

DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

- Análise do Modelo Financeiro -

APRESENTAÇÃO NO DIÁLOGO PÚBLICO PROMOVIDO PELO TCU,

EM 31/10/2022

LUIS BALDEZ

Presidente Executivo



O QUEREM OS USUÁRIOS COM A DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS?

- **... QUE AS TARIFAS COBRADAS SEJAM COMPETITIVAS**
- **... QUE O GANHO DE EFICIÊNCIA SEJA COMPARTILHADO COM A CARGA**
- **... QUE OS PROCESSOS E PROCEDIMENTOS SEJAM DESBUROCRATIZADOS**
- **... QUE AS NORMAS SEJAM SIMPLIFICADAS**
- **... QUE O AMBIENTE SEJA FAVORÁVEL AOS NEGÓCIOS COM SEGURANÇA JURÍDICA**
- **... QUE REDUÇÃO DO CUSTO LOGÍSTICO SEJA UMA REALIDADE**

APS: ESTRUTURA FINANCEIRA ANALÍTICA

- VPL @ 7,35%aa, em R\$ M (moeda: Jan/2022)

<u>RECEITA BRUTA (RB)</u>	<u>31.810</u> (R\$ 14,00/t) <u>100%</u>	PAGAMENTO DOS USUÁRIOS
IMPOSTOS	7.555 (R\$ 3,32/t) 24%	TRANSFERÊNCIA AO GOVERNO
CUSTO OPERACIONAL	7.550 (R\$ 3,32/t) 24%	SERVIÇO PRESTADOS
OUTORGA VARIÁVEL	7.078 (R\$ 3,10/t) 22%	TRANSFERÊNCIA AO GOVERNO
INVESTIDOR	9.627 (R\$ 4,26/t) 30%	REMUNERAÇÃO DOS INVESTIM.

- APROPRIAÇÃO DOS R\$ 14,00/t**

GOVERNO	R\$ 6,42	46%
INVESTIDOR	R\$ 4,26	30%
USUÁRIO	R\$ 3,32	24%

APS: ESTRUTURA FINANCEIRA ANALÍTICA

- VPL @ 7,35%aa, em R\$ M (moeda: Jan/2022)

<u>RECEITA BRUTA (RB)</u>	<u>31.810</u>	<u>100%</u>
IMPOSTOS	7.555	24%
CUSTO OPERACIONAL	7.550	24%
<u>SALDO OPERACIONAL</u>	<u>16.705</u>	<u>52%</u>
INVESTIMENTO ATUAL	2.394	
INVESTIMENTO FUTURO	1.506	
<u>SALDO EMPRESARIAL</u>	<u>12.805</u>	
OUTORGA VARIÁVEL	7.078	22%
TÚNEL	2.950	
<u>SALDO INVESTIDOR</u>	<u>2.777</u>	

SALDO PARA FINANCIAR OS
INVESTIMENTOS

EXCEDENTE FINANCEIRO

EXCEDENTE DE RENTABILIDADE

APS: ESTRUTURA FINANCEIRA DAS RECEITAS PROJETADAS

PRODUTO MÉDIO (R\$/Ton.)

<u>RECEITA</u>	<u>EVTEA</u>	<u>2021</u>
	13,95 (100%)	8,65 (100%)
. TARIFÁRIAS	3,70 (27%)	5,21 (60%)
.. Tab. I	5.360 (63%)	2,35
.. Tab. II	1.800 (22%)	4,00
.. Tab. III	1.300 (15%)	0,88
		0,31
. PATRIMONIAIS	9,08 (65%)	3,35 (39%)
. LIGAÇÃO SECA	-	-
. OUTRAS	1,17 (8%)	- (1%)

ANÁLISE DA ESTRUTURA FINANCEIRA

- **Com as Tarifas e Custos projetados, há um elevado excedente financeiro que poderia (*pelo menos em parte*), ser transferido aos Usuários.**
- **A modelagem mostra que a divisão deste excedente focada em Pagamento de Outorga e Ligação Seca Santos-Guarujá, poderia ser mais otimizada em favor da carga.**
- **A apropriação do excedente de rentabilidade por parte do investidor desequilibra a equação em favor de um ente do processo.**
- **A redução das Tarifas (tabelas I e II) será apropriada pelo Armador – precisamos de mecanismos regulatórios de transferência de parte deste ganho.**
- **A receita média de R\$ 14,00 aumenta os custos para os Usuários.**

INVESTIMENTOS PROJETADOS

- **INVESTIMENTO TOTAL DE R\$ 4,5 bilhões:**
 - . R\$ 2,9 bilhões para a implantação do Túnel Santos – Guarujá (até 2029).
 - . R\$ 1,5 bilhão em outros investimentos.
- **INVESTIMENTOS DE R\$ 1,5 bilhão divididos em:**
 - . Acessos Terrestres – R\$ 526,0 milhões
 - . Acesso Aquaviário – R\$ 561,8 milhões (Dragagem, até 2033)
 - . Outros Investimentos – R\$ 418,2 milhões
- **INVESTIMENTO NO TÚNEL:**
 - VP (Receitas)(*) - R\$ 1.200,0 milhões (sem custo operacional)
 - VP (Investimentos) – R\$ 2.950,0 milhões
 - VPL – **R\$ 1.750 milhões** (negativo) - inviabilidade

SIMULAÇÕES

- **OBJETIVO:** Avaliar o impacto na Tarifa com ajustes na modelagem financeira.
- **SIMULAÇÕES PROPOSTAS:**

SIMULAÇÃO 1 – Modelo financeiro sem Saldo Final

SIMULAÇÃO 2 – Modelo financeiro sem Outorga, com Túnel e sem Saldo Final

SIMULAÇÃO 3 - Modelo financeiro sem Outorga, sem Túnel e sem Saldo Final

OBS: Para feitos de simulação, os valores de Custo Operacional (R\$ 7.550 milhões) e da carga tributária (23,75% da RB) permaneceram os mesmos.

APS: RESUMO SIMULAÇÕES

	BASE	SIM. 1	SIM. 2	SIM. 3
<u>RECEITA BRUTA (RB)</u>	<u>31.810</u>	<u>28.168</u>	<u>18.885</u>	<u>15.016</u>
COMPORTAMENTO (%)	100	86	60	47
REDUÇÃO MÉDIA	-	14%	40%	53%
TARIFA MÉDIA (R\$/t)	13,41	11,53	8,05	6,30

COMPOSIÇÃO DA TARIFA MÉDIA (R\$ 13,41/T):

. Tarifa Portuária	R\$ 3,70	28%
. Patrimonial	R\$ 9,07	68%
. Outras	R\$ 0,64	4%

ANÁLISE DA MODELAGEM PROPOSTA

- **O MODELO INSERE ENCARGOS FINANCEIROS ELEVADOS PARA OS USUÁRIOS.**
- **NÃO RESOLVE OS PROBLEMAS DA DRAGAGEM NO CURTO PRAZO.**
- **NÃO PRIVILEGIA A COMPETITIVIDADE DOS PRODUTOS, AUMENTANDO O CUSTO MÉDIO PARA OS USUÁRIOS.**
- **NÃO REDUZ CUSTO LOGÍSTICO, POIS A CADEIA DO TRANSPORTE PODE SE APRORPIAR DA REDUÇÃO DE TARIFAS.**
- **NÃO TRANSFERE GANHOS DE EFICIÊNCIA DE CUSTOS À CARGA.**

AJUSTES PROPOSTOS

- **ADOÇÃO DE MODELAGEM QUE PRIVILEGIE:**
 - . **A Competitividade;**
 - . **A Repartição dos ganhos de eficiência com a carga;**
 - . **A mitigação de posições de dominantes;**
 - . **A Redução do Custo Logístico.**
- **MODELAGEM COM ANTECIPAÇÃO DA DRAGAGEM.**
- **IMPLANTAÇÃO DO TÚNEL COMO OBRA PÚBLICA E CONCESSÃO PELO MODELO “OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO” (O&M).**
- **INCLUSÃO DOS USUÁRIOS NA GOVERNANÇA:**
 - . **Conselho de Usuários; ou**
 - . **CAP Deliberativo**

WWW.ANUT.ORG.BR