCIA DE PROPRIEDADE

Visando melhorar a condição financeira, um dos principais desafios da empresa é buscar fontes de recursos que possam permitir à empresa prover investimentos em infraestrutura, potencializando as operações portuárias nos portos sob sua administração. Este capítulo traz à luz a possibilidade de novos contratos, seja através de arrendamentos ou cessões onerosas, além disso, inclui também o Plano de Desinvestimento, iniciado em 2019.

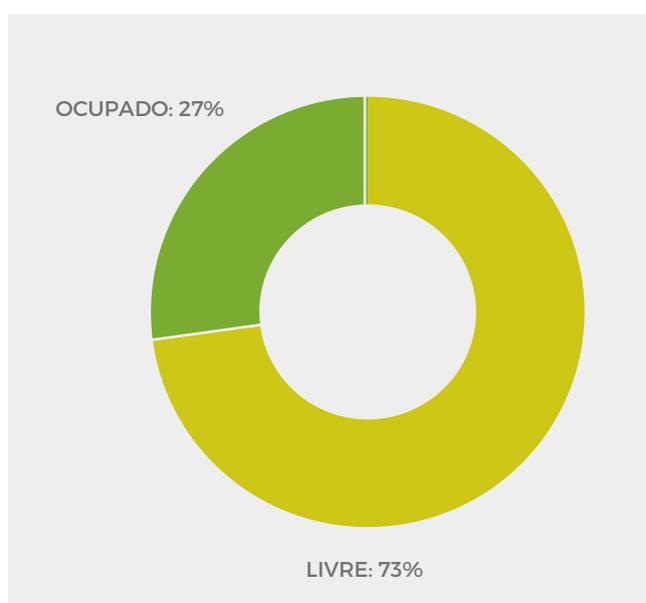
Em face dos novos arrendamentos estarem voltados aos portos do Rio de Janeiro e Itaguaí, a seguir são apresentados informações relacionados aos dois portos, portanto, não estão sendo contemplados novos arrendamentos para os portos de Angra dos Reis e Niterói.

Localizados adjacentes aos grandes centros produtores e consumidores do país, os portos do Rio de Janeiro e Itaguaí possuem diversas facilidades operacionais, como conectividade multimodal, facilidade nos acessos marítimos, ferroviários e rodoviários, capacidade de receber grandes navios, proximidade das bacias, e diversas oportunidades para implantação de novos terminais em áreas *greenfields* ou operações em áreas *brownfield*. De acordo com levantamentos internos, a taxa de uso das áreas tem a seguinte distribuição:

GRÁFICO 2. TAXA DE ÁREA OPERACIONAL DISPONÍVEL NO PORTO DO RIO DE JANEIRO.



GRÁFICO 3. TAXA DE ÁREA OPERACIONAL DISPONÍVEL NO PORTO DE ITAGUAÍ.



FONTE: CDRJ.

GRÁFICO 2. TAXA DE ÁREA NÃO OPERACIONAL DISPONÍVEL NO PORTO DO RIO DE JANEIRO

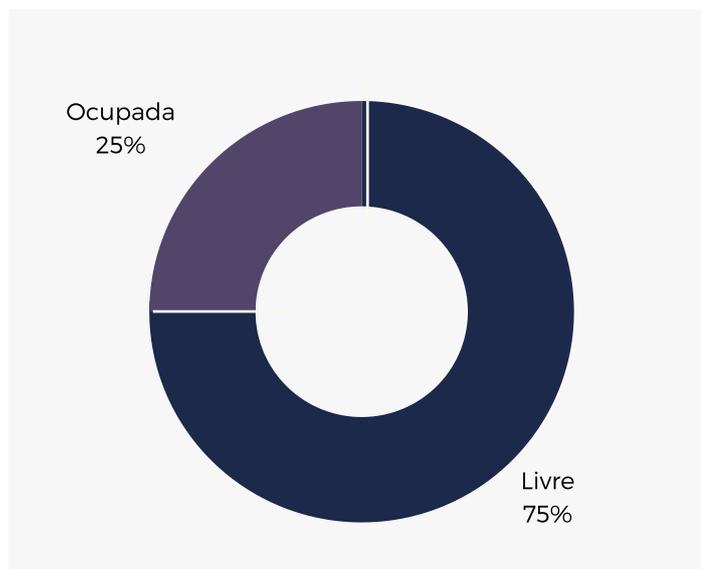
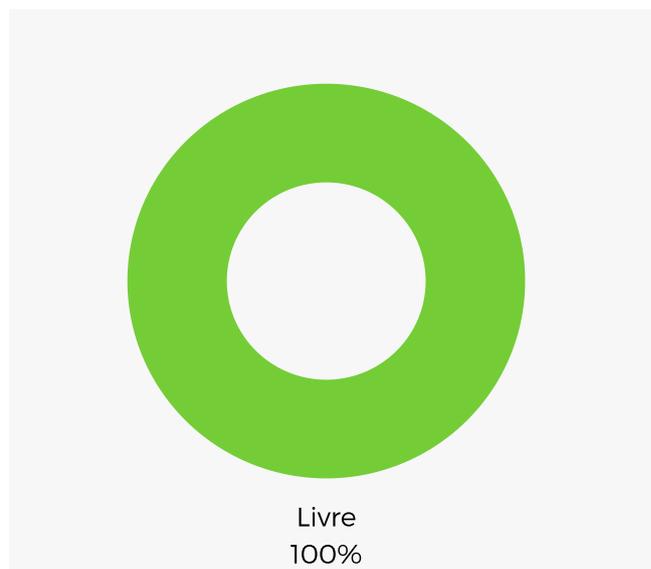


GRÁFICO 3. TAXA DE ÁREA NÃO OPERACIONAL DISPONÍVEL NO PORTO ITAGUAÍ



FONTE: CDRJ.

Com base nos gráficos apresentados acima, nota-se uma alta taxa de disponibilidade, fato que demonstra o potencial de exploração. Destacamos que no caso do Porto de Itaguaí a taxa de disponibilidade de áreas não operacionais é de 100%, porque existem apenas duas áreas com perfis para exploração de atividade não operacional e ambas estão disponíveis para cessão onerosa.

Caso tenhamos sucesso na execução do plano, esperamos melhorar nosso índice de aproveitamento das áreas operacionais, passando para 90% no Porto do Rio de Janeiro, e 36% no Porto de Itaguaí.

Na sequência são apresentados as áreas dos portos destinadas aos contratos de arrendamento, que também podem ser explorados pela ótica contratual aplicável aos contratos de transição.

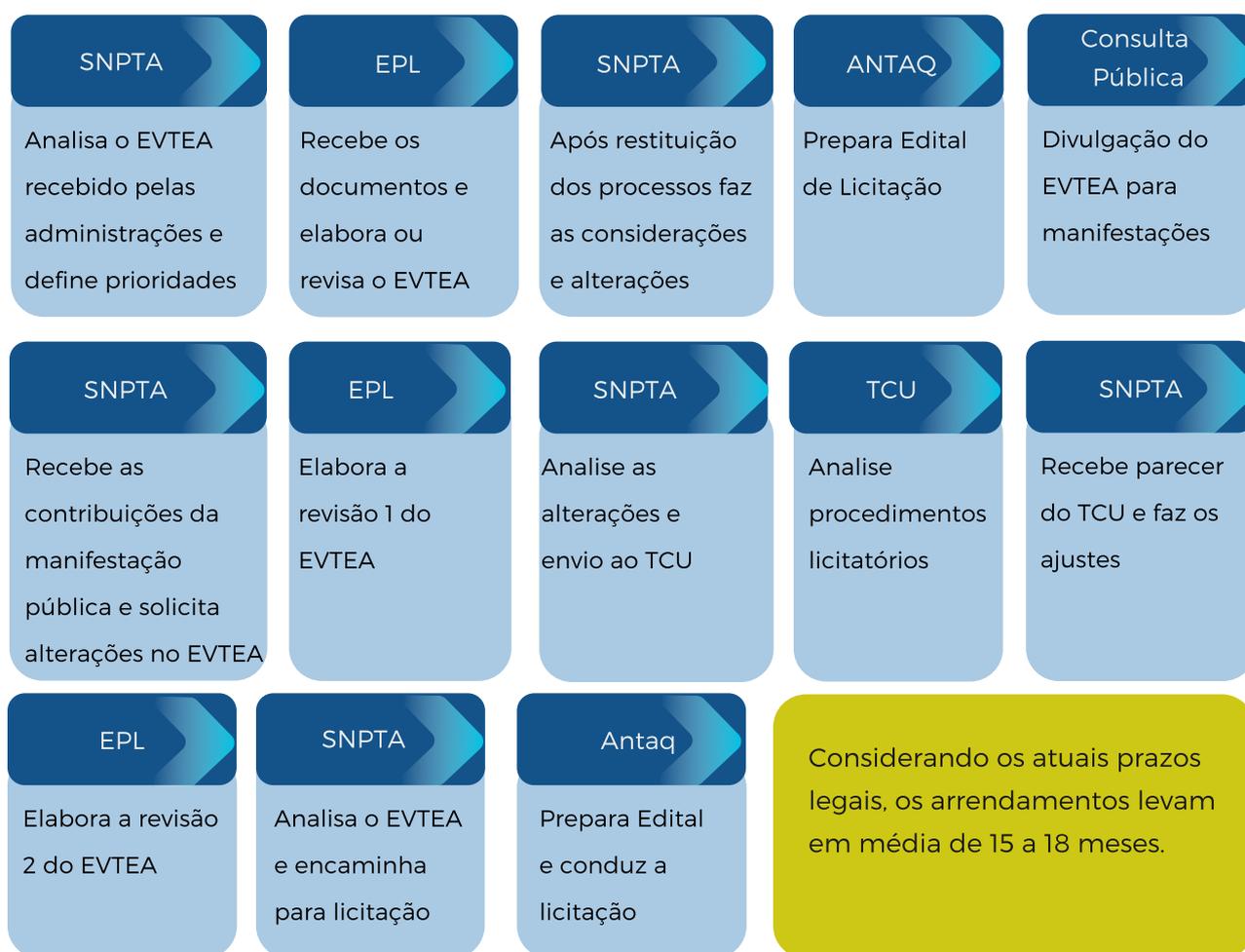
2.1 NOVOS ARRENDAMENTOS

Tendo em vista contribuir com a condição financeira, um dos principais desafios da CDRJ é buscar fontes de recursos que possam permitir à empresa prover investimentos em infraestrutura, potencializando as operações portuárias nos portos sob sua administração. Para isso, os processos de arrendamentos são de alta relevância para nosso planejamento,

pois além de ampliar a utilização dos ativos, a empresa consegue receber consideráveis valores de *dowpayment* e também o pagamento de valores mensais, aumentando as fontes de recursos para investimentos nas modernização e ampliação da infraestrutura.

Como é de conhecimento, sabemos que os ritos para celebração de contratos de arrendamentos, passam pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Antaq e Tribunal de Contas da União (TCU), por isso, o cronograma de andamento dos processos depende, fundamentalmente, dessas organizações. Na sequencia apresentamos o passo-a-passo de como ocorrem os ritos envolvendo os arrendamentos nos portos da CDRJ.

FLUXO 1. ETAPAS PARA ARRENDAMENTOS.



FONTE: PRÓPRIA A PARTIR DE CONSULTA FEITA A SNPTA.

Quando elaborado este Plano, encontravam-se na EPL os seguintes projetos:

- Terminal de Granel Líquido - TGL no Porto do Rio de Janeiro;
- Terminal de Granel Líquido - TGL no Porto de Itaguaí;
- Terminal de Granel Sólido - TGS II no Porto de Itaguaí.

Com relação aos possíveis empreendimentos, ressalva-se aquele que envolve a operação *ship-to-ship*, que devido às particularidades está em consulta na Antaq para se definir qual tipo de instrumento contratual (arrendamento ou cessão) mais adequado para o caso concreto.

2.1.1 PORTO DO RIO DE JANEIRO

O porto do Rio de Janeiro apresenta 5 (cinco) áreas destinadas aos arrendamentos. No total, as áreas têm uma metragem de aproximadamente 300 mil m² tendo a possibilidade de operar diversos tipos de mercadorias como: zinco, bauxita, fertilizantes, sal, açúcar, diferentes tipos de granéis líquidos, carga geral, cargas de projetos, operações *offshore* entre outros.

O mapa abaixo demonstra a localização das áreas e, na sequência, são descritas as particularidades de cada uma delas.

IMAGEM 1. ÁREAS ARRENDÁVEIS NO PORTO DO RIO DE JANEIRO.



FONTE: MAPA GOOGLE EARTH, ADAPTADO PELA CDRJ.

2.1.1.1 Terminal Multiuso 1: possui área total 106 mil m² e está situado no cais da Gamboa e no cais de São Cristóvão. A princípio, o local será destinado às atividades da indústria *offshore*, além do concentrado de zinco. Espera-se que o Terminal Multiuso 1 entre para o portfólio de áreas arrendáveis da SNPTA no último trimestre de 2020. Caso nossas expectativas se confirmem, o contrato de arrendamento poderá ser firmado em 2021.

Todavia, visando aproveitar o local até que seja cancelado o contrato de arrendamento, estão em curso as tratativas para celebrar contrato de transição, visando a manter as atuais operações de apoio *offshore*. Estimamos que, para essa assinatura, o acordo seja firmado até o último trimestre de 2020.

2.1.1.2 Terminal Multiuso 2: área com aproximadamente 102 mil m² (incluindo cais e armazéns) localizada no cais da Gamboa, e explorada por operadores portuários na movimentação de carga geral e granéis sólidos majoritariamente. Em 2019, as principais mercadorias movimentadas foram trigo, produtos siderúrgicos, ferro gusa e outros granéis sólidos. Visando a entender o potencial dos projetos para a região, CDRJ publicou, no primeiro trimestre de 2020, os editais de Chamamento Público nº 02 e 03 a fim de identificar interessados. Como resultado, todas as áreas tiveram manifestação de interesse, sendo que os armazéns 7 e 8 (e o pátio intermediário) tiveram demandas para atividades não afetas à operação portuária, enquanto o pátio 9 e o armazém 10 tiveram interessados para atividades de operações portuárias.

2.1.1.3 Terminal Multiuso 3: trata-se do Terminal de Granel Líquido a ser implantado na Ilha da Pombeba.

Dando prosseguimento aos arrendamentos, algumas empresas manifestaram interesse em participar da licitação e estão realizando estudos que possam analisar a viabilidade do negócio. Entretanto, tendo em vista os prazos que norteiam os processos de arrendamentos, entendemos que a entrada em operação não ocorrerá antes de 2023, portanto, não sendo contabilizado nas projeções financeiras deste plano.

IMAGEM 2. ILHA DA POMPEBA.



FONTE: MAPA GOOGLE EARTH, ADAPTADO PELA CDRJ.

2.1.1.4 Terminal de Granéis Líquidos 1: com cerca de 12 mil m² na sua atual estrutura conta com tanques destinados ao armazenamento de granel líquido e está ocupado atualmente pela empresa Tequimar. A ocupante opera no local por meio de liminar até que seja concluído o processo licitatório.

2.1.1.5 Terminal de Granéis Líquidos 2: similar à área citada acima, esta possui uma metragem de 13,5 mil m² e também dispõe de tanques dedicados ao armazenamento de granel líquido. A empresa Chevron, ocupante da área, opera no local por meio de liminar, até que seja realizada a licitação.

2.1.1.6 Ilha do Braço Forte: com 32 mil m² a ilha está disponível para o desenvolvimento de atividades operacionais. Buscando operacionalizar o funcionamento do local, CDRJ está explorando junto ao mercado a viabilidade de implantar algumas operações, como por exemplo, armazenagem e abastecimento de diesel marítimo.

2.1.2 PORTO DE ITAGUAÍ

Situado a 75 km da capital, o Porto de Itaguaí é o principal porto público brasileiro em movimentação de minérios. Com vocação para a movimentação de granéis (em especial a exportação de minérios de ferro) e carga geral, graças aos efeitos do pujante parque siderúrgico instalado no sul do estado do Rio de Janeiro com as excepcionais condições locais de integração aos modais de transporte rodoviário e ferroviário. Assim como o porto do Rio de Janeiro possui uma infraestrutura de multi-conectividade, o que permite uma logística integrada, de eficiência e baixo custo operacional. Mesmo com toda sua importância operacional, o porto ainda tem milhões de metros quadrados a serem explorados - fato animador para a empresa, que vê o complexo como um potencial econômico para atrair os grandes *players* do mercado. Visando melhorar o aproveitamento do complexo, CDRJ vem buscando através da equipe comercial, projetos e ações que possam se tornar atrativos financeiros. A seguir o mapa demonstra quais as áreas estão descritas como arrendáveis.

IMAGEM 3. ÁREAS ARRENDÁVEIS NO PORTO ITAGUAÍ.



FONTE: MAPA GOOGLE EARTH, ADAPTADO PELA CDRJ.

2.1.2.1 Terminal de Granel Sólido II - TGS: área com aproximadamente 224 mil m², destinada a movimentação, armazenagem e distribuição de granéis sólidos, tais como: fertilizantes, malte, cevada, concentrado de cobre, ferro gusa, concentrado de zinco, barrilha entre outras. No momento da elaboração deste plano, o EVTEA está em análise pela EPL, aguardando para iniciar a fase de revisão.

Considerando que esse terminal é um conceito de *greenfield*, ou seja, possui apenas a área, uma vez celebrado o contrato existe a necessidade de aproximadamente 2 (dois) anos para obras. Por conta disso, estimamos que a inclusão na previsão das receitas só deverá ocorrer a partir de 2023. Portanto, na receita incremental, não constam no cálculo da projeção a receita variável por tonelada assim como a receita proveniente da Tabela I, apenas a parcela fixa que se inicia juntamente com a Outorga.

2.1.2.2 Terminal de Granel Sólido III - TGS: área com aproximadamente 22 mil m² e destinada à movimentação de granéis sólidos. Por conta das operações que ocorreram no local até 2012, no recinto já existe uma superestrutura como: silos, pátio e correias transportadoras até o píer de atracação. Por isso, este projeto pode ser enquadrado como *brown field*. Está sendo estudado realizar o arrendamento simplificado, onde o contrato tem prazo máximo de 10 (dez) anos.

Como dito anteriormente, o processo está em análise na SNPTA. Para fins de análise econômica, consideramos a partir de 2022 a remuneração da parcela variável baseada na previsão de movimentação do EVTEA.

2.1.2.3 Terminal de Granéis Líquidos - TGL: área com aproximadamente 1.145.078 m², está destinada a movimentação, armazenagem e distribuição de combustíveis. Assim como o TGS III, no momento da elaboração deste plano, o EVTEA está em análise pela EPL, aguardando para iniciar a etapa de revisão. Por isso, acreditamos que esse arrendamento deverá ser um dos primeiros a serem ofertados ao mercado.

Além disso, o valor da outorga e o da parcela fixa estão contemplados apenas a partir de julho de 2022 devido aos trâmites do processo licitatório. Para esse PN 2021, não há projeção de parcela variável, porque há previsão de 2 anos de obra no Terminal. Assim, mesmo no cenário otimista, as operações iniciariam a partir de 2024.

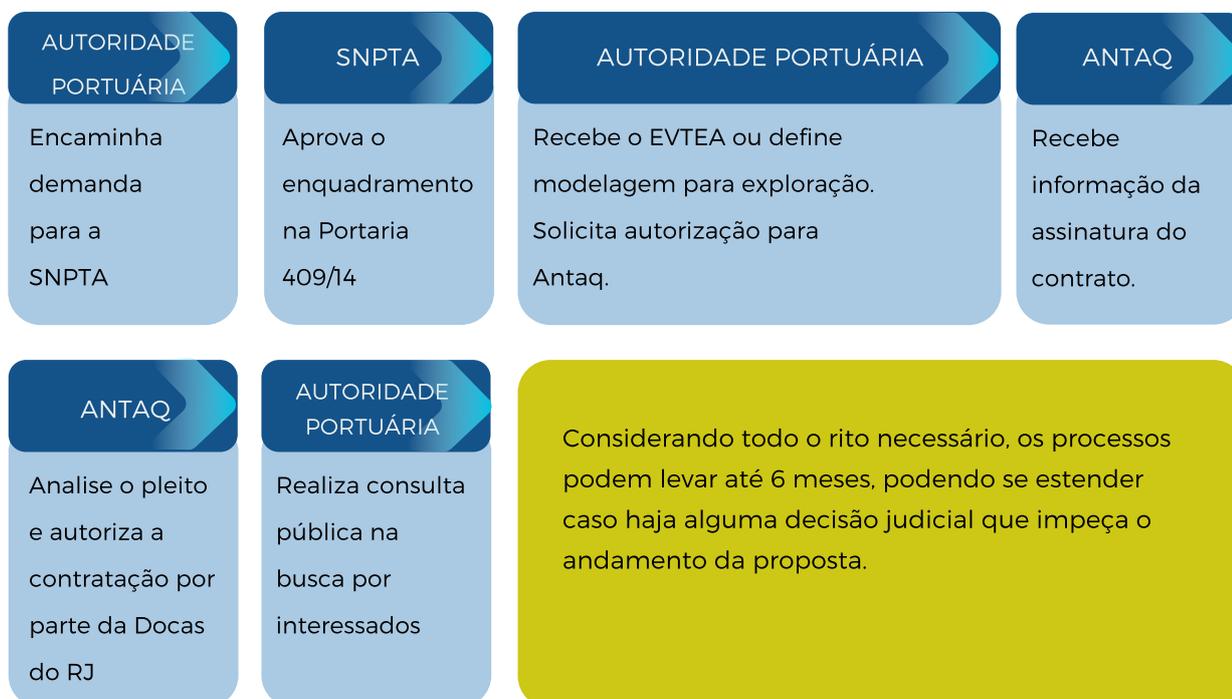
2.1.2.4 Unidade de Processamento de Gás Natural - UPGN: em função das novas concessões para exploração da bacia do pré-sal, CDRJ entende que o porto de Itaguaí pode se tornar um cluster para operação de gás natural. O objetivo é atrair terminais de exportação de gás e a implantação de uma Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN), que potencializam a implantação de indústrias na região e no Porto Organizado. No momento da produção deste plano, está em elaboração um EVTEA por parte de um interessado na área, com estimativa de conclusão até o final do primeiro semestre de 2021. Desta forma, não consideramos a receita potencial do terminal no cenário tendencial, mas este é um dos projetos para região, pelo seu potencial de atração de indústrias intensivas em uso de energia.

2.1.2.5 Terminal de Transbordo de Petróleo – TTP: sua operacionalidade consiste em um arrendamento de um atracadouro para transbordo de petróleo em uma operação padrão de *Very Large Crude Carrier* (VLCC). Isto é, a transferência de produtos entre navios com capacidade de até 300 mil toneladas para navios de menores porte, com capacidade variando entre 60 e 150 mil toneladas.

2.2 CESSÕES DE USO PARA ÁREAS NÃO-OPERACIONAIS

Outra modalidade contratual permitida as administrações portuária é o contrato de cessão onerosa. Entretanto, esse acordo só é aplicado nos casos em que área disponível esteja classificada como “não afeta à operação portuária”, ou seja, não operacionais. O prazo máximo do contrato é de 20 (vinte) anos. Nesse caso, após as devidas autorizações, a autoridade portuária conduz o procedimento licitatório, o que tende a tornar mais ágil esse tipo de contratação. A título de esclarecimento, entende-se como não operacional aquelas atividades previstas na Portaria SEP/PR nº 409/2014, em especial Art. 2. Assim como no rito dos contratos de arrendamentos, a seguir apresentamos os passos que envolvem os processos de cessão onerosa.

FLUXO 2. ETAPAS PARA CESSÃO DE USO.



FONTE: PRÓPRIA A PARTIR DE CONSULTA FEITA A SNPTA.

2.2.1 PORTO DO RIO DE JANEIRO

Considerando a atual conjuntura, o Porto do Rio de Janeiro possui 3 (três) áreas destinadas a Cessão de Uso Onerosa para atividades não ligadas às operações portuárias. No total, as áreas possuem cerca de 100 mil m². Por estarem classificadas como multiuso, os projetos podem ser bastante diversificados. A seguir, a imagem apresenta quais são áreas:

IMAGEM 4. ÁREAS DESTINADAS A CESSÃO DE USO NO PORTO RIO DE JANEIRO.



FONTE: MAPA GOOGLE EARTH, ADAPTAÇÃO PRÓPRIA.

2.2.1.1 ARMAZÉM 7 E 8

Considerando o resultado dos chamamentos públicos realizados, CDRJ decidiu por utilizar esses armazéns, que possuem 3.550 m² e 3.500 m² respectivamente, como áreas não afetadas às operações portuárias. Possui outros imóveis dentro da poligonal do porto, e estamos sempre estudando oportunidades para investimento. Dessa forma, é possível que, no decorrer do exercício de 2021, novas análises para utilização de cessão de uso oneroso sejam iniciadas.

2.2.1.2 ÁREA NÃO OPERACIONAL

Área é ocupada pela empresa Futura, entretanto a CDRJ está analisando a possibilidade de novos negócios nessa área. Ademais, já foi iniciado o processo de contratação para avaliação imobiliária.

2.2.1.3 ÁREA MULTIUSO 3

Apesar de fazer parte da poligonal do porto, essa área está localizada a cerca de um quilômetro da faixa de cais do Porto do Rio de Janeiro, no bairro do Caju.

Destinado às atividades não operacionais, o edital de licitação está em fase final de homologação após a abertura das propostas.

2.2.2 PORTO DE ITAGUAÍ

De acordo com o PDZ vigente, o Porto de Itaguaí têm áreas que estão descritas como não operacionais ou de apoio as operações, portanto podem ser destinadas a Cessão de Uso Onerosa. No total, as áreas perfazem 100 mil m². A seguir, a imagem apresenta quais são as áreas:

IMAGEM 5. ÁREAS DESTINADOS A CESSÃO DE USO NO PORTO RIO DE JANEIRO.



FONTE: MAPA GOOGLE EARTH, ADAPTADO PELA CDRJ.

2.3 PLANO DE DESINVESTIMENTOS

Uma das ações previstas no Plano de Negócios 2020 está relacionada a execução do Plano de Desinvestimento dos ativos considerados *non-core* para o negócio da empresa, isto é, não essenciais ou simplesmente não são mais usados nas operações. Em adição, o plano visa contribuir para o reequilíbrio econômico e financeiro da CDRJ, propiciando o equacionamento de dívidas e o financiamento de estratégias administrativas de curto prazo que refletem a busca pelo equilíbrio das contas.

Os imóveis que contemplam o plano estão nas cidades onde estão localizados os quatro portos públicos, isto é, Rio de Janeiro, Niterói, Itaguaí e Angra dos Reis.

A título de esclarecimento, o Plano de Desinvestimentos foi submetido e aprovado pelo Consad na reunião nº 728ª de 2019 e as ações previstas no documento encontram-se em andamento.



2.3.1 RIO DE JANEIRO

Com o objetivo de realizar o abatimento de dívidas no âmbito municipal, além de manifestar o interesse em promover Encontro de Contas com o município do Rio de Janeiro e a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), empresa pública municipal, CDRJ vem mantendo negociações para liquidar dívidas tributárias com o Município com a contrapartida de direitos decorrentes de desapropriação de imóveis na região do Porto Maravilha.

Com o intuito de dar prosseguimento ao Encontro de Contas supracitado, foram realizados estudos dos valores dos imóveis em discussão, bem como a atualização das dívidas da Prefeitura com a CDRJ. O interesse da Companhia é buscar equalizar a dívida que a empresa tem com a Prefeitura, que por sua vez, possui um passivo junto à CDRJ. Com base nos laudos de avaliações imobiliárias realizadas pela empresa CTA, contratada por CDRJ, os imóveis tiveram as seguintes avaliações:

VALOR DAS AVALIAÇÕES
IMOBILIÁRIAS
REFERENTES AOS
IMÓVEIS INCLUÍDOS NO
ENCONTRO DE CONTAS

● ● ● ● R\$ 500 MILHÕES

Entre os diversos imóveis envolvidos nas negociações, destaca-se o Museu do Amanhã - um dos pontos turísticos mais visitados na cidade do Rio de Janeiro, localizado na região do Porto Maravilha - ao lado do prédio operacional da Companhia.

Na época da produção deste documento, a CDRJ estava aguardando os valores imobiliários a serem apresentados pela Prefeitura e CDURP, uma vez que a avaliação do outro ente público envolvido na negociação é indispensável para haver o encontro de contas.

Além dos imóveis citados acima, existem outros ativos localizados que estão situados na cidade do Rio de Janeiro, que também estão incluídos no plano de desinvestimentos. São eles:

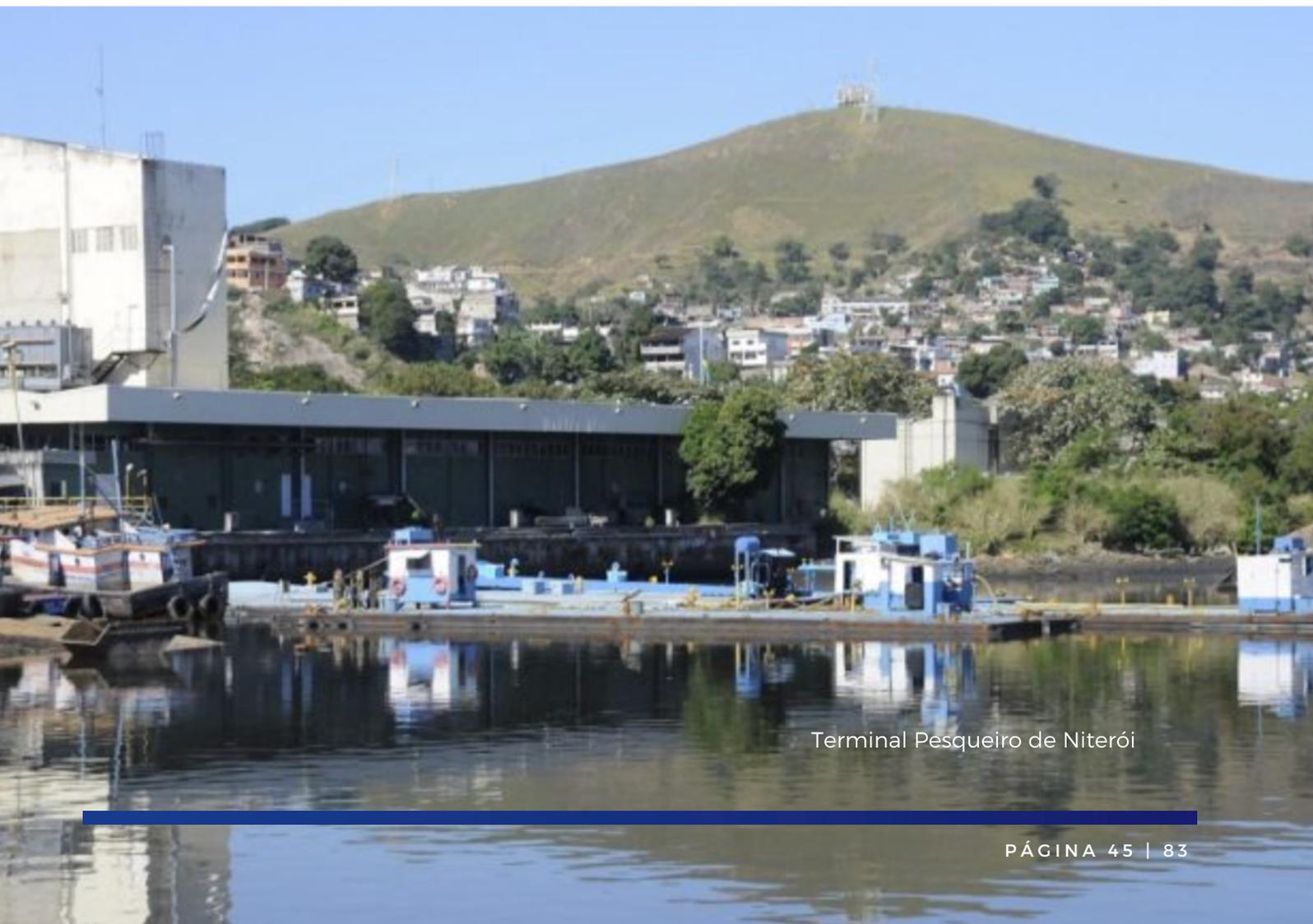
- Sete salas comerciais e duas vagas de garagem localizadas no Condomínio Edifício São Bento;
- Fazenda Pedregoso: localizada na Avenida Brasil Km 43.

2.3.2 NITERÓI

Estão em andamento negociações com a Prefeitura Municipal de Niterói para transferência de propriedade do terreno onde foi construído um terminal pesqueiro pela Secretaria de Aquicultura e Pesca do Ministério da Agricultura, além de uma usina de asfalto (Emusa).

Considerando o interesse real por parte do município de Niterói com relação ao terminal pesqueiro, foi publicado o Decreto nº 13.716/2 que dá sequência nas tratativas para transferência de propriedade.

Ainda com relação à utilização do terminal, o interesse demonstrado é reativar o recinto, voltando a ter uma demanda significativa para o mercado de pescados. Por isso, estão sendo discutidos os estudos a serem realizados no canal do São Lourenço, permitindo melhorar o fluxo marítimo, incluindo novos portes de embarcações.



Terminal Pesqueiro de Niterói

2.3.3 ITAGUAÍ

O trecho solicitado pela Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A (Nuclep) para ampliação da estrada de acesso ao terminal deles ainda está em análise. A avaliação do imóvel ainda está em curso, todavia, as negociações com a Nuclep já foram iniciadas tendo como cerne a transferência da propriedade do imóvel.

Outro imóvel que está sendo negociado para regularizar a situação é o Vilar dos Coqueiros. Com todas as dificuldades que existem no local, que está atualmente invadido por milícias, a empresa não vê sucesso na retomada do espaço, portanto, não é de nosso interesse em manter a propriedade de imóveis. Na nossa visão, o ideal é celebrar um termo de parceria com a prefeitura, para que ela promova a venda direta dos terrenos para os atuais ocupantes.

2.3.4 ANGRA DOS REIS

Na cidade turística de Angra dos Reis, a CDRJ possui 8 imóveis, que somados representam um valor de mercado próximo a R\$ 109 milhões.

Em face do interesse por parte do Governo Federal de transformar a região de Angra dos Reis na "Cancún Brasileira", que vem sendo conduzido em parceria entre Secretaria Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões (SNAIC) e Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União (SPU), CDRJ já demonstrou interesse em contribuir com o desenvolvimento do projeto, colocando à disposição seus

Angra dos Reis

Angra dos Reis é conhecida por suas belezas naturais, com praias paradisíacas, o azul do mar e o verde da Mata Atlântica, atraindo milhares de turistas. Com o projeto da "Cancun Brasileira" a cidade poderá se transformar num polo turístico.

imóveis não operacionais, seja para alienação ou locação (arrendamento ou cessão de uso onerosa).

IMAGEM 6 ÁREAS DESTINADOS A CESSÃO DE USO NO PORTO DE ANGRA DOS REIS.



FONTE: MAPA GOOGLE EARTH, ADAPTADO PELA CDRJ

Capítulo 3

GESTÃO DE CONTRATOS

A CDRJ, na sua competência de administradora dos portos e gestora de ativos públicos tem a obrigação legal de garantir a devida remuneração pelo uso dos bens que administra. Nesse sentido, ao longo do tempo diversas ações de gestão de contratos vêm sendo conduzidas, com o intuito de sanar antigas controvérsias que têm resultado em renúncia de receitas.

3.1 SOLUÇÕES DE PASSIVOS CONTRATUAIS

3.1.1 PORTO SUDESTE

Com decisão prevista para os primeiros meses de 2021, buscamos através de arbitragem na ANTAQ sanar a controvérsia com o Porto Sudeste, que utiliza área da Companhia para passagem ferroviária, tendo como destino seu terminal privado, localizado dentro do Porto de Itaguaí. A Porto Sudeste ocupa a área desde 2010 sem a devida remuneração à CDRJ. A situação em em tela está para ser julgado pela Diretoria Executiva da Agência.

IMAGEM 7 PORTO SUDESTE.



3.1.2 PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DE SUBMARINOS (PROSUB)

Também existem tratativas avançadas com a Marinha do Brasil para a indenização da área utilizada para a base de submarinos nucleares no Porto de Itaguaí.

IMAGEM 8. PROSUB.



FONTE: WWW.DEFESANET.COM.BR, 2020.

3.1.3 TRIUNFO

Com base no processo de arrendamento, a empresa deveria explorar suas operações no cais de São Cristovão. Entretanto, sob a alegação que a área de contrato não havia condições operacionais (profundidade adequada) para receber as embarcações com segura, e posteriormente realizar as operações, a arrendatária ganhou o direito de explorar as áreas do pátio 8 e 9, situados no cais da Gamboa. Neste sentido, existe um pleito da arrendatária para que haja uma permuta envolvendo a área original do contrato para a atual localidade.

"O PROSUB vai dotar a indústria brasileira da defesa com tecnologia nuclear de ponta – ponto destacado na Estratégia Nacional de Defesa. A concretização do programa fortalece, ainda, setores da indústria nacional de importância estratégica para o desenvolvimento econômico do país. Além dos cinco submarinos, o PROSUB contempla a construção de um complexo de infraestrutura industrial e de apoio à operação dos submarinos, que engloba os Estaleiros, a Base Naval e a Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (UFEM), no Município de Itaguaí".

Marinha do Brasil

<https://www.marinha.mil.br/prosub/institucional>

3.2 RENOVAÇÃO DOS CONTRATOS DE ARRENDAMENTOS

As renovações contratuais são oportunidades para discussões sobre os termos do contrato, considerando que será necessária a realização de uma análise do reequilíbrio dos seus termos e definição de um novo estudo de viabilidade técnico, econômico e ambiental. Nesse sentido, CDRJ vem trabalhando ativamente junto ao poder concedente para solicitar adequações aos contratos nos investimentos necessários e nos aspectos financeiros sobre os pagamentos que entende devidos.

A remuneração dos contratos de arrendamento da CDRJ divide-se em dois tipos de parcelas:

- **Parcela fixa:** referente à área terrestre disponível para o arrendatário, e;
- **Parcela variável:** que é proporcional ao volume de cargas movimentadas.

Além dessa remuneração descrita acima, CDRJ deve ser remunerada pelo tráfego nos canais de acesso aos seus portos, de acordo com valores aprovados em tabela tarifária da Antaq (tabela I), os quais, conforme regulamento, devem ser cobrados dos armadores, que são os usuários do canal de acesso. Como a infraestrutura aquaviária não faz parte das áreas arrendadas, não deve estar inserida nas bases de cálculo dos arrendamentos. Entretanto, de forma diversa de todos os demais portos públicos do Brasil, a quase totalidade dos contratos de arrendamento da CDRJ têm cláusulas que concedem descontos ou mesmo isenções sobre os valores da tabela I.

IMAGEM 9. PORTO DE ITAGUAÍ



FONTE: WWW.PORTOSENAVIOS, 2020.

Diante dessa anomalia regulatória, CDRJ fez uma consulta à Antaq quanto à previsão de descontos sobre tabela I nos contratos de arrendamento, tendo identificado que há um amparo regulatório para a separação da receita tarifária da receita de arrendamento, uma vez que os sujeitos passivos são diferentes para o arrendamento

e para o uso de infraestrutura aquaviária. Além disso, para acessar a área dos terminais arrendados, os usuários do porto utilizam infraestrutura terrestre não arrendada e mantida por CDRJ. Assim, a tabela III também foi incluída no cálculo de receita incremental de alguns dos contratos que de fato utilizam infraestrutura terrestre não arrendada.

3.3 REVISÃO DOS CONTRATOS DE ARRENDAMENTO NAS REGRAS DAS TABELAS I E III

Por outro lado, há os contratos de arrendamento que já foram renovados, quais sejam:

- MultiRio;
- ICTSI;
- MultiCar e;
- Triunfo.

Os arrendatários listados acima, serão objeto de pedido de reequilíbrio contratual para que possa ser feita a revisão dos contratos de arrendamento sobre as regras das tabelas I e III das tarifas portuárias.

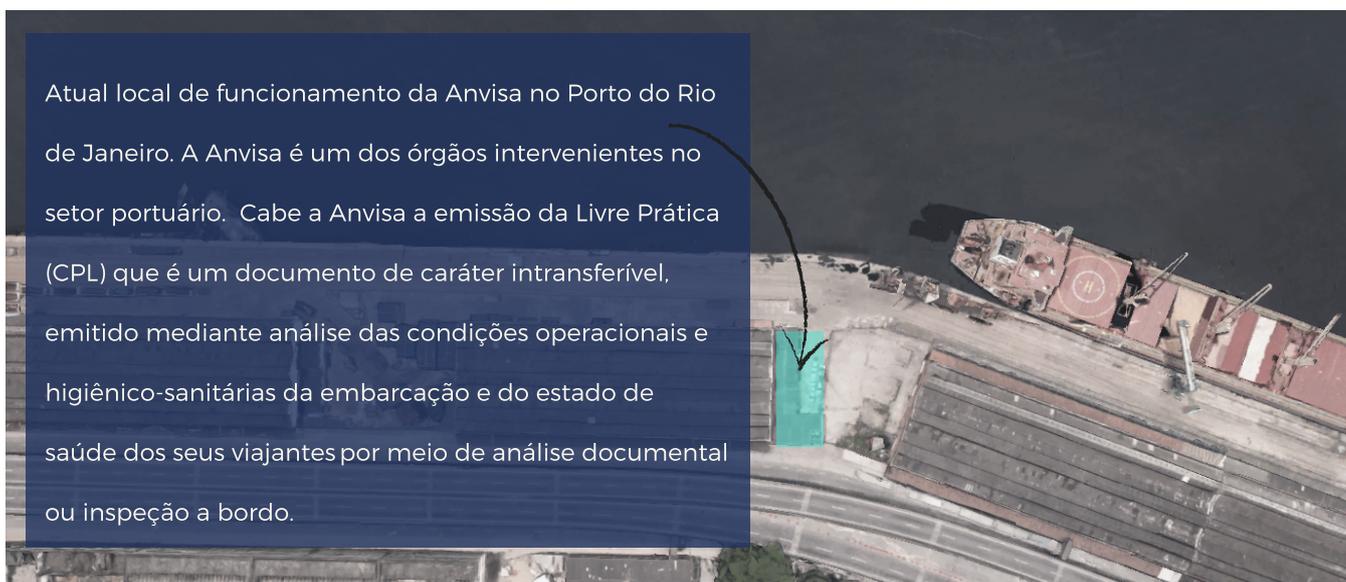
3.4 REGULARIZAÇÃO DO CONTRATOS DOS IMÓVEIS NÃO OPERACIONAIS

Ao longo do ano de 2021, a CDRJ dará início ao processo de regularização da ocupação das áreas não operacionais que estão ocupadas sem a devida formalização, tanto por instrumento de cessão onerosa, quanto por instrumentos de cessão não onerosa que estejam vencidos ou cuja negociação não tenha sido concluída.

No caso de cessões não onerosas, incluem-se a área ocupada pelo Instituto Nacional de Pesquisa Hidroviária (INPH), as áreas cedidas a outros órgãos federais atuantes na atividade portuária, tais como Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Polícia Federal, Receita Federal e Delegacia do Trabalho, e ainda a área cedida ao Município do Rio de Janeiro para a instalação de creche comunitária no bairro do Cajú.

No Porto de Itaguaí, cumpre citar a transferência de propriedade de área de interesse da Nuclep e da área invadida pelo empreendimento denominado Vilar dos Coqueiros, conforme citado no item 2.3.3 do presente plano.

No caso das cessões onerosas, cabe destacar as áreas do Porto do Rio de Janeiro cedidas à Distribuidora de Papéis São Nicolau Ltda. (Contratos C-DEPJUR nº 100/2005 e nº 101/2005) e as cessões onerosas existentes no Porto de Angra dos Reis, todas objeto de ações judiciais em curso há vários anos.



Atual local de funcionamento da Anvisa no Porto do Rio de Janeiro. A Anvisa é um dos órgãos intervenientes no setor portuário. Cabe a Anvisa a emissão da Livre Prática (CPL) que é um documento de caráter intransferível, emitido mediante análise das condições operacionais e higiênico-sanitárias da embarcação e do estado de saúde dos seus viajantes por meio de análise documental ou inspeção a bordo.



Capítulo 4

PROMOÇÃO COMERCIAL

4.1 EVENTOS, FEIRAS E CONGRESSOS

As participações nos eventos, congressos, férias e seminários têm como objetivo promover ainda mais a imagem da CDRJ no mercado nacional e internacional. Dessa forma, prevemos a participação da empresa em pelo menos seis eventos nacionais e cinco internacionais.

4.2 NOVA MARCA

Outro ação no âmbito comercial é melhorar, modernizar e potencializar a imagem da CDRJ nos mercados nacional e internacional, pela troca do nome da empresa e aprimorando a logo.

Considerando o atual momento da empresa, de uma mudança para um paradigma de maior eficiência, evidenciado por: elevação do faturamento, redução de passivos, melhoria no nível de investimentos, dinamismo comercial e gestão técnica, a mudança de marca simboliza e evidencia a ruptura com um histórico que gerou uma imagem negativa para a empresa.

4.3 NOVO SITE

De acordo com dados do IBGE, em 2018, a Internet era utilizada pela grande maioria da população, em 79,1% dos domicílios brasileiros. Ou seja, a internet se tornou uma poderosa ferramenta para diversas ações, incluindo a promoção comercial.

Portanto, para que a empresa possa atingir toda comunidade portuária, incluindo, os investidores nacionais e internacionais, é importante que tenhamos um site alinhado com a atual exigência do mercado.

Em termos de promoção comercial, nosso site não possui um canal comercial, onde poderia ser apresentado aos clientes quais são nossos principais projetos e investimentos. Além do padrão visual ser ultrapassado, o site não gera interesse aos usuários e as poucas informações de interesse comercial e operacional não têm destaque.



Capítulo 5

DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Pode-se dizer que a gestão socioambiental é um conjunto de programas e práticas administrativas e operacionais voltados à proteção do ambiente e à saúde e segurança de trabalhadores, usuários e comunidade.

Nesse sentido, buscando ações, projetos e planos que possam mitigar os impactos, CDRJ possui diversos projetos de responsabilidade socioambiental, que envolvem os atores dos portos e as comunidades dos seus entornos, em sua maioria, realizados em parceria com as empresas arrendatárias dos terminais do Porto do Rio de Janeiro e, no ano de 2021, daremos continuidade às ações já existentes, bem como, expandiremos sua área de atuação.

Com a cobrança da sociedade e as mudanças na legislação, a sustentabilidade começou a pesar na decisão dos gestores e mostrou a necessidade de se implantar uma governança socioambiental e aceitar a sua importância para a organização.

5.1 FORTALECER A RELAÇÃO PORTO-CIDADE

As ações propostas a seguir também irão contribuir para que CDRJ melhore seu desempenho medido pelo Índice de Desempenho Ambiental (IDA) da Antaq - mostrando o comprometimento da empresa e da comunidade com os aspectos ambientais.

É notório, que com a expansão e desenvolvimento das operações portuárias, os conflitos passem a ter constantes conflitos de interesses. Por isso, é de suma importância que a administração portuária mantenha uma relação saudável com a cidade. Não se pode planejar o desenvolvimento dos portos sem considerar os impactos sociais, ambientais e culturais.



**REDE DE
SUSTENTABILIDADE
RECICLAPORTO RIO**



**PROJETO
SAÚDE NOS
PORTOS**



**AÇÕES
SOLIDÁRIAS**



**AÇÕES DE APOIO À
CAPACITAÇÃO E
INCLUSÃO SOCIAL**

5.1.1 REDE DE SUSTENTABILIDADE RECICLAPORTO RIO

Rede de apoio institucional, em conjunto com outros órgãos federais, com a finalidade de promover o intercâmbio de experiências e informações, por meio da implantação de ações conjuntas e de apoio mútuo, fomentando programas e ações interinstitucionais de sustentabilidade e de responsabilidade socioambiental. Especificamente na parte socioambiental, daremos continuidade ao Convênio de Cooperação já assinado com uma Cooperativa de catadores de lixo, para destinação adequada de resíduos recicláveis advindos da coleta seletiva nas dependências do Porto do Rio de Janeiro.

5.1.2 PROJETO SAÚDE NOS PORTOS

Os portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí integram o Projeto Saúde nos Portos, firmado por meio do Acordo de Cooperação Técnica entre a SNPTA e o Serviço Social do Transporte (SEST/SENAT), objetivando levar aos portuários e profissionais do setor do transporte logístico os principais serviços de saúde, preenchendo a escassez de tempo desses profissionais com a prevenção de doenças e promoção da conscientização sobre a importância de cuidar da própria saúde.

5.1.3 AÇÕES SOLIDÁRIAS

Ações a serem desenvolvidas em parceria com os arrendatários serão viabilizadas, ao longo do ano, doações de cestas básicas para as famílias cadastradas no Centro de Referência e Assistência Social (CRAS) do bairro do Caju, área de baixa renda no entorno do porto do Rio de Janeiro. Além disso, essas ações serão estendidas para famílias que possuem as mesmas características nos entornos dos Portos de Itaguaí, Angra dos Reis e Niterói.

5.1.4 AÇÕES DE APOIO À CAPACITAÇÃO E INCLUSÃO SOCIAL

Buscaremos maior aproximação com a comunidade dos entornos dos portos da CDRJ, estimulando por meio de convênios e parcerias, ações de capacitação e inclusão social, contribuindo para um relacionamento mais harmonioso entre Porto e a Cidade.

5.2 IMPLEMENTAR PROGRAMAS AMBIENTAIS



Programa de Gestão Ambiental da Operação no Porto do Rio de Janeiro tem a finalidade de mitigar os impactos ambientais decorrentes da operação portuária, nas dependências do Porto do Rio de Janeiro, contemplando as medidas adequadas para a gestão ambiental responsável da operação do empreendimento da autoridade portuária nos próximos anos. Nele serão informadas as equipes técnicas responsáveis, as formas de acompanhamento e fiscalização ambiental, incluindo o uso de indicadores ambientais, avaliação das não conformidades e o cronograma de atividades a serem executadas.



Atualização do status de gerenciamento de áreas contaminadas no Porto do Rio de Janeiro: em conjunto com as empresas arrendatárias serão analisadas e atualizadas as áreas identificadas no estudo de Modelo Conceitual (disponível em Controllab - Maio 2013) do Porto do Rio de Janeiro, bem como, de outras áreas que eventualmente tenham sido identificadas posteriormente.



Certificado de Aprovação do Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro: o projeto executivo objetivando a obtenção do Certificado será entregue àquela instituição, responsável pela análise, ainda no primeiro trimestre de 2021. A expectativa é que o Certificado seja outorgado até o final do primeiro semestre, proporcionando à Companhia total regularidade e permitindo destravar alguns entraves burocráticos em diversos órgãos, entre eles o órgão ambiental estadual, responsável pela emissão das licenças dos portos da CDRJ.



Plano de Gerenciamento de Áreas Contaminadas da área de Porto público do Porto do Rio de Janeiro.

5.3 AUDITORIAS AMBIENTAIS

Entende-se por Auditoria Ambiental independente o procedimento sistemático, realizado por uma entidade externa à empresa, que visa avaliar sua adequação às normas e demais critérios de proteção e valorização do meio ambiente. No caso de CDRJ estamos sujeitos à necessidade de realização de Auditoria Ambiental, anualmente e baseada na Diretriz DZ-56 Instituto Estadual do Ambiente (INEA), para atendimento do órgão ambiental estadual, e à Auditoria Ambiental, bi anualmente, baseada na Resolução n. 306/2002 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), para atendimento ao órgão ambiental federal.

5.4 PLANOS E PROGRAMAS AMBIENTAIS



PLANO DE
GERENCIAMENTO
DE
RESÍDUOS SÓLIDOS



PLANO
DE
AJUDA MÚTUA



GERENCIAMENTO DE
RISCOS OCUPACIONAIS
PROGRAMA DE
GERENCIAMENTO DE
RISCOS

5.4.1 PLANO DE GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS – PGRS

Documento integrante do sistema de gestão ambiental que aponta e descreve as ações relativas ao manejo dos resíduos sólidos gerados, buscando minimizar a geração de resíduos na fonte, adequar a segregação na origem, controlar e reduzir os riscos ao meio ambiente e assegurar o correto manuseio e disposição final, de acordo com a legislação vigente, garantindo uma boa gestão sobre os resíduos gerados e manuseados na dentro dos portos organizados da CDRJ.

5.4.2 PLANO DE AJUDA MÚTUA – PAM

Regulamentado pela NR-29, que dispõe sobre a segurança e saúde no trabalho portuário, o Plano de Ajuda Mútua (PAM) constitui um plano de segurança que visa à prevenção, controle e mitigação de emergências que possam ocorrer nas empresas do porto organizado ou em áreas comuns do porto, incentivando a atuação cooperativa e de forma organizada. O PAM é composto por empresas e órgãos públicos como o Corpo de Bombeiros e a Defesa Civil, além de órgãos ambientais fomentando a atuação de forma conjunta dos seus integrantes na resposta às emergências e na prevenção, controle e mitigação delas, sempre buscando otimizar a utilização dos recursos humanos e materiais existentes nas empresas participantes.

5.4.3 GERENCIAMENTO DE RISCOS OCUPACIONAIS - GRO E PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RISCOS - PGR

As Portarias 6.730 e 6.735, de 09 e 10 de março de 2020, respectivamente, ditam novas diretrizes para o Gerenciamento de Riscos Ocupacionais (GRO) e o Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) - que extingue o PPRA, bem como quanto à metodologia utilizada para avaliar a exposição a agentes ambientais. O GRO e o PGR são abordados nas normas regulamentadoras (NR), NR-1 – Disposições Gerais e Gerenciamento de Riscos Ocupacionais, já a NR-9 trata da Avaliação e Controle das Exposições Ocupacionais a Agentes Físicos, Químicos e Biológicos, focando na metodologia de avaliação.

5.5 AGENDA AMBIENTAL

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) definem as prioridades e aspirações globais para 2030 e representam uma grande oportunidade de diminuir ou erradicar as desigualdades econômicas e sociais, colocando o mundo numa trajetória mais sustentável. O Brasil participou das negociações e acordou com os 17 objetivos e 169 metas envolvendo temáticas diversificadas. CDRJ está alinhada com os princípios de desenvolvimento sustentável e suas ações visam uma abordagem holística e integrada, de respeito ao meio ambiente e de desenvolvimento socioeconômico no seu entorno.

5.6 CARGA PERIGOSA

Revisão e atualização dos Instrumentos Normativos que regulamentam a Movimentação de Cargas Perigosas nos Portos Organizados do Estado do Rio de Janeiro. Mapeamento dos riscos ambientais, de saúde e segurança do trabalho, relacionados à movimentação de Cargas Perigosas nos portos da CDRJ. Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR): Visando o atendimento ao exposto na Resolução Antaq nº 2230 de 2011, será elaborado o referido plano com o objetivo de permitir à autoridade portuária e os responsáveis por instalações portuárias, sempre que couber, efetuar análises sobre o trânsito de produtos perigosos em suas respectivas instalações.

5.7 GESTÃO AMBIENTAL E SEGURANÇA DO TRABALHO

No decorrer do ano de 2021, em conjunto com a Superintendência de Tecnologia da Informação (Suptin), será implementada ferramenta tecnológica que permita a fiscalização ambiental, de saúde e segurança do trabalho por meio do monitoramento remoto, trazendo mais agilidade no tempo de resposta às não conformidades detectadas e permitindo agir em conjunto com a operação portuária



Capítulo 6

INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

A CDRJ vem conduzindo um conjunto de projetos para modernizar sua infraestrutura e elevar a competitividade dos portos por ela administrados. As iniciativas incluem todos os modais: rodoviário, ferroviário, dutoviário e aquaviário.

O portfólio de projetos em andamento tornará ainda mais eficiente a conectividade dos portos do RJ com sua hinterlândia, posicionando-os num novo patamar de eficiência, para atrair mais rotas, cargas e impulsionar novos arrendamentos, gerando um ciclo virtuoso de investimentos que impulsionam novos investimentos.

6.1 PORTO DO RIO DE JANEIRO E NITERÓI

6.1.1 PORTÃO 32

Com a iminente implantação da Avenida Portuária, via exclusiva para veículos de carga que liga a Av. Brasil ao Porto do Rio de Janeiro, a melhoria no fluxo rodoviário será significativa, pois além de reduzir os conflitos com o trânsito da cidade, o novo acesso permitirá agilizar muito a entrada e saída na área portuária.

IMAGEM 10 ÁREAS DESTINADAS A CESSÃO DE USO NO PORTO RIO DE JANEIRO.



FONTE: MAPA GOOGLE EARTH, ADAPTADO PELA CDRJ.

No momento da elaboração deste documento, a obra estava na fase de licitação com previsão de conclusão até final maio de 2021, e investimento orçado em R\$ 3,6 milhões.

6.1.2 OBRAS DE RECUPERAÇÃO DO SISTEMA FERROVIÁRIO

Com investimento estimado em R\$ 2,8 milhões, a extensão a ser recuperada é de em torno de 500 metros, e após o início das obras, estimamos que a conclusão ocorra em até 6 (seis) meses.

6.1.3 OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO CAIS DA GAMBOA

Com previsão de investimentos da ordem de R\$ 195 milhões e uma das principais obras para o Porto do Rio de Janeiro, após a execução dos trabalhos, o calado do Porto aumentará da cota - 8,00 m para a cota - 13,50 m. As profundidades atuais não atendem a demanda das grandes embarcações, que necessitam de aproximadamente, 13,50 m de calado. Consequentemente, o Porto do Rio de Janeiro deixa de incrementar os mercados já existentes e também de explorar novas possibilidades. O valor mencionado no início desse item contempla apenas uma parte do previsto.

6.1.4 OBRAS DE DRAGAGEM

O serviço de dragagem de manutenção e aprofundamento dos berços de atracação ainda não possui uma definição com relação aos investimentos previstos, tempo de obra, nem o volume a ser retirado. Porém, já foram iniciadas as tratativas com o Instituto Nacional De Pesquisa Hidroviária (INPH) para se iniciar o planejamento deste importante projeto, que certamente irá contribuir sobremaneira para as operações do Porto do Rio de Janeiro.

6.1.5 SERVIÇOS REGULARES DE BATIMETRIA

Visando garantir que as manobras ocorram sem interrupções por falta de profundidade, alinhado ao aumento da segurança marítima, está em estudo a contratação dos serviços de batimetria periódica nos portos do Rio de Janeiro e Niterói, ação que também será executada aos demais portos sob administração por CDRJ.

6.1.6 IMPLANTAÇÃO DO CALADO DINÂMICO

Aumento na segurança da navegação, além de proporcionar um aumento do calado do porto de aproximadamente 1 metro, permitindo o acesso de navios maiores ou mais carregados. Ação similar que será adotada também ao Porto de Itaguaí.

6.2 PORTO DE ITAGUAÍ E ANGRA DOS REIS

6.2.1 SERVIÇOS REGULARES DE BATIMETRIA

Como dito anteriormente, nos portos de Itaguaí e Angra dos Reis também serão executados serviços rotineiros de batimetria, que assim como os portos localizados na Baía de Guanabara, exigem o máximo de atenção, pois é de fundamental importância para o desempenho da empresa garantir que 100% dos navios possam atracar em segurança nos portos e terminais situados no complexo do Porto de Itaguaí.

6.2.2 IMPLANTAÇÃO DO CALADO DINÂMICO

Projeto que tem como objetivo viabilizar o aumento do calado estático de 17,80 m para um calado dinâmico de até 18,50 m, dentro de determinada janela de manobra, resultante de variáveis meteorológicas analisadas, inclusive considerando a variação das marés. Importante salientar, que essa possibilidade de ganho no calado dos navios, aumenta a produtividade dos terminais, gerando conseqüentemente crescimento na movimentação de carga. O projeto está previsto para ser concluído no 1º trimestre de 2021.

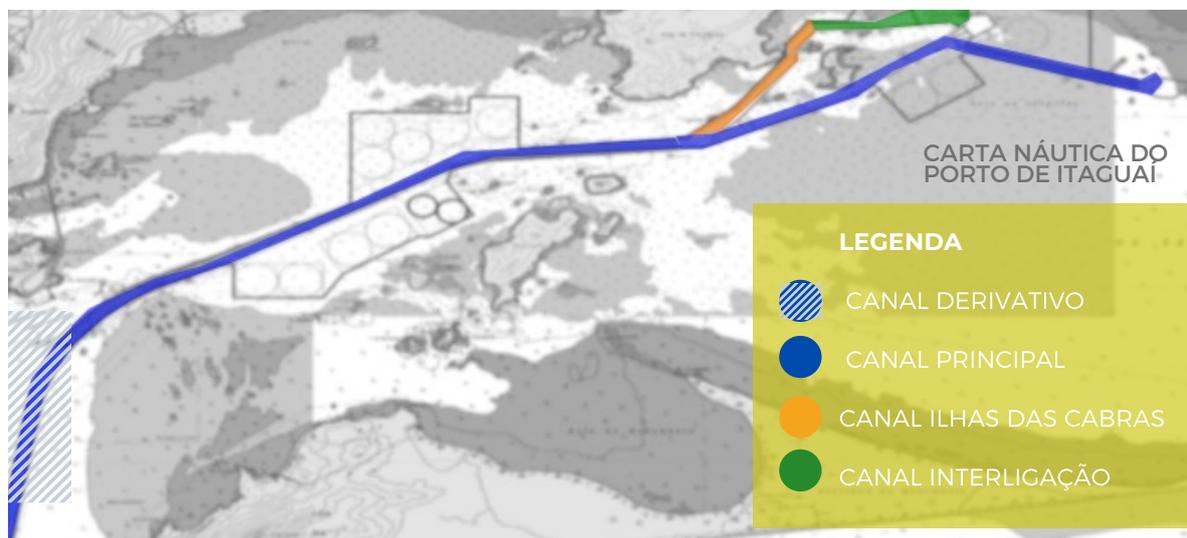
6.2.3 IMPLANTAÇÃO DO CANAL DERIVATIVO

Adequação da entrada da "barra" até os berços de atracação para evitar conflito de horário de manobras de navios que se dirigem ao Terminal de Uso Privado, que também fazem uso do acesso marítimo. Como resultado, teremos maior produtividade nos terminais arrendados do Porto. No momento de elaboração deste documento, a licitação para contratação de empresa para realizar os trabalhos de sondagem havia sido recém concluída e os serviços estavam para ser iniciados. Previsão de conclusão para o 1º trimestre de 2021. Ainda não temos valores, porém, já foram iniciadas as tratativas com o INPH.

6.2.4 DERROCAGEM DO CANAL DE ACESSO

Estabelecimento da profundidade mínima do canal de acesso em 20,0 m, permitindo que os navios de minério possam sair com calado de 18,20 m, aumentando assim a produtividade dos terminais. Projeto com início previsto para o 1º trimestre de 2021.

IMAGEM 11. PROJETOS NO ACESSO AQUAVIÁRIO.



FONTE: MARINHA DO BRASIL. ADAPTADO PELA CDRJ.

6.2.5 ADEQUAÇÃO DE FUNDEIO PARA NAVIOS CARREGADOS

Necessidade de prover área de fundeio para navios carregados com calado de até 18,50 m, visando a atender a ocorrências com navios por problemas técnicos que impeçam a sua navegabilidade, com conseqüente interdição do canal. Outro ponto relevante é a possibilidade de, ocorrendo o fechamento de barra por questões meteorológicas, fundear navio carregado e entrar com navio leve que já está no fundeadouro interno, possibilitando o aumento de produtividade. Daremos início à análise de aproveitamento de área com profundidade necessária visando minimizar os custos de dragagem. Previsão de conclusão 1º trimestre 2021.

6.2.6 IMPLANTAÇÃO DE SINAL VIRTUAL NA INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA

Este projeto tem o objetivo de evitar a interrupção da navegação no acesso ao porto por problemas na sinalização náutica, boias, por abaloamento, furtos e defeitos, que podem ser sanados com a implantação do sinal virtual, eliminando as interrupções de manobras que impactam na produtividade do porto. Será realizada aquisição da estação base de AIS, cujo equipamento possibilitará a emissão dos sinais. Estima-se que a conclusão desta ação seja no 1º trimestre de 2021.

6.2.7 INFORMATIZAÇÃO DO ACESSO TERRESTRE

Buscando agilizar o processo de entrada dos veículos ao porto, uma das ações está relacionada ao aperfeiçoamento do controle e liberações nos acessos. Melhorando a eficiência no fluxo rodoviário, elevam-se os indicadores operacionais, colaborando cada vez mais para a competitividade do complexo. Nossa previsão para conclusão desta ação é no 1º trimestre 2021. Estimamos que os ganhos serão similares ao que ocorreu no Porto do Rio, que, onde o tempo para liberação dos veículos de carga passou de 7 dias para 7 horas.

6.2.8 OBRAS DE RECUPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

A recuperação das vias se torna um importante aspecto quando trata-se dos veículos. Além de melhorar a trafegabilidade e evitar prejuízos àqueles que fazem uso da via, a recuperação do sistema permite uma redução no custo de transporte por caminhões, pois sabemos que, em rodovias mal conservadas, ocorre o derramamento dos grãos que estão sendo transportados. No momento de elaboração deste documento, a obra estava em fase de contratação, com previsão para execução em 2021. O investimento girou em torno de R\$ 3,8 milhões, contemplando toda estrutura de circulação.



PORTO DE ITAGUAÍ

CDRJ está atenta as exigências do mercado portuário, por isso estão diversas ações e projetos para os portos administrados pela companhia.



Capítulo 7

INICIATIVAS DE MODERNIZAÇÃO DA GESTÃO PORTUÁRIA

7.1 ATUALIZAÇÃO DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO (PDZ)

Pretendendo melhorar o planejamento e reordenamento do espaço ocupacional dos portos, a efetivação dos novos PDZs permitirá por parte CDRJ um alinhamento na utilização das áreas que ainda estão disponíveis em consonância com as práticas adotadas em diversos locais ao redor do mundo, isto é, um crescimento ordenado e planejado.

7.1.1 PORTOS DO RIO DE JANEIRO E NITERÓI

A última atualização dos PDZs dos portos do Rio de Janeiro e Niterói ocorreu em dezembro de 2016 e maio de 2019, respectivamente. O plano será atualizado ao longo do ano, visando ao melhor zoneamento de cargas, buscando compatibilizar a eficiência portuária com as externalidades geradas pela movimentação de cargas.

7.1.2 PORTOS DE ITAGUAÍ E ANGRA DOS REIS

Situação similar ao item 7.1.1, cuja a última atualização dos PDZs dos portos de Itaguaí e Angra dos Reis ocorreu em junho de 2019, portanto, recentes. O PDZ será atualizado ao longo do ano, visando ao melhor zoneamento de cargas, buscando contribuir para alavancar o potencial de Itaguaí para sua vocação de porto indústria.

7.2 ALTERAÇÃO DAS POLIGONAIS

Considerando os aspectos jurídicos envolvendo a delimitação do Porto Organizado, a atualização dos limites de competências se tornam fundamentais, estabelecendo limites territoriais junto à toda comunidade portuária, garantindo áreas destinadas aos arrendamentos e evitando sobreposição de jurisdições.

7.3 ATUALIZAR O REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO

O Regulamento de Exploração dos Portos (REP) é um documento que exhibe as principais características do funcionamento do porto, bem como, descreve diversas orientações a serem seguidas pelos usuários, objetivando potencializar as operações, zelando pelo cumprimento das normas vigentes.

Assim, buscando se manter ativa no mercado, observando os assuntos relacionados à segurança do trabalho, meio ambiente e operacional, CDRJ entende a necessidade de atualizar os documentos REPs dos portos, tanto para Rio de Janeiro quanto Itaguaí. A meta para elaboração do novo documento é o 1º semestre de 2021.

7.4 VESSEL TRAFFIC MANAGEMENT INFORMATION SYSTEM (VTMIS)

O VTMIS, sistema de informações e gerenciamento do tráfego de navios, está sendo implantado no Porto do Rio, para posteriormente ser instalado no Porto de Itaguaí. O projeto foi dividido em 4 (quatro) fases:

- Fase 1 - referente ao projeto básico e executivo. Previsão de entrega é maio de 2021;
- Fase 2 - destina-se à implantação do sistema incluindo Centro de Controle Operacional estações remotas, repetidoras de dados e CFTV, qualificação e treinamento. Previsão dezembro de 2022;
- Fase 3 e 4 - Assistência à operação e manutenção, respectivamente. Previsão 2º semestre de 2023.

O Centro de Comando e Controle de Segurança Portuária (CCCSP) do Porto do Rio de Janeiro é um dos exemplos dos investimentos que CDRJ pretende adotar para melhorar sua eficiência.



7.5 SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE ACESSO DOCAS (SGAD)

O Sistema de Gerenciamento de Acesso DOCAS (SGAD) que atualmente está em operação no Porto do Rio de Janeiro também será replicado ao Porto de Itaguaí. O sistema permite o controle informatizado do acesso terrestre (veículos e pessoas) e é integrado ao sistema de agendamento dos terminais de cargas.

Trata-se de um grande avanço para os portos administrados por esta Autoridade Portuária, que ganharão em eficiência operacional, assim como todos os envolvidos na cadeia logística do comércio exterior. O novo sistema promoverá ganhos significativos como mais segurança, menor custo, maior fluidez e rapidez no fluxo de cargas, mais qualidade no serviço prestado e redução do tempo de espera da permissão, que era de até sete dias e passou a ser de apenas sete horas, além de contribuir para a preservação do meio ambiente. O sistema ainda permite gerar relatórios, pesquisas e filtros que auxiliam no trabalho de gestão responsável pelas diretrizes e planejamento das atividades desenvolvidas pela Guarda Portuária, tornando o porto cada vez mais seguro.



7.6 SISTEMA DE GESTÃO PORTUÁRIA (SIGPORT)

O Sistema de Gestão Portuária (SIGPORT) será implantado nos quatro portos sob a gestão da CDRJ. Um dos principais objetivos é substituir os atuais sistemas que trabalham de forma independente, o que demanda inúmeros retrabalhos desnecessários, fato que consequentemente acaba prejudicando a eficiência das operações. Como exemplo de melhorias podemos mencionar a agilidade na emissão das guias de pagamentos, integração com o Porto Sem Papel (PSP), facilitando no recebimento de informações mercantis, entre outras ferramentas que vem ao encontro das necessidades do mercado.

7.7. PORT COMMUNITY SISTEM (PCS)

Adotado em diversos portos ao redor do mundo, o PCS é um sistema tecnológico para integração de dados do comércio marítimo. O projeto que é viabilizado pelo Prosperity Fund, fundo de investimento britânico para países em desenvolvimento, promete diminuir

o tempo de importação e exportação das mercadorias. Como meta, busca-se que a importação seja reduzida em dois dias e a exportação para apenas um.

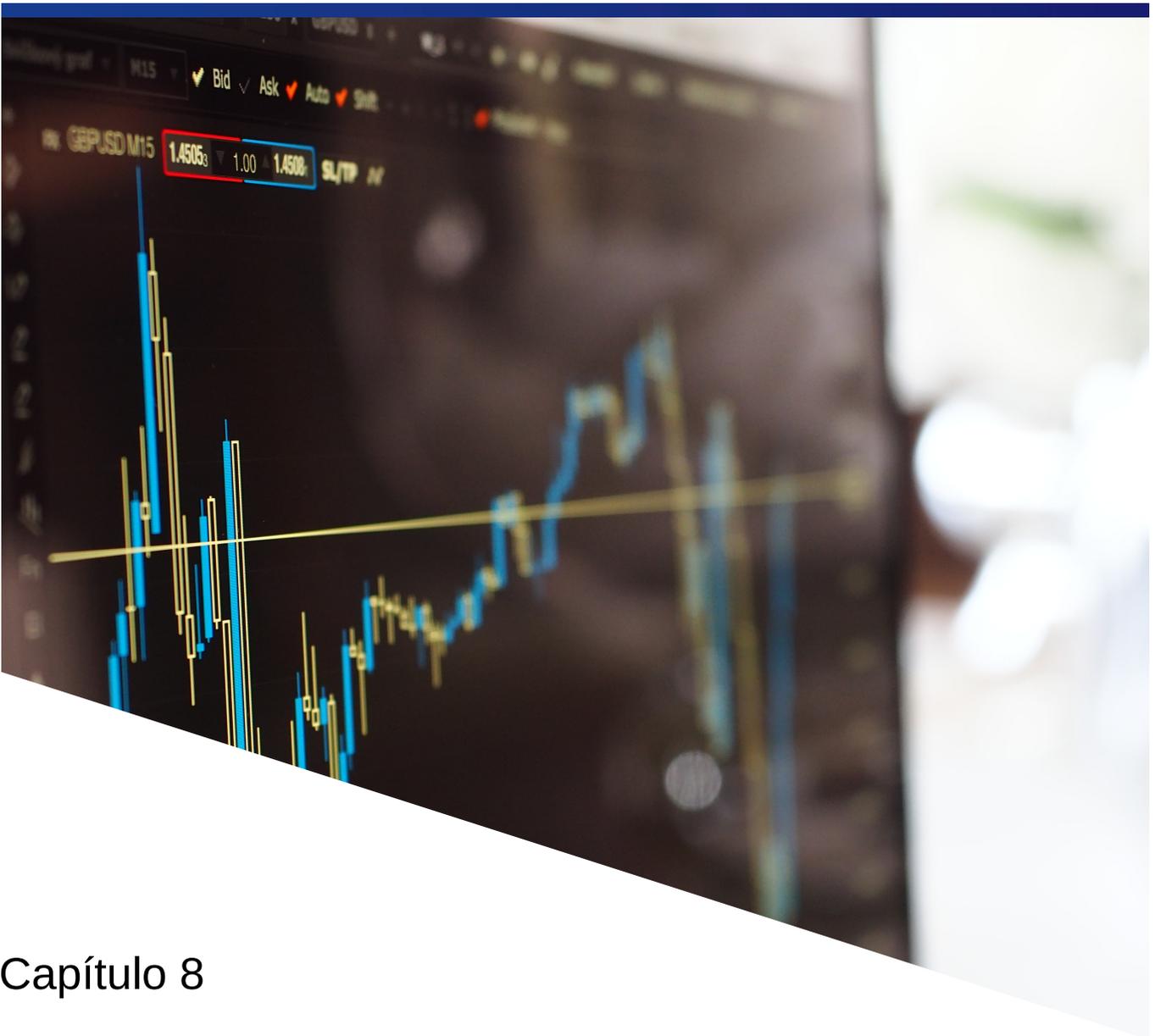
A plataforma também permitirá que pequenas e médias empresas tenham maior acesso ao mercado marítimo tanto quanto as grandes companhias. A estimativa é que todo o projeto leve cerca de 3 anos.

7.8 INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE - ISPS CODE

O *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) é um código internacional que visa a segurança e a proteção de navios e instalações portuárias, elaborado pela Organização Marítima Internacional (IMO), pertencente à Organização das Nações Unidas (ONU) e aprovado pelo Governo Brasileiro em forma de lei.

Para que uma administração portuária tenha seu certificado aprovado pela Comissão nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) é necessário que a administração portuária submeta um estudo sobre avaliação de Risco e Institucionalização de um Plano de Segurança.

Tendo em vista que em 2015 o Porto de Itaguaí foi desalfandegado por não cumprir as exigências da Conportos, visando reestabelecer os padrões de segurança exigidos e voltar a ter sua habilitação, pretendemos concluir, ainda no primeiro trimestre de 2021, o estudo de avaliação de risco e Plano de Segurança.



Capítulo 8

INVESTIMENTOS E RECEITAS

Este capítulo traz informações sobre as projeções de investimentos, tanto por parte da administração portuária quanto dos arrendatários. Ademais serão apresentadas as projeções de receitas, tanto as tendenciais, com base nos contratos em vigor, como as incrementais, previstas a partir dos novos negócios.

Neste documento, são considerados novos negócios: arrendamentos, contrato de transição, cessão onerosa, nova forma de cobrança da tabela I, alienações e encontro de contas.

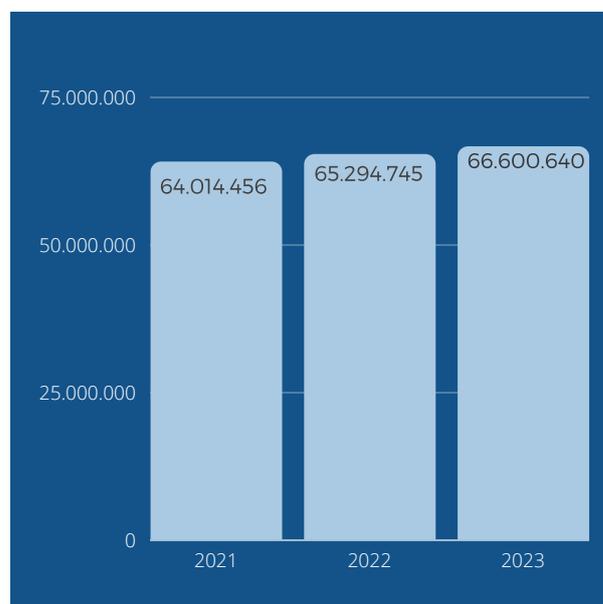
Para cálculo do receita tendencial, estão contemplados os atuais arrendatários dos portos do Rio de Janeiro, Itaguaí Niterói e Angra dos Reis.

Vale ressaltar que para as receitas foram considerados 3 (três) cenários:

- Conservador;;
- Base;
- Desafiador.

Salienta-se que, para chegar aos valores apresentados, a equipe técnica utilizou informações disponibilizadas pelos arrendatários, acompanhamento do mercado nacional e internacional, câmbio e também o impacto causado pela Covid-19.

GRÁFICO 3. PREVISÃO DE MOVIMENTAÇÃO (EM T)



FONTE: CDRJ.

Com relação ao desempenho esperado para os próximos anos, CDRJ e seus arrendatários entendem que haverá um aumento na demanda pelas toneladas movimentadas. Como apresentado no Gráfico 3, o incremento das cargas movimentadas deve ficar próximo a 2% ao ano, isto é, 64 milhões de toneladas. Caso essa projeção venha a se confirmar, o complexo portuário administrado pela CDRJ continuará a figurar entre os 5 principais do Brasil.

O cenário das principais cargas não deve sofrer grandes alterações em 2021. Portanto, acreditamos que o minério de ferro continuará a ser a principal mercadoria movimentada pelo Porto de Itaguaí, enquanto no Rio de Janeiro as mercadorias transportadas por contêineres tendem a ter a maior fatia do mercado. Fato que poderá impulsionar o mercado de contêiner é a expansão da malha ferroviária, atualmente administrada pela concessionário MRS Logística.

Já nos portos de Niterói e Angra dos Reis, acreditamos que esses terminais continuarão a desempenhar um papel de relevância para atendimento às operações *offshore* e apoio portuário.

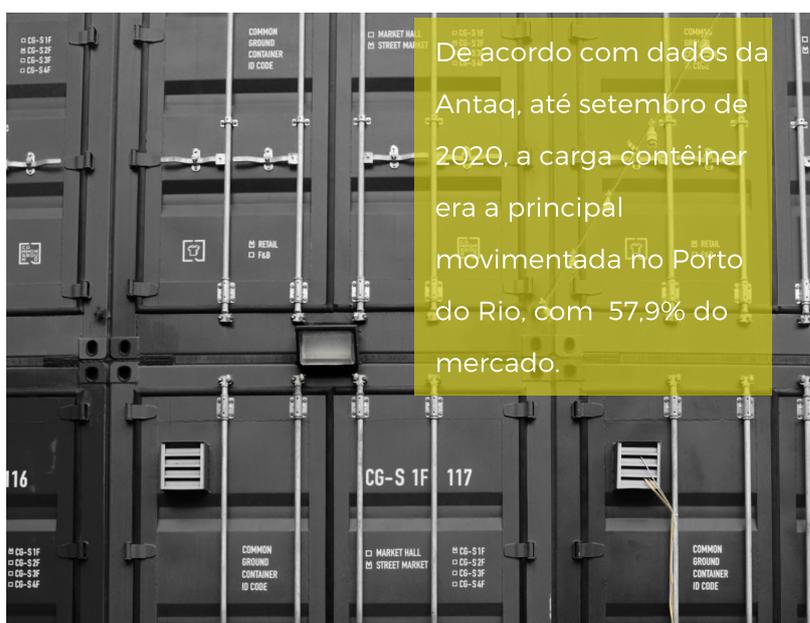
8.1 PREVISÃO DE INVESTIMENTOS

Com o objetivo de alavancar os portos administrados pela CDRJ, a previsão dos investimentos a curto prazo é bastante significativa.

No caso da CDRJ, os valores que compreende o presente plano, isto é, de 2021 a 2023, foram utilizados aqueles previstos no Plano Plurianual (PPA) vigente.

Para os arrendatários, os prazos para os investimentos são estimados que ocorram até 2023.

Para os resultados dos novos arrendamentos, foram consideradas as premissas do cenário Base. Os valores de investimentos foram advindos dos Capex retirados dos EVTEAs. No caso dos terminais Multiuso 1, 2 e 3, como não há estudos concluídos, os valores de investimentos não foram considerados, desta forma, evitando projeções sem fundamentação técnica comprobatória.



TOTAL PREVISTO ATÉ 2023 R\$ 2,133 BILHÃO.

| | | | |
|----|-------------------------|-----------------|----|
| 21 | ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA | R\$ 841 MILHÕES | 23 |
| | ARRENDAMENTOS EM VIGOR | R\$ 721 MILHÕES | |
| | NOVOS ARRENDAMENTOS | R\$ 571 MILHÕES | |

8.2 PREMISSAS FINANCEIRAS

Para a elaboração da projeção das receitas oriundas de arrendatários foram utilizadas as seguintes premissas:

8.2.1 AMBIENTE DE NEGÓCIOS

O ambiente de negócios está composto por variáveis que afetam a geração de receitas das arrendatárias e, conseqüentemente, da CDRJ.

- As parcelas fixas dos contratos são atualizadas anualmente pelo Índice Geral de Preços do Mercado (IGP-M) ou Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). A fonte utilizada nesses cálculos foi a estimativa dos próximos anos projetada pelo Banco Central (Bacen), em seu Relatório Focus;
- Para verificar os distintos cenários para a cotação do dólar, foram feitas pesquisas em diferentes fontes com o intuito de verificar as projeções mais e menos otimistas. Para este trabalho, foram consideradas as projeções do dólar elaboradas pelo Bacen, Bradesco e Itaú;
- Com relação às projeções para percentual de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), foram utilizadas projeções do Bacen, Bradesco e o Fundo Monetário Internacional (FMI). Nestas projeções o Itaú foi substituído pelo FMI uma vez que as projeções feitas pelo banco para o PIB eram muito semelhantes às realizadas pelo Itaú. Para ter um cenário que espelhem maior diferença foram adotadas as projeções do FMI.

8.2.2 ARRENDATÁRIOS

As informações prestadas pelos arrendatários teve como objetivo principal elaborar uma projeção com certo grau de acerto. Por isso, a CDRJ contatou as arrendatárias para obter suas estimativas para 2021 e, a partir daí, poder realizar suas projeções para 2022 e 2023.

No caso específico do minério, maior fonte de receitas da CDRJ, foi realizada uma projeção dos preços de venda FOB praticados até outubro de 2020, realizadas estimativas baseadas em variações do preço futuro do minério ferro no mercado internacional.

8.2.3 VARIAÇÃO CAMBIAL

No que concerne as premissas utilizadas a variação cambial, estimativa do PIB e índices de inflação, foram utilizados as seguintes premissas:

- Cenário conservador: teve como fonte de pesquisa o Fundo Internacional Monetário (FMI);
- Cenário base: origem dos dados advindos de análise realizada no Banco Central do Brasil (BCB);
- Cenário desafiador: fonte de pesquisa Banco Itaú.

| DÓLAR | VALOR R\$ | | |
|-------|-------------|------|------------|
| | CONSERVADOR | BASE | DESAFIADOR |
| 2020 | - | - | - |
| 2021 | 5,20 | 5,29 | 5,16 |
| 2022 | 5,00 | 5,24 | 5,00 |
| 2023 | 4,94 | 5,32 | 4,84 |

FONTE: CENÁRIO CONSERVADOR: WWW.IMF.ORG/EN/PUBLICATIONS/WEO/ISSUES/2020/09/30/WORLD-ECONOMIC-OUTLOOK-OCTOBER-2020; WWW.BCB.GOV.BR/PUBLICACOES/FOCUS/CRONOLOGICOS; WWW.ITAUI.COM.BR/ITAUBBA-PT/ANALISES-ECONOMICAS/PROJECOES

8.2.4 ESTIMATIVA PIB

| PIB | VARIÇÃO % | | |
|------|-------------|--------|------------|
| | CONSERVADOR | BASE | DESAFIADOR |
| 2020 | - | - | - |
| 2021 | ↑ 2,80 | ↑ 3,34 | ↑ 3,50 |
| 2022 | ↑ 2,20 | ↑ 2,50 | ↑ 3,00 |
| 2023 | ↑ 2,20 | ↑ 2,50 | ↑ 3,00 |

FONTE: CENÁRIO CONSERVADOR: WWW.IMF.ORG/EN/PUBLICATIONS/WEO/ISSUES/2020/09/30/WORLD-ECONOMIC-OUTLOOK-OCTOBER-2020; WWW.BCB.GOV.BR/PUBLICACOES/FOCUS/CRONOLOGICOS; WWW.ITAU.COM.BR/ITAUBBA-PT/ANALISES-ECONOMICAS/PROJECOES

8.2.5 ÍNDICES DE INFLAÇÃO

| ÍNDICES DE INFLAÇÃO | IPCA (%) | IGP-M (%) |
|---------------------|----------|-----------|
| 2020 | - | - |
| 2021 | 3,10 | 4,34 |
| 2022 | 3,50 | 4,00 |
| 2023 | 3,25 | 3,69 |

FONTE: EXPECTATIVAS DE MERCADO SEGUNDO FOCUS BACEN DE 30 DE OUTUBRO DE 2020.

8.3 PREVISÃO DE RECEITAS

8.3.1 RECEITAS DOS CONTRATOS DE ARRENDAMENTOS

Os valores apresentados a seguir contemplam dados referentes aos 4 (quatro) portos administrados pela CDRJ.

| ANO |  CONSERVADOR |  BASE |  DESAFIADOR |
|------|---|--|--|
| 2021 | R\$ 574.010.809,50 | R\$ 603.412.775,39 | R\$ 615.454.339,31 |
| 2022 | R\$ 525.067.782,24 | R\$ 555.480.845,67 | R\$ 578.410.391,52 |
| 2023 | R\$ 505.566.434,77 | R\$ 547.921.372,89 | R\$ 576.962.493,48 |

8.3.2 RECEITAS INCREMENTAIS

Para as estimativas de receita incremental, seguimos o modelo desenvolvido no Plano de Negócios 2020 com os 4 tópicos de atividades:



As projeções dos cenários mencionados a seguir, foram elaboradas considerando as expectativas nos prazos de conclusão dos procedimentos licitatórios, o que podem antecipar ou atrasar o recebimento de receita incremental.

No que tange ao plano de desinvestimento, negociações que envolvem terceiros (tanto privado quando público) e ritos burocráticos, essas podem não ser concluídas no prazo previsto.

Com relação aos valores apresentados para os arrendamentos, foram considerados aqueles apresentados nos diversos EVTEAs que estão em posse da CDRJ.

A seguir são apresentados os valores e as premissas utilizadas para cada uma das ações. Além disso, utilizamos a mesma formatação apresentada para questões contratuais e adotamos três cenários distintos.

| |  |  |  |
|------|---|---|---|
| ANO | CONSERVADOR | BASE | DESAFIADOR |
| 2021 | R\$ 8.360.000,00 | R\$ 138.690.000,00 | R\$ 238.010.000,00 |
| 2022 | R\$ 234.330.000,00 | R\$ 395.640.000,00 | R\$ 587.5400.000,00 |
| 2023 | R\$ 390.590.000,00 | R\$ 564.260.000,00 | R\$ 584.760.000,00 |

8.4 RECEITA TOTAL ESTIMADA

Os valores informados a seguir contemplam as receitas oriundas dos contratos de arrendamentos, novo formato de cobrança da tabela I e III, gestão de negócios e transferência de propriedades.

| CENÁRIOS | | | |
|--|-----------------------|-----------------------|-------------------------|
| CONSERVADOR | 2021 | 2022 | 2023 |
| A. Receitas: contratos de arrendamentos: | 574.010.809,55 | 525.067.782,24 | 505.566.434,77 |
| B. Receita Incremental: | | | |
| B.1 Cobrança do acesso aquaviário | 0,00 | 102.000.000,00 | 172.530.000,00 |
| B.2 Novos Negócios | 8.360.000,00 | 55.730.000,00 | 28.810.000,00 |
| B.3 Gestão de Contratos | 0,00 | 6.000.000,00 | 21.700.000,00 |
| B.4 Transferência de propriedades | 0,00 | 70.600.000,00 | 167.550.000,00 |
| TOTAL (A + B): | 582.370.809,55 | 759.397.782,24 | 896.155.434,77 |
| BASE | 2021 | 2022 | 2023 |
| A. Receitas: contratos de arrendamentos | 603.412.775,39 | 555.480.845,67 | 547.921.372,89 |
| B. Receita Incremental: | | | |
| B.1 Cobrança do acesso aquaviário | 43.330.000,00 | 172.530.000,00 | 172.530.000,00 |
| B.2 Novos Negócios | 20.200.000,00 | 81.910.000,00 | 84.890.000,00 |
| B.3 Gestão de Contratos | 8.160.000,00 | 21.700.000,00 | 3.700.000,00 |
| B.4 Transferência de propriedades | 67.000.000,00 | 119.500.000,00 | 303.150.000,00 |
| TOTAL (A + B): | 742.102.775,39 | 951.120.845,67 | 1.112.191.372,89 |

| CENÁRIOS | Valores em reais (R\$). | | |
|---|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| DESAFIADOR | 2021 | 2022 | 2023 |
| A. Receitas: contratos de arrendamentos | 615.454.339,31 | 578.410.391,52 | 576.962.493,48 |
| B. Receita Incremental: | | | |
| B.1 Cobrança do acesso aquaviário | 67.490.000,00 | 172.530.000,00 | 172.530.000,00 |
| B.2 Novos Negócios | 11.990.000,00 | 140.810.000,00 | 61.830.000,00 |
| B.3 Gestão de Contratos | 27.080.000,00 | 3.700.000,00 | 3.700.000,00 |
| B.4 Transferência de propriedades | 131.450.000,00 | 270.490.000,00 | 346.700.000,00 |
| TOTAL (A + B): | 853.464.339,31 | 1.165.940.391,52 | 1.161.722.493,48 |

Os valores informados como Receita Total contemplam as ganhos advindos dos contratos de arrendamentos em vigência, novo formato de cobrança da tabela I e III, gestão de contratos, novos negócios e por fim, a concretização na transferência dos imóveis que fazem parte do plano de desinvestimento.

No gráfico abaixo, acrescentamos nas projeções da receita total de 2021 a 2023 o valor de R\$ 44 milhões (ano 2020) referente a outras receitas administrativas não demonstradas nesse plano porém constam historicamente no faturamento total da empresa.

R\$ 742 MILHÕES

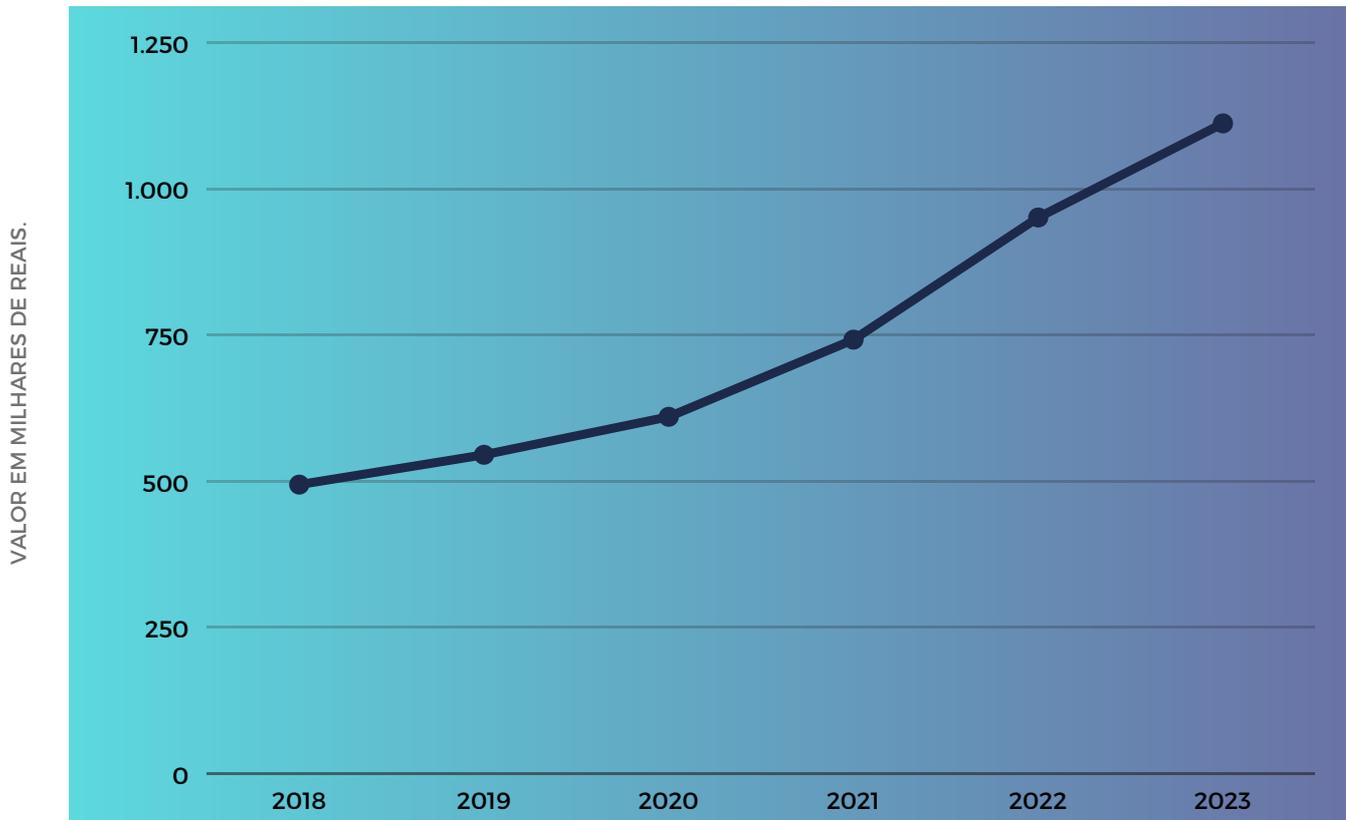
Receita total para 2021

21,64%

Previsão() de aumento na receita tendencial se comparado a 2020.*

() Para 2020 foi utilizado a projeção de receita.*

GRÁFICO 3. RECEITA TOTAL DO CENÁRIO BASE PARA OS PORTOS ADMINISTRADOS PELA CDRJ.



FONTE: CDRJ.