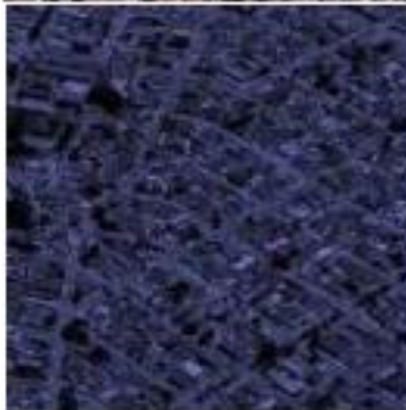


PLANO DE NEGÓCIOS 2023



SUMÁRIO

1.	Avisos	4
2.	Introdução.....	5
3.	Objetivo.....	6
4.	Mercado	7
4.1.	Área de influência do Porto de Santos	7
4.2.	Clientes e serviços fornecidos pela SPA.....	8
4.3.	Movimentação de cargas no Porto de Santos - 2021 e 2022	9
4.4.	Acessos.....	14
4.4.1.	Modo terrestre.....	14
4.4.2.	Acesso Aquaviário	15
4.5.	Projeções para 2023	16
5.	Indicadores e metas do Plano Estratégico para o Plano de Negócios	20
5.1.	Indicador 1: Índice de ocupação de áreas arrendáveis	21
5.2.	Indicador 2: Índice de Eficiência Operacional.....	21
5.3.	Indicador 3: IG-Sest.....	22
6.	Finanças	24
6.1.	Serviços	24
6.2.	Receitas.....	26
6.2.1.	Receita tarifária.....	27
6.2.2.	Receita patrimonial.....	30
6.3.	Despesas	33
6.4.	Orçamento de Investimentos	33
6.5.	Receitas e despesas projetadas para 2023	35
6.5.1.	Cenários de receitas para 2023.....	35

6.5.2.	Dispêndios – Projeções	37
6.6.	Projeções de resultados financeiros para 2023	38
7.	Considerações finais	40

1. Avisos

Este documento pode conter previsões acerca de eventos futuros. Tais previsões refletem apenas expectativas dos administradores da Companhia sobre condições futuras da economia, do setor de atuação e dos resultados financeiros da empresa, dentre outros. Palavras como “espera”, “prevê”, “pretende”, “acredita”, “planeja”, “projeta”, “deverá”, bem como outras similares, visam a identificar tais previsões, as quais, evidentemente, estão sujeitas a riscos e incertezas previstos ou não pela Companhia e, conseqüentemente, não são garantias de resultados futuros da empresa. Portanto, os resultados futuros auferidos podem ser diferentes das atuais projeções e expectativas, não devendo o leitor fundamentar suas decisões apenas com base nestas estimativas.

A Companhia não se obriga a atualizar este documento à luz de novas informações ou de seus desdobramentos futuros. Os valores informados para 2022 estão anualizados e os dados de 2023 são estimativas ou metas.

2. Introdução

A Autoridade Portuária de Santos S.A., doravante denominada “Santos Port Authority – SPA” ou “Companhia”, é uma Empresa Pública, revestida sob a forma de sociedade por ações, de capital fechado, dotada de personalidade jurídica de direito privado, sendo parte integrante da administração indireta da União, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, regendo-se por seu Estatuto Social; pela Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976; pela Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013; pela Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016; pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013; pelo Decreto nº 8.945, de 27 de dezembro de 2016 e demais legislações aplicáveis.

A SPA tem por objeto social exercer as funções de autoridade portuária no âmbito do Porto Organizado de Santos, sob sua administração e responsabilidade, e demais instalações portuárias no Estado de São Paulo que lhe forem incorporadas, em consonância com as políticas públicas setoriais formuladas pelo Poder Concedente.

MISSÃO

Desenvolver, administrar e fiscalizar o Porto de Santos, oferecendo serviços e infraestrutura eficientes aos seus clientes e usuários, bem como apoiar o poder público, o comércio e o desenvolvimento sustentável.

VISÃO

Ser a Autoridade Portuária modelo em sustentabilidade, eficiência, agilidade, competitividade e integridade, de forma a tornar o Porto de Santos o maior e melhor porto da América Latina.

VALORES INTERNOS

- Agilidade e Eficiência;
- Compromisso com o resultado;
- Ética;
- Inovação;
- Trabalho em equipe.

3. Objetivo

O Plano de Negócios objetiva fornecer informações relevantes sobre a Companhia, quanto aos principais resultados de 2021/2022 e suas projeções econômico-financeiras para o ano de 2023.

O documento está estruturado em:



4. Mercado

4.1. Área de influência do Porto de Santos

A área de influência primária¹ do Porto de Santos é constituída pelos estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e pelo Distrito Federal (Figura 1), que, em conjunto, têm uma população de aproximadamente 85 milhões de pessoas, respondendo por 51% do PIB do país e 29% da Corrente de Comércio.

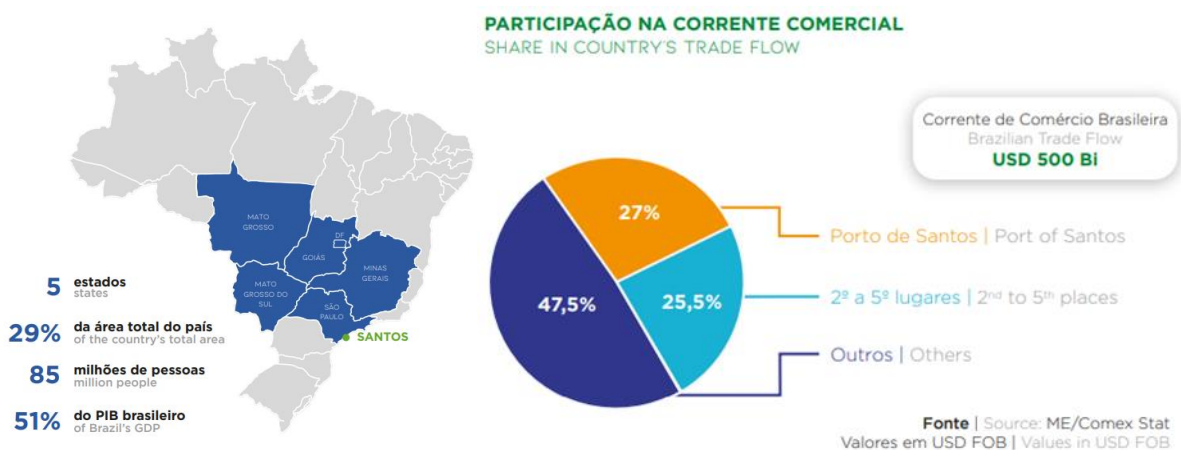


Figura 1: Região de influência do Porto de Santos. Fonte: MDIC.

Apesar da evidente representatividade nacional, o Porto de Santos visa ampliar ainda mais sua região de influência primária além de intensificar sua participação nas transações comerciais desses estados via modo marítimo. Para atingir tal objetivo, uma etapa de planejamento portuário iniciada em 2019 envolvendo diversas análises, modelos, e consultas ao mercado, foram atualizadas as projeções de demanda de cargas como celulose e fertilizantes, as quais foram contempladas na elaboração do novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos.

Como resultado, em julho de 2020, por meio da Portaria nº 1.620/2020, o MInfra aprovou o novo PDZ, que vem permitindo a modernização do Porto de Santos ao planejar

¹ O Porto de Santos também tem importância para a economia dos estados considerados na área de influência secundária, composta por Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Bahia.

estrategicamente a ocupação das áreas públicas pelos próximos 20 anos. A concretização do plano elevará a capacidade do complexo santista em aproximadamente 50% até 2040, atingindo 240,6 milhões de toneladas. O PDZ prevê a consolidação de áreas para a clusterização de cargas e o aumento da participação do modo ferroviário na matriz de transportes.

4.2. Clientes e serviços fornecidos pela SPA

O portfólio de clientes da SPA é formado basicamente por:

- I. Empresas de Navegação, Armadores e seus agentes, que demandam a infraestrutura do Porto para escalarem seus navios.
- II. Requisitantes de serviços em geral tais como, TUPs, operadores portuários etc.
- III. Arrendatários de áreas sob jurisdição da Autoridade Portuária, que remuneram a Companhia pelo uso da área (parcela fixa do arrendamento, representada por uma parcela mensal) e/ou com uma parcela pelo uso da área e pela movimentação de cargas (existem contratos com apenas parcela fixa e contratos com as duas parcelas).

Os serviços ofertados podem ser resumidos nos seguintes grupos:

- I. **Infraestrutura Aquaviária:** utilização do canal de acesso, bacias de evolução, áreas de fundeio, balizamento e sinalização náutica. Na atual estrutura tarifária, é remunerada por meio da cobrança da Tabela I.
- II. **Infraestrutura de Acostagem:** instalações de acostagem de faixa de cais, píeres e pontes de atracação que permitam a execução segura da movimentação de cargas, de tripulantes e de passageiros. Na atual estrutura tarifária, é remunerada por meio da cobrança da Tabela II.
- III. **Infraestrutura Terrestre:** utilização de acessos terrestres abrangendo: arruamentos, pavimentação, sinalização e iluminação, acessos rodoviários ou ferroviários. Na atual estrutura tarifária, é remunerada por meio da cobrança da Tabela III.
- IV. **Serviços gerais:** conjunto de utilidades e recursos, fornecido pela Administração do Porto e destinado a possibilitar o suporte a operação de embarcações, caminhões e trens, abrangendo: fornecimento de água, energia elétrica, telefonia, segurança

patrimonial (escoltas), disposição de material para descarte. Na atual estrutura tarifária, é remunerada por meio da cobrança da Tabela VII e Tabela IX.

- V. **Áreas arrendáveis:** conjunto de áreas e benfeitorias, de propriedade da União e passíveis de serem arrendadas ao setor privado. Pela atual regulamentação, é remunerada pela receita patrimonial, composta por uma parcela fixa, em função da área utilizada, e por uma parcela variável, em função do volume de carga movimentado.

4.3. Movimentação de cargas no Porto de Santos - 2021 e 2022

Em 2021, o porto atingiu a **marca recorde de 147,0 milhões de toneladas movimentadas**, ao superar em 0,3% o recorde anterior, registrado em 2020 (146,6 milhões t). Os embarques atingiram 103,1 milhões t, desempenho 3,5% inferior ao observado em 2020. Já os desembarques atingiram 43,9 milhões t, alta de 10,4% em relação ao movimento registrado ao longo do ano de 2019.

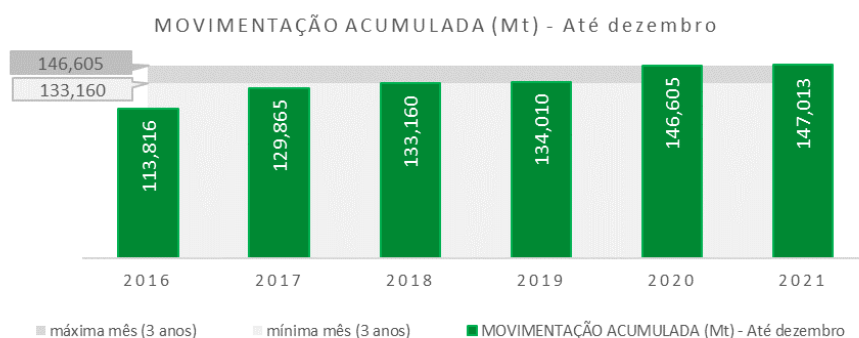


Figura 2 - Movimentação anual do Porto de Santos - 6 anos

Os graneis sólidos registraram 70,5 milhões de t, um recuo de 6,9% ante a marca recorde de 2020 (75,7 milhões de t). Os maiores destaques observados nos graneis sólidos foram: soja em grãos (33,1%), açúcar (25,9%), milho (12,7%), adubo (11,3%) e farelo de soja (9,6%).

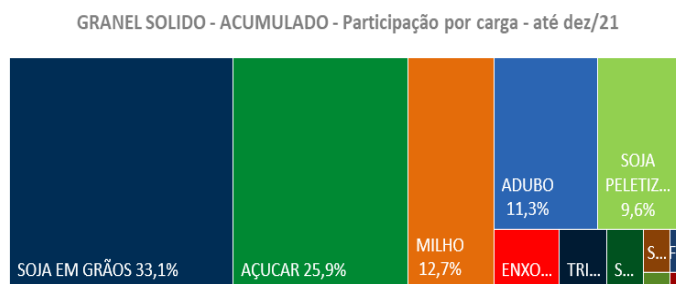


Figura 3 - Participação das cargas sólidas a granel em 2021

GRANEL LIQUIDO - ACUMULADO - Participação por carga - até dez/21

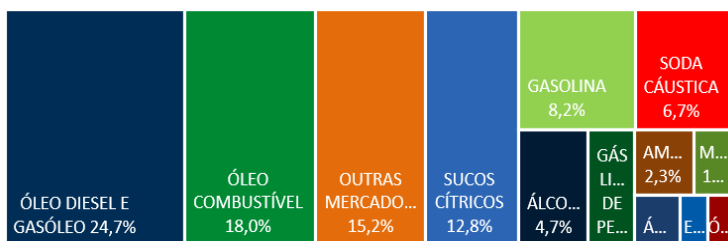


Figura 4 - Participação das cargas líquidas a granel em 2021

Os graneis líquidos registraram 18,3 milhões de t, um recuo de 2,5% ante a marca recorde de 2020 (18,8 milhões de t). Os maiores destaques observados nos graneis líquidos foram: o óleo diesel e gasóleo (24,7%), óleo combustível (18,0%), sucos cítricos (12,8%) e gasolina (8,2%).

A movimentação acumulada de contêineres registrou a marca de 4,83 milhões de TEU, resultado 14,2% superior ao resultado de 2020. Os desembarques responderam por 2,44 milhões de TEU, resultado 14,7% superior ao observado nos doze meses de 2020 (2,13 milhões de TEU). Nos embarques, foi registrada alta de 13,6%, passando de 2,10 milhões de TEU em 2020 para 2,39 milhões TEU em 2021. Em toneladas, a movimentação geral de cargas containerizadas apresentou alta de 9,7% ante o ano de 2020, totalizando 51,4 milhões de t.

CC - MOVIMENTAÇÃO ACUMULADA (MIL TEU) - ATÉ DEZEMBRO

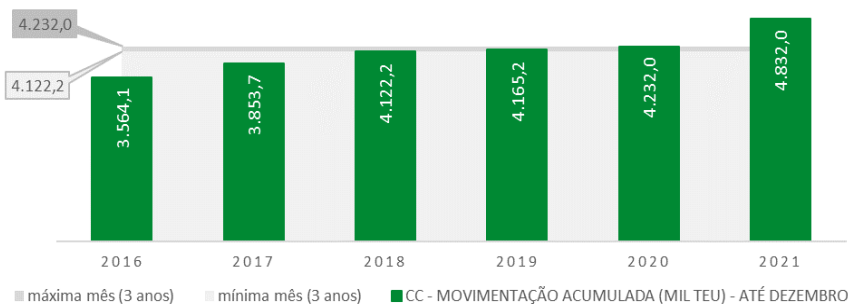


Figura 5 - Movimentação anual de contêineres no Porto de Santos - 6 anos - TEU

As movimentações de carga geral solta registraram um recorde de 6,9 milhões de t, aumento de 28,3% ante a marca de 2020 (5,3 milhões de t). Os maiores destaques observados nos graneis líquidos foram:

CS - CARGA GERAL SOLTA - ACUMULADO 2021 - Participação por carga - dez/21



Figura 6 - Participação das cargas líquidas a granel em 2021

celulose (26,4%), ferro e aço (9,9%), veículos automóveis (2,7%).

No acumulado até setembro de 2022, o Porto de Santos atingiu a marca recorde de 123,8 milhões de toneladas movimentadas, ao superar em 9,6% o recorde anterior, registrado no passado (112,9 milhões t). Os embarques atingiram 90,1 milhões t, desempenho 12,4% superior ao observado em 2021 (80,2 milhões t). Os desembarques atingiram 33,7 milhões t, aumento de 2,8% em relação ao movimento registrado até setembro de 2021.

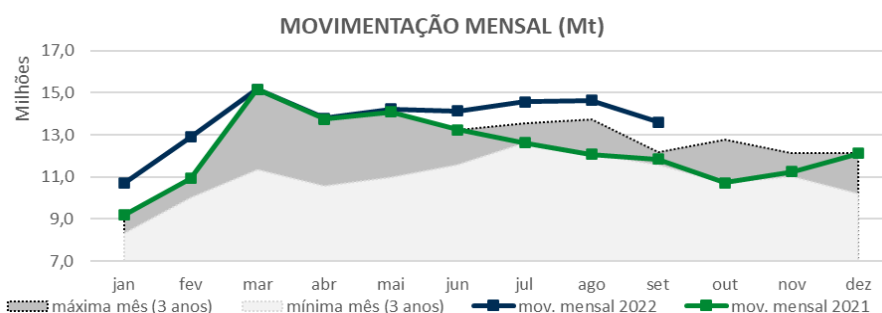


Figura 7 - Movimentação mensal de cargas no Porto de Santos - Até set/2022

Os graneis sólidos registraram um recorde de 63,1 milhões de t no período de janeiro a setembro de 2022, um forte crescimento de 13,0% ante a marca registrada no ano anterior (55,8 milhões de t). Os maiores destaques observados nos graneis sólidos foram: soja em grãos (43,7%), açúcar (23,5%), milho (15,3%), farelo de soja (12,4%) e adubo (10,8%).

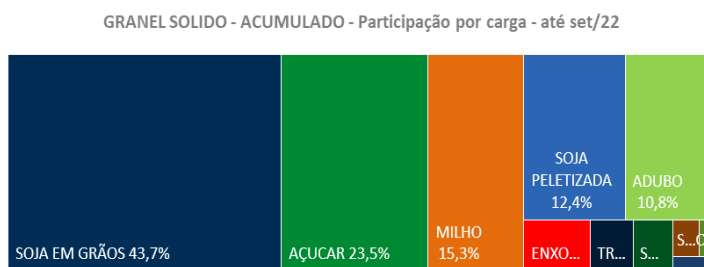


Figura 8 - Participação das cargas sólidas a granel até set/2022

GRANEL LIQUIDO - ACUMULADO - Participação por carga - até set/22

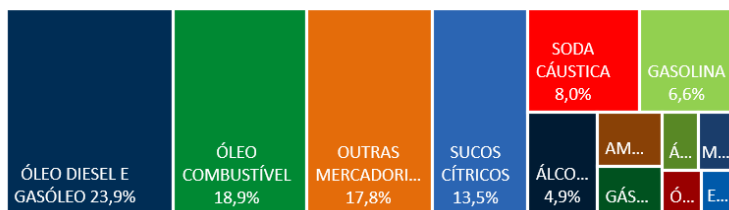


Figura 9 - Participação das cargas líquidas a granel até set/2022

Os graneis líquidos registraram 14,2 milhões de t, um avanço de 3,2% ante a marca recorde de 2021 (13,8 milhões de t). Os maiores destaques observados nos graneis líquidos foram: o óleo diesel e gasóleo (23,9%), óleo combustível (18,9%), sucos cítricos (13,5%) e soda cáustica (8,0%).

A movimentação acumulada de contêineres registrou a marca de 3,8 milhões de TEU (2,2 milhões de unidades), resultado 4,9% superior ao resultado de 2021. Os desembarques responderam por 1,9 milhões de TEU (1,13 mil unid.), resultado 4,8% superior ao observado nos nove primeiros meses de 2021 (1,8 mil TEU / 1,11 mil unid.). Nos embarques, foi registrado um crescimento de 5,0%, passando de 1,78 milhões TEU (1,08 mil unid.) em 2021 para 1,87 milhões TEU (1,1 mil unid.) em 2022. Em toneladas, a movimentação geral de cargas containerizadas apresentou um aumento de 2,0% ante o ano de 2021, totalizando 39,2 milhões de t.

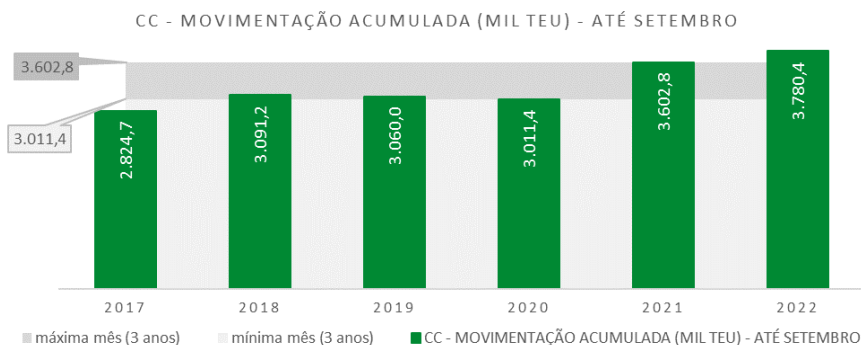


Figura 10 - Movimentação anual de contêineres no Porto de Santos - 6 anos - TEU

A expectativa é que em 2022 o porto atinja a marca de 160 milhões de toneladas movimentadas, o que representa um resultado de 9% superior a 2021. É previsto um crescimento da ordem de 32% na movimentação de carga geral solta, que deve atingir patamar de 9,1 milhões de toneladas, refletindo o bom desempenho da celulose. Já os contêineres, a movimentação acumulada em 2022 poderá atingir recorde 5,1 milhões de TEUs (+2%).

Com relação à movimentação de granéis sólidos, diante do aumento expressivo do escoamento de milho em grãos deste ano (+8,0M t), o porto deverá registrar expansão de aproximadamente 13% (79,6M t), colaboraram para o desempenho positivo os resultados nas exportações de soja e importações de fertilizantes. Já movimentação de granéis líquidos deve registrar um aumento de 3% (18,9M t), impactado pelo aumento na movimentação de óleo diesel e gasóleo e óleo combustível.

A Tabela 1 contempla comparativo da movimentação mensal registrada em 2022 e 2021, segmentada por tipo de carga, considerando a movimentação efetiva até setembro, e a movimentação prevista para os demais meses.

Tabela 1 - Movimentação de cargas no Porto de Santos, comparativo anual (2021 e 2022). (Fonte SPA.)

(milhões de t)	2021 Até Set	2022 Até Set	var.%	2021	2022	var.%
Granel sólido	55,8	63,1	13%	70,5	79,6	13%
Soja	22,0	24,4	11%	23,3	25,0	7%
Milho	4,7	8,5	80%	9,0	17,0	89%
Açúcar	14,3	13,1	-8%	18,3	16,7	-8%
Fertilizantes	5,8	6,1	7%	8,0	8,3	5%
Farelo	5,4	6,9	28%	6,8	7,4	9%
Outros sólidos	3,6	3,9	9%	5,2	5,1	-1%
Granéis Líquidos	13,8	14,2	3%	18,3	18,9	3%
Gasolina	1,3	0,8	-39%	1,1	0,9	-18%
Óleo Combustível	2,9	2,3	-21%	2,0	2,8	36%
Óleo Diesel + Gasóleo	4,0	2,9	-27%	3,1	4,3	39%
Soda Cáustica	1,1	1,0	-9%	0,8	1,1	30%
Sucos Cítricos	2,1	1,7	-20%	1,6	2,1	36%
Outros líquidos	2,4	5,6	131%	9,7	7,7	-20%
Contêineres	38,4	39,2	2%	51,4	52,1	2%
Unidades de Contêineres	2,2	2,2	2%	2,9	3,0	2%
Contêineres em TEUs	3,6	3,8	5%	4,8	5,1	5%
Carga geral solta	4,9	7,3	49%	6,9	9,1	32%
TOTAL	112,9	123,7	10%	147,0	159,7	9%

A Figura 11 apresenta a evolução do perfil de cargas movimentadas pelo Porto de Santos entre 2020 e 2022.

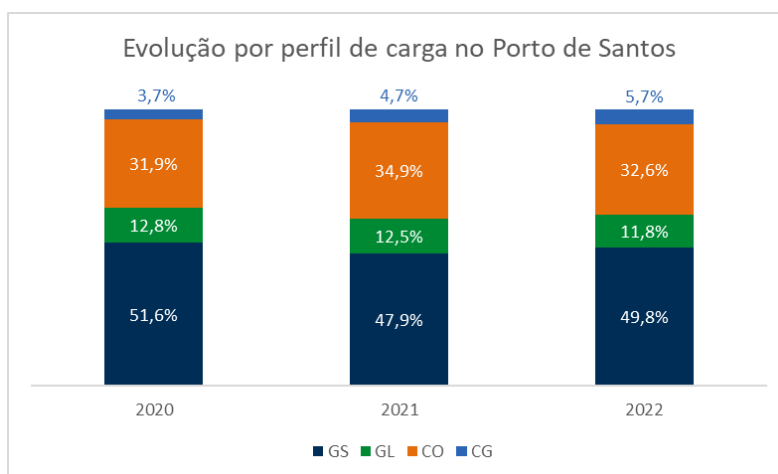


Figura 11 - Evolução do perfil de carga do Porto de Santos. (Fonte: SPA)

4.4. Acessos

O transporte de cargas no Porto de Santos ocorre por meio dos modos terrestres (ferroviário e rodoviário), aquaviários e dutoviários. Além do canal de navegação, com cerca 30 km de extensão, o porto conta com 20 km de malha rodoviária, 100 km de linhas férreas, além uma extensa malha de dutos que liga o Terminal de Granéis Líquidos da Alamoia, no porto organizado, à Refinaria Presidente Bernardes de Cubatão (RPBC), que por sua vez se conecta a outros componentes da rede de transporte de combustíveis e derivados de petróleo da região.

4.4.1. Modo terrestre

De acordo com as projeções de movimentação para 2022, o modo rodoviário deverá se manter predominante no transporte portuário de cargas, respondendo por 52,4% dos produtos movimentados em Santos (83,7 Mt). Para o modo ferroviário, as projeções apontam para um forte crescimento nos volumes movimentados (55,2 Mt) em comparação a 2021 (47,23 Mt), a participação da ferrovia deverá registrar aumento, haja vista que a movimentação de celulose ocorre majoritariamente por meio do modo ferroviário.

Vale destacar que em 2022, além da celulose, a movimentação dos granéis sólidos registrou bom desempenho, colaborando para o aumento da participação da ferrovia, mesmo diante do aumento do volume de contêineres, majoritariamente rodoviário.

A Tabela 2 demonstra a participação dos modos de transporte utilizados pelas cargas movimentadas pelo Porto de Santos entre 2019 e 2021, bem como a estimativa para 2022.

Tabela 2 - Participação dos modos de transporte na movimentação de carga no Porto de Santos (Fonte: SPA, ANTT²).

Item	Modo	2019	2020	2021	2022*
Movimentação	Todos	134,01	146,60	147,01	159,73
Movimentação	Ferro	44,95	48,24	47,23	55,20
Movimentação	Rodo	70,99	79,90	79,14	83,71
Movimentação	Transbordo	11,51	10,87	12,13	12,06
Movimentação	Duto	6,56	7,60	8,52	8,76
Share	Ferro	33,5%	32,9%	32,1%	34,6%
Share	Rodo	53,0%	54,5%	53,8%	52,4%
Share	Transbordo	8,6%	7,4%	8,3%	7,5%
Share	Duto	4,9%	5,2%	5,8%	5,5%

Valores em milhões de toneladas. (*) Estimado.

Em linha com as diretrizes do MInfra e com as necessidades do mercado, o PDZ planeja a implantação de novos terminais e a melhoria do acesso ferroviário ao porto para aumentar a participação desse modo de transporte, garantindo maior eficiência na movimentação terrestre do Porto de Santos.

Destaca-se que em dezembro de 2020 a SPA lançou à Consulta Pública os documentos técnicos e jurídicos para a contratação das atividades de gestão, operação, manutenção e expansão da malha ferroviária interna do porto. Finalizado o processo de Consulta Pública, as contribuições acatadas pela SPA foram consolidadas nos documentos técnicos e jurídicos, os quais serão submetidos à análise e validação dos órgãos competentes ainda neste ano.

Em outubro deste ano, a SPA publicou o resultado do Edital de Chamamento Público para identificação das operadoras ferroviárias interessadas em integrar a Cessionária que será responsável pela gestão, operação, manutenção e expansão da FIPS.

4.4.2. Acesso Aquaviário

² Considera os dados de movimentação disponibilizados pela ANTT, contemplando ambos os sentidos (destino/origem), nas seguintes estações: "Santos", "Conceiçãozinha", "Estação TUF" (TIPLAM) e "Barnabé" (DP World Santos).

O acesso aquaviário ao porto ocorre por meio de seu canal de navegação, uma via navegável com cerca de 30 km de extensão³ que se estende desde a barra até os terminais localizados em Cubatão, ao final do Canal de Piaçaguera.

Ao longo do ano de 2021 foram registradas 4.856 atracções, patamar 1,0% inferior ao registrado em 2020 (4.904). Excluídos os navios de passageiros e da Marinha, foram registradas 4.845 atracções, sendo 4.101 de navios de longo curso (queda de 2,1% ante o ano de 2020) e 744 navios de cabotagem (alta de 4,3%).

De janeiro a setembro de 2022 ocorreram 3.899 atracções, patamar 6,9% superior ao registrado em 2021. Estima-se que até o final de 2022 o porto registre cerca de 5,2 mil atracções, o que representaria patamar 7,0% superior ao registrado em 2021.

A Figura 12 contempla a comparação do número de atracções ocorridas de janeiro a setembro de 2021 e de 2022.

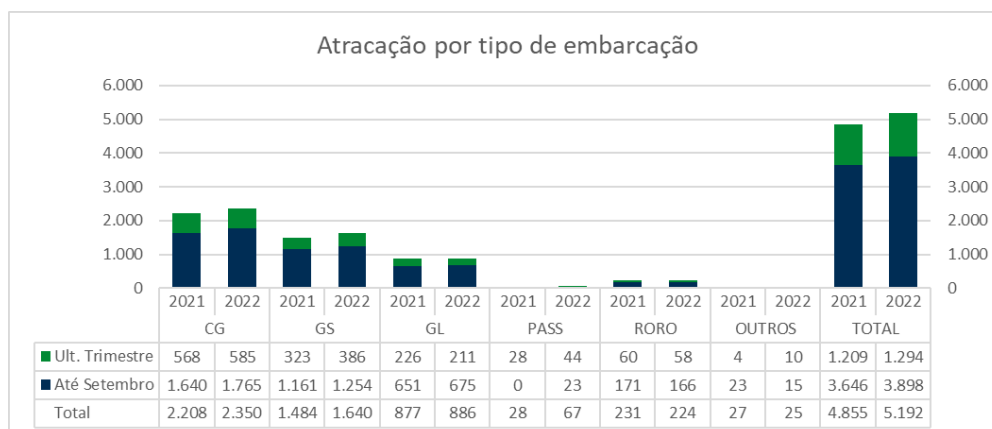


Figura 12 - Atracções por tipo de embarcação, jan-set, 2021-2022. Obs: Ult. Trimestre de 2022 é estimado. (Fonte: SPA).

4.5. Projeções para 2023

Seguindo as perspectivas de desaceleração da economia mundial, o Fundo Monetário Internacional (FMI) reduziu sua previsão para o crescimento da economia global em 2022 e

³ Considera a soma das extensões do Canal de Navegação do Porto Organizado de Santos (com cerca de 25 km) e do Canal de Piaçaguera (com cerca de 5 km).

2023. Em atualização divulgada em outubro, o FMI estima o desempenho do Produto Interno Bruto (PIB) global em 2022 em 3,2%. Já as perspectivas de crescimento mundial para 2023 são de 2,7%. A economia global está diante de grandes desafios com os aumentos das taxas de juros pelo banco central americano Federal Reserve (Fed) desaceleram de forma acentuada o crescimento dos EUA, somado a isso está o temor pelas consequências da guerra na Ucrânia, possibilidade de novos *lockdown* na China com desaceleração na economia chinesa e pressões inflacionárias globais.

Para diversas economias emergentes e em desenvolvimento, e principalmente na América Latina, embora tenham demonstrado uma atividade mais forte no primeiro semestre de 2022 por conta dos preços favoráveis das commodities, é esperado uma desaceleração nos semestres seguintes à medida que os crescimentos dos países parceiros arrefecem. Por outro lado, com o dólar mais forte, aumentou os custos para os bens importados e apertou as condições financeiras desses países.

Com as taxas de juros mais altas para conter a inflação, os fluxos de capital para o mercado emergente estão diminuindo além de elevar os custos dos empréstimos externos, resultando em pressões sobre o crédito interno, consumo privado e investimento nos países emergentes.

O PIB brasileiro teve sua estimativa de desempenho em 2022 elevada pelo FMI. O órgão espera uma alta da economia de 2,8% neste ano, em comparação com a previsão de 1,7% divulgada no relatório anterior em julho. A melhora nas projeções do FMI este ano segue uma visão de que as economias da América Latina têm apresentado recuperação acima do esperado neste ano.

Para os Estados Unidos, por conta da queda do poder de compra das famílias e o aperto monetário, a projeção para este ano foi diminuída de 2,3% estimados em julho para 1,6%. Para 2023, o instituto manteve previsão de crescimento de 1,0% para o PIB americano. Para a China, o FMI também diminuiu suas projeções de ambos os anos: 2022, é estimado um crescimento de 3,2% enquanto para 2023 espera avanço de 4,4%.

Tabela 3 – Projeções do FMI para as principais economias mundiais

Projeções do FMI para 2022/23 - Principais Economias

Variações Percentuais

	Projeções		
	2021	2022*	2023*
Produção Mundial	6	3,2	2,7
Economias Avançadas	5,2	2,4	1,1
Estados Unidos	5,7	1,6	1
Área do Euro	5,2	3,1	0,5
Alemanha	2,6	1,5	-0,3
França	6,8	2,5	0,7
Itália	6,6	3,2	-0,2
Espanha	5,1	4,3	1,2
Japão	1,7	1,7	1,6
Economias Emergentes e em Desenvolvimento	6,6	3,7	3,7
Europa Emergente e em Desenvolvimento	7,2	4,4	4,9
África Subsahariana	4,7	3,6	3,7
Oriente Médio e Norte da África	4,5	5	3,6
Rússia	4,7	-3,4	-2,3
Índia	8,7	6,8	6,1
China	8,1	3,2	4,4
América Latina e Caribe	6,9	3,5	1,7
México	4,8	2,1	1,2
Brasil	4,6	2,8	1

(*) Projeções

Fonte: FMI (World Economic Outlook, Outubro de 2022)

A previsão de crescimento econômico para o Brasil em 2023 está em 1,0%. As projeções do organismo estão deterioradas em relação ao relatório anterior em meio ao cenário global desafiador, com o processo de aperto monetário agressivo para controlar a escalada da inflação nas principais economias.

De acordo com Boletim Focus publicado em 10 de outubro, estimativa para o PIB no fim de 2022 é de 2,70% e 0,54% para 2023. A expectativa de inflação para 2022 é de 5,71% e 5,00% para 2023. Quanto a Taxa Selic, a expectativa é que o ano se encerre com o indicador no patamar atual, a 13,75% ao ano, recuando para 11,25% em 2023. O câmbio deve ficar em R\$5,20 neste ano e seguinte.

Para o Porto de Santos a previsão é de recordes de movimentações para o ano. Tomando como base esses parâmetros, projeta-se que em 2022, passarão pelo Porto de Santos um total de 159,7 milhões de toneladas de cargas, o que corresponderia a uma expansão de 10,8% em relação ao resultado previsto para 2021.

No cenário nacional, a previsão de crescimento para 2023 é de cerca de 1,1%, com as perspectivas de piora nos indicadores macroeconômicos considerando uma possível crise hídrica, e inflação alta, dólar mantido em patamar elevado, ano eleitoral, onde a incerteza do resultado pode afetar a expectativa do mercado em relação a recuperação do país.

Embora o cenário econômico seja desafiador, as perspectivas do agronegócio são positivas. A safra brasileira de soja 2022/23 deve crescer 18% na produção do grão, sendo que as exportações devem atingir patamar 11% superior ao da safra atual. O milho nacional também tem perspectiva favorável, +8,6% na produção e 5,6% nas exportações da safra 2022/23 de inverno.

Outra carga que merece destaque é a celulose que, com os investimentos nos novos terminais, deverá elevar consideravelmente a capacidade em nosso porto, aumentando o escoamento da carga. Com isso, a previsão é de novo recorde de movimentações para o ano de 2023, embora um crescimento mais sutil, devendo atingir um total de 161,4 milhões de toneladas de cargas, o que corresponderia a uma expansão de 1% em relação ao resultado previsto para 2022 (Figura 13).

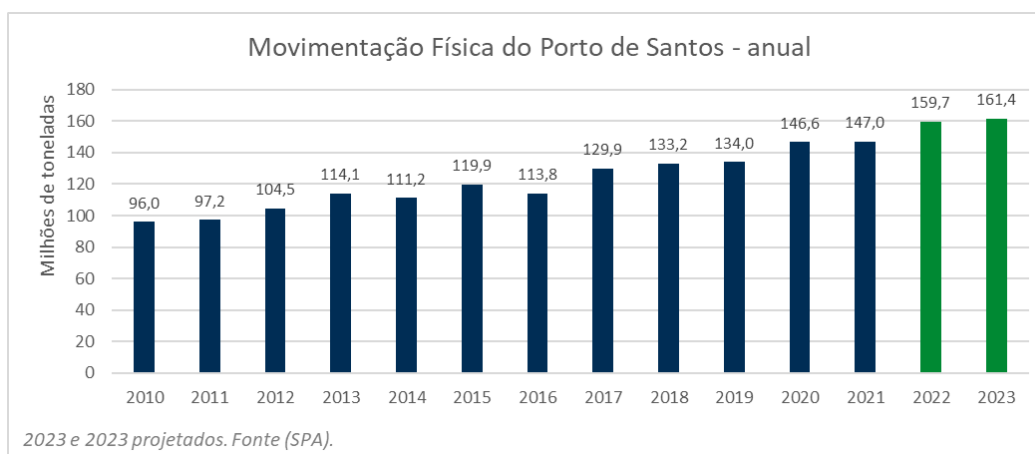


Figura 13 - Histórico do movimento físico do Porto de Santos entre 2010 e 2021, e projeção dos volumes para 2022 e 2023 (Fonte: SPA).

5. Indicadores e metas do Plano Estratégico para o Plano de Negócios

Em alinhamento às principais políticas públicas direcionadas ao setor de infraestrutura, o Plano Estratégico Ciclo 2021-2025 concilia economia, gente e clima.

Dessa forma a atuação da Companhia está pautada em 3 pilares estratégicos:

FORTELECIMENTO DOS NEGÓCIOS

Foco em eficiência operacional e logística dentro de toda área de influência do Porto, provisão das infraestruturas sob responsabilidade da gestão e garantia da expansão portuária a médio e longo prazos. Tal pilar é composto por 4 temas estratégicos:



Eficiência logística

Obter níveis de serviço e índices de produtividade equivalentes aos melhores portos da Europa e EUA.



Expansão portuária

Atender às demandas de expansão e ser percebido como o melhor porto da América Latina para se investir.



Infraestrutura e utilidades

Equilibrar a matriz de transportes do porto e garantir a disponibilidade das infraestruturas e utilities.



Inovação

Tornar-se o epicentro tecnológico da logística nacional, um polo incentivador de inovação.

DESENVOLVIMENTO DA ORGANIZAÇÃO

Foco em pessoas, meritocracia, transparência, modernização de processos e equilíbrio econômico-financeiro. Este pilar desdobra-se em 4 temas estratégicos:



Segurança das Operações

Garantir padrões de excelência em segurança pública portuária, comparáveis aos melhores terminais.



Transformação digital

Ser um Porto 4.0, com infraestrutura compatível com as melhores soluções tecnológicas do mercado.



Carreiras e meritocracia

Institucionalizar a meritocracia e valorizar nossos colaboradores.



Eficiência de Processos

Otimizar processos e rotinas administrativas, e proporcionar maior alinhamento das áreas envolvidas.

CONSOLIDAÇÃO DA PLATAFORMA ESG

Foco em uma nova relação com os entes impactados pela atividade portuária (partes interessadas) orientada para valor e sustentabilidade, a fim de mitigar impactos e fomentar o desenvolvimento sustentável regional e nacional. Tal pilar é representado por 3 temas estratégicos:



Sustentabilidade

Realizar a atividade portuária de forma racional e sustentável.



Relações Porto-Cidade

Conquistar a confiança e o reconhecimento da sociedade e contribuir para o crescimento dos municípios da Região Metropolitana da Baixada Santista.



Governança e Integridade

Criar cultura interna Governança e Integridade, de forma a intensificar a geração de valor para os nossos stakeholders.

Para o exercício de 2023, o Plano de Negócios elencou três indicadores do Plano Estratégico Ciclo 2021-2025, que de forma conjunta refletem a situação da Companhia.

5.1. Indicador 1: Índice de ocupação de áreas arrendáveis

Propósito: Garantir a plena utilização das áreas afetas às operações portuárias disponíveis no porto.

Descrição: O indicador possibilita analisar, entre as áreas operacionais disponíveis, qual a parcela que está arrendada e, portanto, não ociosa.

Fórmula: $\frac{\text{Total de áreas arrendadas (m2)}}{\text{Total de áreas arrendáveis (m2)}} \times 100$

Unidade de medida: Percentual.

Fonte de informação: Gerência de Inteligência de Mercado e Estatística.

Frequência de mensuração: Anual.

Polaridade: Quanto maior, melhor.

Meta 2023: 93%.

Justificativa para o estabelecimento da meta 2023: A meta proposta considera a continuidade da ocupação das áreas atualmente ocupadas.

Indicador	2020	2021	2022	2023
	Realizado	Realizado	Estimado	Meta
Índice de ocupação de áreas arrendáveis	90	93	93	93

*Valores estimados para o exercício de 2022

5.2. Indicador 2: Índice de Eficiência Operacional

Propósito: Expressa a proporção entre os Custos e Despesas com Pessoal, bem como seus respectivos Encargos/Benefícios e a Receita Operacional Líquida.

Descrição: Medir o impacto dos custos e despesas com pessoal, em relação à receita líquida.

Fórmula: $(\text{Custo/Despesa com Pessoal Total} / \text{Receita Líquida})$.

Unidade de medida: Percentual.

Fonte de informação: Demonstrações Financeiras.

Frequência de mensuração: Anual.

Polaridade: Quanto menor, melhor.

Meta 2023: 18,12%

Justificativa para o estabelecimento da meta 2023: Meta mais desafiadora do que o valor realizado no último exercício e do que a média dos 5 últimos exercícios.

Indicador	2020	2021	2022	2023
	Realizado	Realizado	Estimado	Meta
Índice de Eficiência Operacional	32,57	22,10	18,13	18,12

* Valores estimados para o exercício de 2022.

5.3. Indicador 3: IG-Sest

Propósito: Indicador de Governança - IG-SEST é um instrumento de acompanhamento contínuo desenvolvido pela Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais – Sest, com objetivo de avaliar o desempenho das empresas estatais federais no que se refere ao cumprimento dos requisitos exigidos pela Lei nº 13.303/2016, regulamentada pelo Decreto nº 8.945/2016, e pelas Resoluções da CGPAR.

Descrição: Medir o nível de maturidade em Governança Corporativa, a luz dos critérios da Sest-ME.

Fórmula: $\Sigma (\text{dimensão} \times \text{peso dimensão}) / \Sigma \text{peso dimensão}$.

Unidade de medida: Nota (0 a 10).

Fonte de informação: Divulgado pela Sest/ME.

Frequência de mensuração: Anual.

Polaridade: Quanto maior, melhor.

Meta 2023: 9,14

Justificativa para o estabelecimento da meta 2022: Meta mais desafiadora do que o valor realizado no último exercício e do que a média dos 5 últimos exercícios.

Indicador	2020	2021	2022	2023
	Realizado	Realizado	Estimado	Meta
Indicador de Governança-IG-Sest	-	9,034	9,10	9,14

* Não houve avaliação pela Sest em 2020.

**Valores estimados para o exercício de 2022.

6. Finanças

O último pilar deste Plano de Negócios se refere às finanças da Companhia. É de fundamental importância que se tenha pleno conhecimento da corrente situação econômico-financeira da SPA para a tomada de decisões em nível estratégico.

Imprescindível salientar, ainda, que tal tomada de decisões, particularmente quanto a investimentos futuros, deverá estar balizada pelo Programa de Dispêndios Globais – PDG.

6.1. Serviços

Para realização de seu objeto social, compete à SPA a administração do Porto Organizado e, sem exclusão de outras funções previstas em Lei, em especial a Lei nº 12.815, de 2013, e o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, as seguintes atribuições definidas no Estatuto Social:

I. Prover Infraestrutura:

- a.** mediante a realização de obras e serviços de construção e melhoramento dos portos, de suas infraestruturas de proteção e de acesso aquaviário sob sua jurisdição ou responsabilidade;
- b.** fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;
- c.** promover a realização de obras e serviços de construção e melhoramento dos portos, de suas infraestruturas de proteção e de acesso aquaviário sob sua jurisdição ou responsabilidade; e
- d.** promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto.

II. Organizar atividade portuária:

- a.** autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;
- b.** autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;

- d. comercializar direitos provenientes dos resultados de pesquisa, desenvolvimento e inovação da Companhia, relacionados ao setor portuário, mediante manifestação favorável do Poder Concedente; e
- e. coordenar as funções de combate a emergências ambientais e de segurança do trabalho.

Observação: O disposto das alíneas b e c do inciso II não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio, nos termos do § 3º do art. 17 da Lei nº 12.815/13.

Assim, tendo em vista as atribuições conferidas por lei, a SPA coloca à disposição dos usuários do Porto uma gama de serviços essenciais ao regular funcionamento do complexo portuário.

6.2. Receitas

Em essência, as receitas auferidas pela SPA são classificadas basicamente como Tarifárias e Patrimoniais. Enquanto as primeiras remuneram o uso da infraestrutura Portuária e são divididas em Tabela I (Infraestrutura Aquaviária), Tabela II (Infraestrutura de Acostagem), Tabela III (Infraestrutura Terrestre), Tabela VII (Diversos padronizados), e Tabela IX (Complementares), as receitas patrimoniais decorrem dos arrendamentos portuários e movimentação de cargas.

Para 2022, estima-se que a receita líquida total seja de R\$ 1.825,1 milhões, um aumento da ordem de 38,8%, em relação a 2021. Entretanto, R\$ 196,5 milhões são decorrentes da reversão de provisões com processos cíveis estimados para dez./2022, tendo em vista que esta classificação está em linha com a reprogramação do Programa de Dispêndios Gerais – PDG, enviado à Sest. Ao se expurgar esse valor, a variação é de 23,9%, com destaque para a receita patrimonial, com um acréscimo de 28,0%, e as receitas tarifárias, que tem uma estimativa de crescimento de 20,2%, tendo em vista o início do faturamento com a nova estrutura tarifária aprovada pela Resolução nº 32 da Antaq, em fev./2022 para a tabela I, e em abr./2022 para as tabelas II, III, VII e IX. As receitas financeiras tiveram também um excelente desempenho, com um crescimento de 163,7% comparado a 2021, por conta do aumento da taxa Selic em 2022, para 13,75%, além do montante disponível a maior para aplicação, em função dos excelentes resultados dos últimos anos.

Para 2023, o aumento projetado é de 3,7% para a tabela I, 17,5% para a tabela II, e um decréscimo de 12,7% para a tabela III. Cumpre destacar que em jul./2022 a Companhia registrou uma receita líquida extraordinária de R\$ 15,7 milhões, referente receitas represadas da tabela III. Contudo, ao se expurgar esse valor, a tabela III tem uma estimativa de queda de 3,8% ante 2022, tendo em vista a redução na movimentação de GLP e derivados de petróleo, além do pequeno crescimento com granel sólido em função da safra da soja e açúcar. Com relação à receita patrimonial, o crescimento é de 6,8%, entretanto, em 2022 houve também o reconhecimento de receitas extraordinárias em ago./2022, de R\$ 15,2 milhões, sendo que, eliminando esse efeito, as receitas têm um crescimento real de 9,7% para 2023. As receitas nas tabelas VII e IX têm uma redução de 10,7% para 2023, principalmente devido à política de migração de alguns arrendatários que atualmente recebem fornecimento de energia elétrica, para a concessionária pública. As tabelas a seguir (Tabela 4 e Tabela 5) resumem o histórico e projeções das receitas líquidas por tipo.

Tabela 4: Histórico da participação dos tipos de Receitas (Líquidas) – R\$

ANO	Tarifárias		Patrimoniais		Financeira/Outras		Total Líquido
	R\$	%	R\$	%	R\$	%	R\$
2021	662.117.451	50	448.324.313	34	204.520.127	16	1.314.961.891
2022	795.645.209	44	573.917.679	31	455.546.666	25	1.825.109.554
2023	801.564.533	49	612.859.609	38	216.877.556	13	1.631.301.697

Nota: 2022 realizado até setembro e previsto de outubro a dezembro.

Tabela 5: Histórico de Receita Líquida com detalhamento de tabela tarifária – R\$

ANO	TAB I - Aquaviário R\$	TAB II - Acostagem R\$	TAB III - Terrestre R\$	TAB VII e IX - Serviços Gerais R\$	Total Líquido R\$
2021	454.394.393	52.003.251	111.074.940	44.644.867	662.117.451
2022	496.098.993	80.989.151	170.084.388	48.472.676	795.645.209
2023	514.579.148	95.153.605	148.537.161	43.294.620	801.564.533

Nota: 2022 realizado até setembro e previsto de outubro a dezembro.

6.2.1. Receita tarifária

A SPA disponibiliza ampla infraestrutura aos usuários do Porto, de forma a viabilizar o fluxo de cargas e as operações portuárias. Os usuários dessas infraestruturas (aquática e terrestre) e de

uma série de outros serviços prestados pela Companhia, em contrapartida, remuneram a Autoridade Portuária.

As tarifas cobradas pela Autoridade Portuária destinam-se a permitir a justa remuneração do capital, o melhoramento e a expansão dos serviços e assegurar o equilíbrio econômico e financeiro da empresa. A Tarifa Portuária⁴, vigente desde abril de 2022, é estruturada em um conjunto de tabelas correspondentes a cada um dos tipos de serviços prestados pela SPA no atendimento aos armadores, operadores portuários e demais requisitantes:

- **Tabela I – Infraestrutura de Acesso Aquaviário**
- **Tabela II – Instalações de Acostagem**
- **Tabela III – Infraestrutura Operacional ou Terrestre**
- **Tabela IV – Diversos Padronizados**
- **Tabela IX – Complementares**

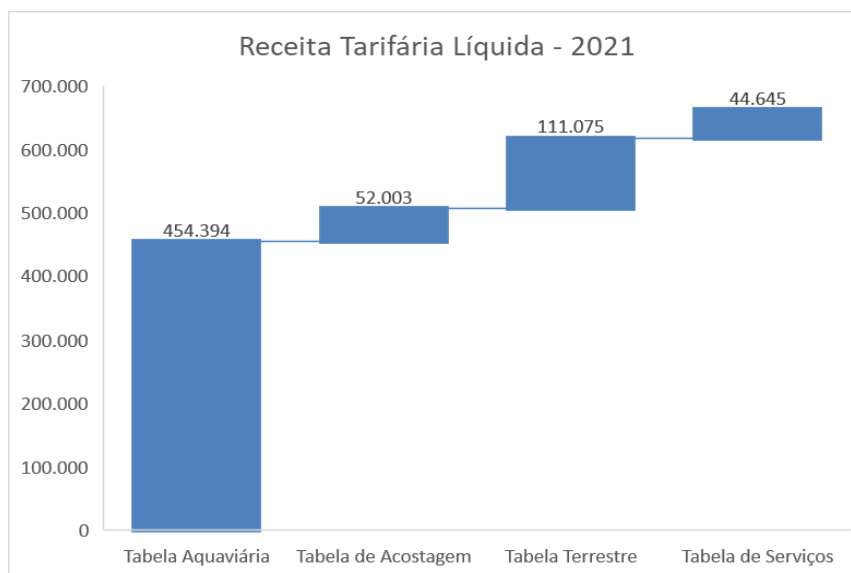
No início do ano, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou a entrada em vigor da nova tabela tarifária do Porto de Santos que já havia sido homologada no ano anterior com a alteração dos critérios de cobrança pelo uso dos serviços públicos no Porto de Santos, em atendimento à Resolução da Antaq nº 32, de maio de 2019, que dispõe sobre a estrutura tarifária padronizada das administrações portuárias e os procedimentos para reajuste e revisão das tarifas nos portos organizados.

Em conformidade com o regramento, a reestruturação permite que o total de receitas tarifárias e patrimoniais do Porto de Santos seja equivalente ao total de custeio mais investimentos para expansão e modernização da infraestrutura comum, ampliando a transparência e permitindo uma melhor percepção, pelos usuários, dos valores cobrados, além de corrigir distorções históricas para garantir isonomia nos pagamentos à Autoridade Portuária, evitando subsídios cruzados entre as tipologias de cargas.

⁴ Tarifa do Porto de Santos. SPA. Disponível em <https://www.portodesantos.com.br/informacoes-operacionais/operacoes-portuarias/tarifas-portuarias/>.

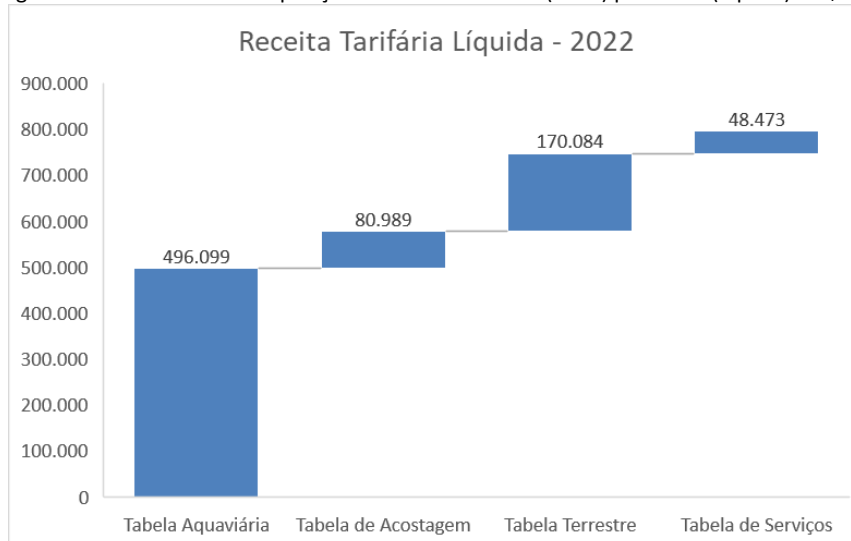
A receita tarifária líquida atingiu em 2021 R\$ 662,1 milhões, sendo 68,6% referente ao uso do canal de navegação, 7,9% a tabela de acostagem, 16,8% a tabela terrestre e 6,7% a tabela de serviços. A Figura 14 ilustra as receitas por tabela para o ano de 2021.

Figura 14: Composição de receita tarifária (2021) por tarifa (líquida) – R\$ mil



Para 2022, estima-se a receita tarifária líquida de R\$ 795,6 milhões, sendo 62,35% referente ao canal, 10,2% a tabela de acostagem, 21,4% a tabela terrestre, e 6,1% a tabela de serviços. Observa-se uma maior participação das tabelas II e III no faturamento após a adoção da nova estrutura tarifária em 2022, pois houve significativo aumento nos dois tipos de receita. A Figura 15 ilustra as receitas por tabela para o ano de 2022.

Figura 15: Estimativa de composição de receita tarifária (2022) por tarifa (líquida) – R\$ mil



6.2.2. Receita patrimonial

As receitas patrimoniais são aquelas oriundas da exploração de áreas da União sob administração da SPA. Em geral, subdividem-se em (i) cobrança por utilização de área e (ii) cobrança por movimentação de mercadoria.

6.2.2.1. Panorama geral das áreas arrendadas e arrendáveis

Atualmente, a SPA conta com trinta e um contratos de longo prazo vigentes em seu cadastro, além de quatro instrumentos vencidos, porém vigorando normalmente por força de decisão judicial (Transpetro⁵, Localfrio, Rodrimar⁶, e Deicmar-Bandeirantes), bem como sete instrumentos de caráter transitório (válidos por até cento e oitenta dias – Transbrasa, Termares, BTP, Bracell, Conport e Santos Brasil com 02 contratos).

Além dos contratos sub judice, vale destacar, ainda, a existência de instrumentos cujo prazo de outorga encerrar-se-á nos próximos quatro anos (Tabela 6).

Tabela 6: Instrumentos contratuais com vencimento nos próximos 4 anos.

CONTRATO				
Nº	Arrendatário Atual	Vigência		Área total arrendada (m ²)
		Início	Término	
DP 55.2002	CEREAL SUL TERMINAL MARÍTIMO S.A. ⁷	17/12/02	16/12/22	4.165,61
PRES 28.98	ECOPORTO SANTOS S/A	12/06/98	11/06/23	136.144,03
DP 56.2002	TERMINAL 12-A S/A ⁷	02/12/04	01/12/24	9.686,17
DP 25.2000	PORTOFER TRANSPORTES FERROVIÁRIO LTDA.	28/06/00	27/06/25	-

6.2.2.2. Renovações de outorgas e contratos de transição

Com a meta de rever todos os contratos que ainda mantinham sua vigência por instrumentos precários (decisões judiciais), a atual gestão da SPA assumiu o compromisso de buscar a

⁵ Assinado o Contrato de Arrendamento nº 06/2022 com a Petrobrás, que entrará em vigor após a celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, encerrando o Contrato de Transição DIPRE-DIREM/04.2019 com a Transpetro.

⁶ Contrato PRES/CO 12/93, referente ao arrendamento de área no Paquetá.

⁷ As áreas arrendadas pela Cereal Sul e Terminal 12-A estão inseridas no Leilão 06/2021 ref. área STS11.

revogação de tais decisões a fim de estabelecer a negociação dos devidos valores de mercado via contratos de transição, que têm validade de cento e oitenta dias ou até que sejam ultimados os respectivos processos licitatórios para a assunção de novo arrendatário – o que ocorrer primeiro.

Neste sentido, a SPA elaborou o Processo Seletivo Simplificado nº 01, 02 e 03/2020, onde disponibilizou áreas que eram ocupadas pelas empresas: Setport, Deicmar-Saboó, Suzano-Paqueta. Após a finalização do processo seletivo, no ano de 2021, foram celebrados três contratos de transição com as empresas Conport, Santos Brasil e Bracell, os quais, somados, representaram uma receita adicional de R\$ 1,2 milhões/mês, destacando que a SPA foi a pioneira em publicar o referido edital do processo seletivo simplificado. A Figura 16 ilustra a localização das referidas áreas.

Foram celebrados novos contratos de transição com essas empresas em 2021 e 2022, e atualmente a receita é de aproximadamente R\$ 2,0 milhões/mês.



Figura 16: Áreas contempladas nos novos editais para processo seletivo simplificado.

Tais valores são resultado de modelagem da equipe comercial da SPA, em cumprimento às orientações e normativas da Agência Reguladora (Antaq) e da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), com foco na correta remuneração das áreas arrendadas no Porto de Santos.

6.2.2.3. Licitações e celebração de novos contratos para áreas ociosas

No tocante ao aumento da arrecadação do Porto por meio da licitação de áreas para arrendamento de terminais, dois leilões foram concluídos em 2022, culminando nas assinaturas de novos Contratos de Arrendamento, a saber, Contrato 06/2022 com a Petróleo Brasileiro S.A. – PETROBRAS, resultado do Leilão 01/2022 (área STS08A), e o Contrato 08/2022 com a TEC – Terminal Export Cofco Ltda, resultado do Leilão 06/2021 (área STS11).

Ambos os contratos, após a assinatura dos respectivos Termos de Aceitação Provisória, gerarão receita adicional de R\$ 34.097.789,09/mês (arrendamento e movimentação), tendo em vista que com o passar dos anos a meta de movimentação aumentará, e conseqüentemente a receita.

Para 2023, estão previstos 3 novos leilões, que representarão a consolidação das destinações de áreas previstas no PDZ para o horizonte de planejamento de curto prazo.

Há outro terminal de granéis líquidos na região da Alamoá (STS08 - área atualmente integrante de contrato vigente por força de decisão precária com a Transpetro – Petrobras Transportes), cujo leilão não houve interessados e está em processo de revisão.

Na região do Saboó está previsto o leilão do terminal STS10, que será dedicado à movimentação de contêineres/carga geral, devendo gerar investimentos aproximados de R\$ 2,2 bilhões. O terminal será implantado em área de aproximadamente 464 mil m², e possuirá capacidade de movimentação de 2,17 milhões de TEU/ano.

Na seqüência, está prevista a realização do leilão do terminal STS 53, na região do Outeirinhos, que será dedicado à movimentação de granéis minerais de desembarque, especialmente fertilizantes. São previstos investimentos da ordem de R\$ 818 milhões para a implantação do futuro terminal.

Em paralelo à implantação do STS 53, e antecipando o planejamento de longo prazo previsto no PDZ, o atual terminal de passageiros deverá ser transferido para a região do Valongo, mediante procedimento de substituição de áreas previsto pela Portaria MInfra nº 530/2019. A referida substituição vem sendo tratada entre a SPA, SNTPA e a empresa Concais S.A (atual arrendatária do terminal de passageiros), e visa o aumento na capacidade de desembarque de fertilizantes concomitantemente à implantação de novos berços para cruzeiros no Valongo.

Por fim, são previstos os leilões das áreas SSZ 41E e SSZ 16E, localizadas respectivamente nas margens direita e esquerda do Porto Organizado, e que possuem potencial para o desenvolvimento de atividades retroportuárias de contêineres, complementando a oferta de serviços disponibilizados pelo Porto. São previstos investimentos da ordem R\$ 346 milhões de para o SSZ 41E, e R\$ 133 milhões para o SSZ 16E.

Após a conclusão dos leilões supracitados, o Porto deverá estar plenamente capacitado para atender aos aumentos de demanda projetados para o horizonte de planejamento de longo prazo. Não obstante, o Porto dispõe de outras áreas com potencial para exploração, as quais serão modeladas ao longo dos próximos anos de forma a atender potenciais novas demandas da região de influência do porto.

6.3. Despesas

A previsão atual dos dispêndios para o exercício de 2022, pelo regime de competência, é de R\$1.786,2 milhões (Tabela 7).

Tabela 7: Total de dispêndios previstos para 2022 – R\$

DICAR - DESCRIMINAÇÃO DAS APLICAÇÕES DE RECURSOS	ANO 2022
TOTAL DOS DISPÊNDIOS	1.786.158.010
DISPÊNDIOS DE CAPITAL	180.462.801
INVESTIMENTO NO ATIVO IMOBILIZADO	68.462.801
<i>IMOBILIZADO</i>	<i>68.462.801</i>
- MÓVEIS, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS	700.468
- SISTEMAS DE TECNOLOGIA DA INFORMÁTICA	9.376.594
- OUTROS INVESTIMENTOS NO ATIVO IMOBILIZADO	58.385.739
DESTRIBUIÇÃO DE LUCROS AOS ACIONISTAS	112.000.000
DESPESAS CORRENTES	1.605.695.209
PESSOAL E DIRIGENTES	349.902.160
<i>PESSOAL</i>	<i>346.331.555</i>
- PESSOAL + ENCARGOS, BENEFÍCIOS E TREINAMENTO	255.432.064
- DESLIGAMENTO E PÓS EMPREGO	13.798.182
- DEMANDAS TRABALHISTAS, PESSOAL CEDIDO E OUTRAS DESPESAS	77.101.309
- DESPESAS COM DIRIGENTES	2.900.464
- DESPESAS COM CONSELHEIROS E COMITÊS	670.141
OUTROS CUSTEIOS	1.255.793.049
- MATERIAIS E PRODUTOS	2.011.409
- SERVIÇOS DE TERCEIROS	219.762.326
- TRIBUTOS	492.797.109
- DESPESAS FINANCEIRAS	111.021.157
- OUTRAS DESPESAS CORRENTES	304.526.630
- DEPRECIAÇÃO, AMORTIZAÇÃO E EXAUSTÃO	39.918.781
- PROVISÕES (1)	85.755.637

(1) Considera provisão do TAC Ponta da Praia no montante de R\$ 24 MM (conforme regramento do CPC 25)

6.4. Orçamento de Investimentos

Os investimentos autorizados na LOA para 2022 somam R\$ 255,3 milhões, sendo a ação da Avenida Perimetral da margem esquerda o de maior valor, atingindo o montante de R\$ 95,2 milhões.

Para uma gestão mais realista, a SPA revisou o total de investimentos de R\$ 255,3 milhões para R\$ 68,5 milhões.

O saldo de exercício anterior, conforme tabela 8, refere-se à ação 14KM: Implantação de Sistema Portuário de Monitoramento de Cargas e da Cadeia Logística, de R\$ 2 milhões, que já havia sido integralizada ao Capital Social da Companhia, e permaneceu como recursos do tesouro.

Já para 2023, a proposta inicial enviada à SNPTA foi de R\$ 243,1 milhões, e a ação de investimento de maior monta é o reforço de berço da Ilha Barnabé, no valor de R\$ 74,9 milhões. Destacando que todos os investimentos serão custeados por fontes de geração própria, com exceção da ação 14KM, como já explicado, que tem como previsão o valor de R\$ 1,2 milhão. As tabelas 8 e 9 ilustram as previsões de investimentos.

Tabela 8: Orçamento de investimentos previstos - R\$ milhões

ANO 2022					
	SALDO EXERC. ANT.	RESTOS A PAGAR	TOTAL TESOURO	RECURSOS PRÓPRIOS	TOTAL
TOTAL DOS INVESTIMENTOS	0,8	0,0	0,8	67,6	68,5
ANO 2023					
	SALDO EXERC. ANT.	RESTOS A PAGAR	TOTAL TESOURO	RECURSOS PRÓPRIOS	TOTAL
TOTAL DOS INVESTIMENTOS	1,2	0,0	1,2	241,8	243,1

Tabela 9: Orçamento de investimentos previstos detalhado - R\$ milhões

AÇÃO	2022			2023		
	Tesouro	Recursos próprios	Total	Tesouro	Recursos próprios	Total
12NK - REFORÇO BERÇO ILHA BARNABÉ	-	0,1	0,1	-	74,9	74,9
143Y - ADEQ. INSTALAÇÕES GERAIS	-	3,3	3,3	-	10,8	10,8
14KJ - VTMIS	-	4,8	4,8	-	50,0	50,0
14KM - MONIT. CARGAS	0,8	-	0,8	1,2	-	1,2
14RC - RESÍDUOS SÓLIDOS	-	0,2	0,2	-	2,6	2,6
15N8 - ACESSO RODOV ILHA BARNABÉ	-	-	-	-	3,8	3,8
15N9 - REURBANIZAÇÃO BACIA CANAL 4	-	-	-	-	-	-
1C66 - PERIMETRAL ME	-	42,0	42,0	-	64,9	64,9
1C67 - PERIMETRAL MD	-	7,2	7,2	-	4,0	4,0
15X3 - DRAGAGEM APROFUNDAMENTO ⁽¹⁾	-	-	-	-	14,9	14,9
4102 - BENS MÓVEIS	-	0,7	0,7	-	1,0	1,0
4103 - INFORMÁTICA	-	9,4	9,4	-	15,0	15,0
TOTAL	0,8	67,6	68,5	1,2	241,8	243,1

(1) Em 2023 refere-se à execução de dragagem de aprofundamento dos Berços 12 ao 23

6.5. Receitas e despesas projetadas para 2023

6.5.1. Cenários de receitas para 2023

Cenário Base

O cenário base de projeção de receitas líquidas para 2023 totaliza R\$ 1.631,3 milhões. Estima-se para 2022 uma receita líquida total de R\$ 1.825,1 milhões, sendo R\$ 1.369,6 milhões referente receitas tarifárias e patrimoniais. Contudo, ao desconsiderar as receitas extraordinárias com a tabela III e com receitas com arrendamento e movimentação, o número real para 2022 é de R\$ R\$ 1.338,7 milhões. Portanto, observa-se um aumento real de 5,7%, em relação ao total das receitas tarifárias e patrimoniais. A receita financeira tem uma estimativa de queda para 2023, por conta da previsão do montante disponível para aplicação menor, em função de desembolsos importantes com ações cíveis ainda em 2022, que montam R\$ 196,5 milhões, bem como a redução da taxa Selic para 2023, estimada pelo Copom, para 11,25%. Existe também uma projeção de queda na variação monetária ativa referente valor de outorga a receber devido ao saldo devedor menor dos arrendatários por conta das amortizações. Já as outras receitas recorrentes, de R\$ 221,3 milhões, tratam de reversões de provisões cíveis, pois estima-se um reconhecimento no resultado ainda em 2022, registrados como receita na reprogramação do Programa de Dispêndios Globais – PDG, encaminhado ao Ministério da Infraestrutura – MInfra, e à Secretaria de Governança das Empresas Estatais – SEST. O cenário base é demonstrado na tabela 10.

Tabela 10: Cenário base de receita líquida 2022/2023 – R\$ mil

Ano	2022	2023
Receita Patrimonial	573.918	612.860
Receita Tarifária	795.645	801.565
TAB I	496.099	514.579
TAB II	80.989	95.154
TAB III	170.084	148.537
TAB V, VII e IX	48.473	43.295
Financeira	234.205	216.498
Outros Recorrentes	221.342	380
Receita Líquida Total	1.825.110	1.631.302

Cenário Otimista

Para o cenário otimista, foi utilizado como premissa um adicional de crescimento de cinco pontos percentuais em relação ao cenário base. Não consideramos neste cenário variações das receitas patrimoniais, por não terem a mesma volatilidade da receita tarifária, que é impactada pela oscilação da movimentação.

Tabela 11: Cenário otimista de receita líquida 2022/2023 – R\$ mil

Ano	2022	2023
Receita Patrimonial	573.918	612.860
Receita Tarifária	804.878	841.643
TAB I	502.027	540.308
TAB II	82.082	99.911
TAB III	171.746	155.964
TAB V, VII e IX	49.022	45.459
Financeira	234.205	227.322
Outros Recorrentes	221.342	399
Receita Líquida Total	1.834.342	1.682.224

Cenário Pessimista

Para o cenário pessimista, foi utilizado como premissa a redução de dez pontos percentuais em relação ao cenário base. Não consideramos neste cenário variações das receitas patrimoniais, por não terem a mesma volatilidade da receita tarifária, que é impactada pela oscilação da movimentação.

Tabela 12: Cenário pessimista de receita líquida 2022/2023 – R\$ mil

Ano	2022	2023
Receita Patrimonial	573.918	612.860
Receita Tarifária	777.180	721.408
TAB I	484.243	463.121
TAB II	78.804	85.638
TAB III	166.761	133.683
TAB V, VII e IX	47.373	38.965
Financeira	234.205	194.848
Outros Recorrentes	221.342	342
Receita Líquida Total	1.806.645	1.529.457

6.5.2. Dispêndios – Projeções

A previsão revisada do Programa de Dispêndios Globais para 2023, projeta um dispêndio de R\$ 1.713,8 milhões, 4,1% inferior ao exercício de 2022.

A economia é resultado, principalmente, da redução com pessoal, devido ao plano de incentivo de desligamento voluntário, ocorrido em 2022, que trará uma economia estimada em 13,6%, da diminuição das despesas financeiras, que projeta uma redução de 47,6% pois estima-se a capitalização integral das Afacs, que com isto a correção monetária deixará de ser reconhecida no resultado, que somente em 2022, tem uma estimativa de R\$ 30,5 milhões, e na rubrica outras despesas correntes, uma redução de 68,6%, que tem diminuição por conta da classificação no PDG das despesas com ações cíveis, de R\$ 196,5 milhões, em 2022. A tabela 13 demonstra detalhadamente os dispêndios com todas as rubricas.

Tabela 13: Total de dispêndios previstos para 2022/2023 – R\$

DICAR - DESCRIMINAÇÃO DAS APLICAÇÕES DE RECURSOS	ANO 2022	ANO 2023
TOTAL DOS DISPÊNDIOS	1.786.158.010	1.713.787.184
DISPÊNDIOS DE CAPITAL	180.462.801	365.079.257
INVESTIMENTO NO ATIVO IMOBILIZADO	68.462.801	243.079.257
<i>IMOBILIZADO</i>	<i>68.462.801</i>	<i>243.079.257</i>
- <i>MÓVEIS, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS</i>	<i>700.468</i>	<i>1.000.000</i>
- <i>SISTEMAS DE TECNOLOGIA DA INFORMÁTICA</i>	<i>9.376.594</i>	<i>14.973.022</i>
- <i>OUTROS INVESTIMENTOS NO ATIVO IMOBILIZADO</i>	<i>58.385.739</i>	<i>227.106.235</i>
DESTRUIÇÃO DE LUCROS AOS ACIONISTAS	112.000.000	122.000.000
DESPESAS CORRENTES	1.605.695.209	1.348.707.927
PESSOAL E DIRIGENTES	349.902.160	303.483.984
<i>PESSOAL</i>	<i>346.331.555</i>	<i>299.164.925</i>
- <i>PESSOAL + ENCARGOS, BENEFÍCIOS E TREINAMENTO</i>	<i>255.432.064</i>	<i>251.164.925</i>
- <i>DESLIGAMENTO E PÓS EMPREGO</i>	<i>13.798.182</i>	<i>0</i>
- <i>DEMANDAS TRABALHISTAS, PESSOAL CEDIDO E OUTRAS DESPESAS</i>	<i>77.101.309</i>	<i>48.000.000</i>
- <i>DESPESAS COM DIRIGENTES</i>	<i>2.900.464</i>	<i>3.636.991</i>
- <i>DESPESAS COM CONSELHEIROS E COMITÊS</i>	<i>670.141</i>	<i>682.068</i>
OUTROS CUSTEIOS	1.255.793.049	1.045.223.943
- <i>MATERIAIS E PRODUTOS</i>	<i>2.011.409</i>	<i>1.800.000</i>
- <i>SERVIÇOS DE TERCEIROS</i>	<i>219.762.326</i>	<i>326.581.480</i>
- <i>TRIBUTOS</i>	<i>492.797.109</i>	<i>474.868.201</i>
- <i>DESPESAS FINANCEIRAS</i>	<i>111.021.157</i>	<i>58.196.958</i>
- <i>OUTRAS DESPESAS CORRENTES</i>	<i>304.526.630</i>	<i>95.708.929</i>
- <i>DEPRECIÇÃO, AMORTIZAÇÃO E EXAUSTÃO</i>	<i>39.918.781</i>	<i>40.018.548</i>
- <i>PROVISÕES ⁽¹⁾</i>	<i>85.755.637</i>	<i>48.049.827</i>

(1) Em 2022 considera provisão do TAC Ponta da Praia no montante de R\$ 24 MM (conforme regramento do CPC 25)

6.6. Projeções de resultados financeiros para 2023

A projeção atualizada para o exercício de 2023 aponta para um Resultado de R\$ 513,8 milhões ante R\$ 474,1 milhões projetado para o ano corrente. Analisando o quadro, observa-se um leve aumento nas receitas estimadas tarifárias e patrimoniais brutas em 0,6% e 6,9%, respectivamente. Já as receitas financeiras sofrem uma redução de 7,6%, principalmente com as variações monetárias ativas das outorgas a receber, em função da estimativa de queda do IPCA para 2023, bem como pelo saldo devedor das outorgas diminuir para o próximo ano em função das amortizações realizadas; além disso, estima-se uma redução na taxa Selic para 2023. As despesas correntes estimadas sofrem uma redução de 68,6% em 2023, pois há a previsão de R\$ 196,5 milhões de reconhecimento no resultado com ações cíveis, sendo que este valor está

sendo revertido na rubrica “Reversões de Provisões” no grupo de Receitas, não afetando, portanto, o resultado. A tabela 14 a seguir evidencia as estimativas por rubricas.

Tabela 14: Projeções de resultado para 2022/2023 – R\$

DICOR - DESCRIMINAÇÃO DAS ORIGENS DE RECURSOS	ANO 2022	ANO 2023
TOTAL DE RECURSOS	2.079.751.030	1.862.485.411
RECEITAS DE CAPITAL	0	0
AUMENTO DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO	0	0
RECEITAS CORRENTES	2.079.751.030	1.862.485.411
VENDA DE PRODUTOS E SERVIÇOS	934.376.861	939.722.373
ALUGUEL	631.740.809	675.327.392
RECEITAS FINANCEIRAS	245.626.620	227.055.642
RENDAS DE APLICAÇÕES FINANCEIRAS	179.642.399	188.839.962
OUTRAS RECEITAS FINANCEIRAS	65.984.221	38.215.680
OUTRAS RECEITAS CORRENTES	29.338.675	380.004
REVERSÕES DE PROVISÕES	238.668.065	20.000.000
DICAR - DESCRIMINAÇÃO DAS APLICAÇÕES DE RECURSOS		
TOTAL DOS DISPÊNDIOS	1.786.158.010	1.713.787.184
DISPÊNDIOS DE CAPITAL	180.462.801	365.079.257
INVESTIMENTO NO ATIVO IMOBILIZADO	68.462.801	243.079.257
IMOBILIZADO	68.462.801	243.079.257
- MÓVEIS, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS	700.468	1.000.000
- SISTEMAS DE TECNOLOGIA DA INFORMÁTICA	9.376.594	14.973.022
- OUTROS INVESTIMENTOS NO ATIVO IMOBILIZADO	58.385.739	227.106.235
DISTRIBUIÇÃO DE LUCROS AOS ACIONISTAS	112.000.000	122.000.000
DESPESAS CORRENTES	1.605.695.209	1.348.707.927
PESSOAL E DIRIGENTES	349.902.160	303.483.984
PESSOAL	346.331.555	299.164.925
- PESSOAL + ENCARGOS, BENEFÍCIOS E TREINAMENTO	255.432.064	251.164.925
- DESLIGAMENTO E PÓS EMPREGO	13.798.182	0
- DEMANDAS TRABALHISTAS, PESSOAL CEDIDO E OUTRAS DESPESAS	77.101.309	48.000.000
- DESPESAS COM DIRIGENTES	2.900.464	3.636.991
- DESPESAS COM CONSELHEIROS E COMITÊS	670.141	682.068
OUTROS CUSTEIOS	1.255.793.049	1.045.223.943
- MATERIAIS E PRODUTOS	2.011.409	1.800.000
- SERVIÇOS DE TERCEIROS	219.762.326	326.581.480
- TRIBUTOS	492.797.109	474.868.201
- DESPESAS FINANCEIRAS	111.021.157	58.196.958
- OUTRAS DESPESAS CORRENTES	304.526.630	95.708.929
- DEPRECIAÇÃO, AMORTIZAÇÃO E EXAUSTÃO	39.918.781	40.018.548
- PROVISÕES (1)	85.755.637	48.049.827
RESULTADO FINAL (Considera rec./disp. De Capital)	293.593.020	148.698.227
RESULTADO	474.055.821	513.777.484

(1) Em 2022 considera provisão do TAC Ponta da Praia no montante de R\$ 24 MM (conforme regramento do CPC 25)

7. Considerações finais

O Plano de Negócios 2023 apresenta as informações relevantes da SPA quanto aos principais resultados de 2021/2022 e suas projeções econômico-financeiras para o exercício de 2023.

A estratégia da Companhia contempla iniciativas estratégicas que buscam fortalecer os negócios, desenvolver a organização e consolidar a plataforma ESG, com foco em uma nova relação com os entes impactados pela atividade portuária (partes interessadas) orientada para valor e sustentabilidade, a fim de mitigar impactos e fomentar o desenvolvimento sustentável regional e nacional.

Ao longo dos últimos anos a SPA realizou iniciativas estruturantes alinhadas às políticas públicas direcionadas ao setor de infraestrutura e às melhores práticas portuárias mundiais, atuando em busca de eficiência, austeridade, diligência e racionalização de recursos para garantir a sustentabilidade financeira de longo prazo da Companhia e com foco na eficiência operacional e logística dentro de toda área de influência do Porto e das infraestruturas sob sua responsabilidade.