

DESEMPENHO FINANCEIRO DO PORTO DE SANTOS EM 2022

Uma análise de competitividade



1

**Subsídios a um posicionamento estratégico quanto a políticas
públicas referentes ao setor portuário**

Março/2023

I. INTRODUÇÃO

A ANUT, com sua forma característica de atuação propositiva, elaborou esta análise com o sentido de dar subsídios aos agentes de decisão quanto a determinadas políticas públicas para o setor portuário.

O setor portuário, responsável pela movimentação de 1,3 bilhão de toneladas em 2022 e 95% de toda a carga exportada pelo Brasil, tem importância decisiva na competitividade da produção nacional e precisa estar alinhado às políticas públicas de crescimento e desenvolvimento econômico.

O Porto de Santos, como maior porto da América Latina, com números superlativos, tem que responder à sua missão de contribuir aos pressupostos:

- Aumento de competitividade sistêmica dos produtos;
- Redução do custo logístico;
- Autossuficiência financeira;
- Compartilhamento de ganhos de produtividade; e
- Melhoria da competitividade da Economia como um todo.

Ou seja, o Porto tem que ser um agente de competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional e um vetor para o desenvolvimento regional e nacional.

Aliás, a própria **Visão** do Porto é *“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”*

2

Como referência, veja os números do Porto em 2022:

- . Movimentação: 162,4 milhões de toneladas (maior da história)
- . Valor das Exportações: US\$ 174,6 bilhões (30% da corrente comercial)
- . Nº de Navios: 4.954 navios
- . Movimento de caminhões: 2,6 milhões

Para melhor compreensão de nossas análises, estruturamos este documento em 3 (três) módulos compreendendo:

- Evolução do desempenho financeiro nos últimos 4 (quatro) anos – indicadores e variáveis explicativas básicas;
- Evolução do desempenho financeiro entre 2021 e 2022; e
- Conclusões e Recomendações.



CONCLUSÕES

- Entre 2014 e 2022, a SPA (estatal administradora do Porto de Santos) apresentou um bom desempenho econômico-financeiro, evoluindo de uma posição de fragilidade para uma posição de desejável autossuficiência financeira.
- Neste período, a movimentação de carga cresceu 46%, atingindo em 2022 o recorde histórico de 162,4 milhões de toneladas.
- As receitas totais da Companhia cresceram cerca de 90%, em termos nominais e 20% em termos reais (descontada a inflação de 60% no período, pelo IPCA).
- Por seu turno, o custo total das operações portuárias decresceu cerca de 2%, em termos nominais e 40% em termos reais.
- Observou-se que o elevado aumento nas Receitas Totais, se deu principalmente pelo aumento das Receitas Tarifárias que cresceram 30% acima da inflação, enquanto as Patrimoniais decresceram cerca de 8%.
- Em termos unitários, descontado o volume de carga movimentada, a receita tarifária ficou no mesmo patamar da inflação, enquanto as patrimoniais decresceram 37%.
- Neste cenário de aumento de movimentação, elevação de tarifas portuárias e redução de custos, a SPA apresentou uma geração de recursos livres da ordem de R\$ 752,2 milhões – cerca de 48% das Receitas, contra 46% em 2021).
- No entanto, com toda esta disponibilidade de recursos, os investimentos realizados somaram apenas R\$ 18,0 milhões, menor que a depreciação dos ativos que somou R\$ 60,1 milhões. Ou seja, a Companhia não repôs nem a depreciação dos seus bens, o que, no longo prazo, representa deterioração, desinvestimento e perda de qualidade.
- O grande beneficiário dos recursos gerados e pagos pela carga foi o Governo que, só em 2022, se apropriou de R\$ 914,2 milhões (ou seja, 58% das receitas totais foram para os cofres públicos).
- Isto demonstra uma política pública equivocada, pois ao invés de investir na melhoria da competitividade do Porto, o Governo opta por um modelo arrecadatário e sem impactos locais.
- Como fundamento a este equívoco de política pública, adota-se uma política tarifária de indexação à inflação passada, que só realimenta a inflação futura e em nada contribui à melhoria da competitividade da Economia.
- Por fim, deve-se lembrar que a inflação (IPCA) reflete uma média de aumento de preços de toda a Economia e não dos fatores de produção ligados à atividade da SPA – movimentação portuária.
- A busca por mudanças estruturais são fundamentais para o crescimento estável e de longo prazo da Companhia, priorizando a eficiência e a busca contínua de melhoria operacional.
- O Porto de Santos é e precisa continuar a ser um dos pilares da infraestrutura da Economia Brasileira.

RECOMENDAÇÕES

- Promover, como política pública definida pelo Governo via Conselho de Administração, que o Porto de Santos, como maior porto da América Latina, atenda aos pressupostos de:
 - Competitividade;
 - Redução de Custo Logístico;
 - Autossuficiência financeira;
 - Compartilhamento dos ganhos de eficiência e produtividade com a carga; e
 - Vetor de desenvolvimento regional e nacional.
- Alterar a política tarifária desindexando da inflação passada (IPCA) e sim aos ganhos de eficiência e produtividade.
- Criar mecanismos regulatórios de compartilhamento de ganhos entre Governo, Empregados e Carga.
- Implementar um Plano de Investimentos de Curto, Médio e Longo Prazos, que contemple os acessos marítimos (Dragagem, Sinalização) e acessos terrestres (Rodovias).
- Estruturar um Plano Diretor para minimização dos conflitos Porto – Cidade.
- Implementar políticas de otimização de gastos – correntes e de investimentos -, revisão de processos burocráticos – simplificação e redução de tempos e custos com emissão de documentos - e modernização tecnológica – inovação e geração de valor.

4



II. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO DESEMPENHO

Para efeito de referência, utilizamos a ano de 2014 como o ano em que se iniciou a recuperação econômico-financeira da SPA Santos Port Authority, estatal que administra o Porto de Santos.

Naquele ano (2014), o desempenho foi o seguinte:

- Movimentação: 111,2 milhões de toneladas
- Receita Bruta (RB): R\$ 837,4 milhões
- Custo Operacional: R\$ 408,5 milhões (50% da RB)
- Lucro Líquido (LL): R\$ 55,4 milhões (3% da RB)
- Disponibilidade de Caixa: R\$ 58,0 milhões
- Índice de Liquidez Corrente: 0,52

A utilização do ano de 2014 como ano-referência, se deu porque neste ano o lucro líquido auferido (3% da RB) mostrou um desempenho no “azul”, com equilíbrio entre receita e despesa e um pequeno lucro.

Nos anos, seguintes, observamos uma evolução muito instável, com anos de pequenos lucros e outros com prejuízos contábeis, como observado abaixo:

<u>ANO</u>	<u>MOV.(MT)</u>	<u>CSP/RB</u>	<u>LUCRO (R\$ M)(*)</u>	<u>% RB</u>
2014	111,2	50%	21,7	2,6%
2015	120,0	48%	(95,0)	(10,4%)
2016	113,8	58%	(22,5)	(2,7%)
2017	130,0	54%	44,4	4,6%
2018	133,2	43%	(468,7)(**)	(45,8%)(**)
2019	134,0	31%	87,3	7,9%
2020	146,6	29%	202,5	15,8%
2021	147,0	27%	329,1	25,9%
2022	162,4	25%	547,3	34,7%

(*) Em valores nominais de Balanço.

(**) Este elevado prejuízo contábil se deu em virtude do reconhecimento de “Perda efetiva de clientes (LIBRA)” no valor de R\$ 1.155,0 milhões.

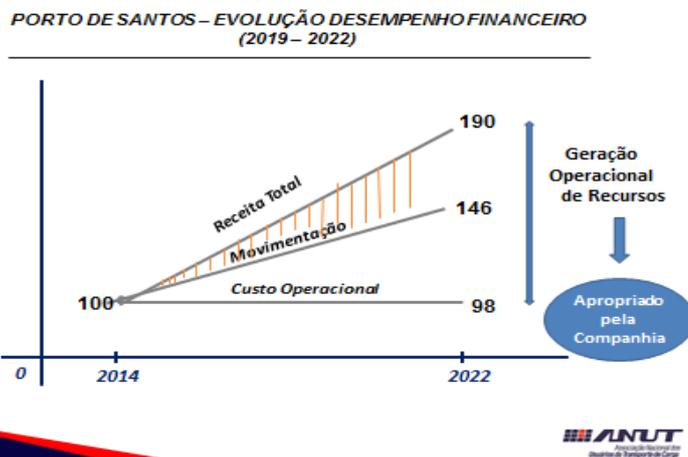
Assim, somente a partir de 2014, foi iniciado um processo de recuperação financeira da SPA, de forma estável e consistente, tanto em termos de movimentação quanto em termos de resultados.

Esta evolução (2014 – 2022) pode ser assim resumida (em número-índice):

- Movimentação 146
- Receita Bruta 190
- Custo Operacional 98

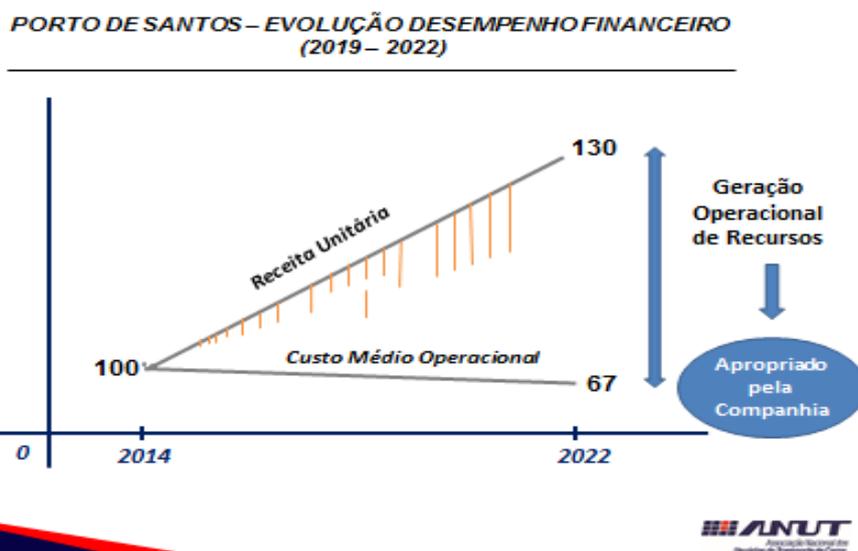
Esquemáticamente, os gráficos a seguir mostram como evoluiu estes 3 (três) fatores fundamentais para o desempenho do Porto de Santos, em valores globais e em valores unitários.

Em valores globais (R\$ M):



6

Em valores unitários (R\$/t movimentada):



Os gráficos esquemáticos acima sugerem que:

- A Companhia respondeu adequadamente ao crescimento do mercado;
- O custo operacional total teve pequena redução, frente à quantidade movimentada;
- A receita aumentou mais que a movimentação, baseada no crescimento dos preços e tarifas portuárias;
- O custo médio teve leve redução indicando uma elevada absorção de custos fixos e ganhos de eficiência e produtividade econômica;
- Houve uma recuperação importante nas tarifas e preços portuários;
- Toda a geração operacional de recursos se transferiu para os resultados indicando que a Companhia se apropriou dos ganhos referidos; e,
- A função de vetor de competitividade do Porto precisa ser avaliada detalhadamente (como faremos mais adiante).



III. O BALANÇO PATRIMONIAL DE 2022

As demonstrações financeiras de 2022 da Santos Port Authority (SPA) foram auditadas pela empresa Russell Bedford e revela um bom desempenho, ao registrar números que podem ser considerados como recorde histórico, quais sejam: Movimentação de 162,4 milhões, Receita Bruta de R\$ 1,6 bilhão e um Lucro Líquido de R\$ 547,3 milhões.

Em resumo, a Demonstração de Resultados da SPA tem a seguinte estrutura (em R\$ milhões):

<u>Receita Bruta</u>	<u>1.579,0</u>	<u>100,0%</u>
Impostos (Total)	(495,8)	(31,4%)
Custo Operacional	(400,6)	(25,4%)
DGADM	(271,8)	(17,2%)
<u>Lucro Antes das DF's</u>	<u>410,8</u>	<u>26,0%</u>
Financeiras	136,5	8,6%
<u>Lucro Líquido</u>	<u>547,3</u>	<u>34,6%</u>

Como já explicitado, os resultados mostram a importante evolução financeira da SPA, pois se em 2014 (ano-referência) a lucratividade foi de 3% da Receita, em 2022 alcançou 35%, crescendo significativamente.

Outro ponto importante, é que o custo para movimentar as cargas representam hoje apenas 25% do total pago pelos Usuários, quando em 2014 era 50%.

A evolução positiva da eficiência econômica na movimentação das cargas foi marcante para a recuperação da Companhia.

Nossa análise sob 2 pontos de vista:

. da SPA

. dos Usuários

Do ponto de vista da Autoridade Portuária (SPA), com a recuperação econômica da Companhia observada nos últimos 8 (oito) anos, o Porto de Santos vem consolidando uma trajetória estável, refletindo ganhos financeiros expressivos, atendendo as demandas do mercado em volume cada vez maior e reafirmando como maior porto da América Latina e principal elo na cadeia logística nacional.

No entanto, é preciso analisar de que forma esta evolução favorável se materializou e quem se apropriou dos ganhos de eficiência econômica alcançados.

O **Governo** é o primeiro ente que se beneficiou deste desempenho financeiro, pois receberá da SPA, devido seus resultados de 2022, os seguinte valores:

- R\$ 500,0 milhões na forma de Impostos;
- R\$ 383,1 milhões na forma de Dividendos (isto equivale a 70% do lucro líquido, percentual igual ao valor distribuído em 2021);
- Lembrar que em 2021, a Companhia apropriou R\$ 230,8 milhões na forma de “Reserva de Dividendos”, o que representou naquele ano 70% do lucro líquido auferido.
- Por outro lado, a Lei das SA (Lei nº 6.404/1976) estabelece **um mínimo** de 25% do lucro líquido para distribuir na forma de Dividendos, o que permite a distribuição de montantes mais elevados.

Por sua vez, os **Empregados** receberão cerca de R\$ 35,3 milhões referentes a “Participação nos Lucros e Resultados (PLR)”, conforme explicitado no Balanço.

Portanto, podemos inferir que do total pago pela carga apropriado como Receita da SPA (R\$ 1.579,0 milhões), um total de R\$ 914,2 milhões (ou seja, 58%) serão repassados ao **Governo** e aos **Empregados**, numa proporção 96/04.

E aos Usuários? E à carga? Quanto dos ganhos financeiros auferidos lhe serão repassados?

Análise sob o ponto de vista dos Usuários.

9

Da Receita

Sim, precisamos aprofundar a análise desenvolvendo-a do ponto de vista dos Usuários, aqueles que são donos da carga os quais representam a interface entre a produção e o consumo dos produtos pela sociedade.

O que é custo para a carga é preço para a população.

Este é o sentido da competitividade e dos ganhos para a Sociedade.

Detalhando a evolução e a composição da Receita paga pela carga, temos os seguintes números (em valores nominais):

	<u>2022</u>	<u>2014</u>	<u>VAR.</u>
. Movimentação	162,4 MT	111,2 MT	+ 46%
. Receita Tarifária (R\$ M)	946,6 (60%)	409,1 (50%)	+ 131%
. Receita Patrimonial (R\$ M)	632,4 (40%)	428,3 (50%)	+ 48%
. Outras (R\$ M)	-	-	
TOTAL	1.579,0	837,4	741,6 (+ 90%)

Em valores unitários (R\$/t movimentada), temos:

	<u>2022</u>	<u>2014</u>	<u>VAR.</u>
. Receita Tarifária – R\$ 5,74/t (60%)	R\$ 5,74/t (60%)	R\$ 3,68/t (50%)	+ 56%
. Receita Patrimonial – R\$ 3,90/t (40%)	R\$ 3,90/t (40%)	R\$ 3,85/t (50%)	+ 1%
. Outras	- R\$ 0,08/t	(-)	
TOTAL	= R\$ 9,72/t	R\$ 7,53/t	+ 30%

O expressivo crescimento das Receitas Tarifárias teve a seguinte composição (em R\$ milhões):

	<u>2022</u>	<u>2014</u>	<u>VAR.</u>
. Infra Mar	677,6	300,0	377,6 (+ 126%)
. Infra Terra	206,2	74,6	131,6 (+ 176%)
. Outras	62,8	34,5	28,3 (+ 82%)
TOTAL	946,6	409,1	537,5 (+ 131%)

10

Em termos unitários (R\$/t movimentada), temos:

	<u>2022</u>	<u>2014</u>	<u>VAR.</u>
. Infra Mar	4,17	2,70	+ 54%
. Infra Terra	1,27	0,67	+ 90%
. Outras	0,39	0,31	+ 26%
TOTAL	5,83	3,68	+ 58%

Análise

A análise da evolução das Receitas e das Tarifas Portuárias entre 2014 e 2022, leva às seguintes conclusões:

- A Receita Global cresceu 88%, resultante do aumento do volume de carga (46%) e do produto médio auferido (31%).
- 75% do aumento da Receita Global se deveu por maior arrecadação da Receita Tarifária e 25% das Patrimoniais.
- 70% do aumento das Receitas Tarifárias foi acarretado pela Infra Mar cujo valor unitário cresceu 54%.
- As tarifas Infra Terra, apesar de crescerem 90%, possuem menor participação no total.
- Como impacto final, a carga pagou 58% a mais, em termos médios;
- Portanto, houve clara recuperação da Receita (qualificada como recorde em 2022) motivada pelo aumento na movimentação de cargas e crescimento das Tarifas Portuárias, notadamente da Infra Mar.

Dos Custos

Por outro lado, o custo operacional necessário para movimentar a carga, teve a seguinte evolução no período:

	<u>2022</u>	<u>2014</u>	<u>VAR.</u>
. Movimentação	162,4 MT	111,2 MT	+ 46%
. Custo Operacional (CO)	R\$ 400,6 M	R\$ 408,5 M	- 2%%
. Depreciação	R\$ 60,1 M	R\$ 33,7 M	+ 78%
. Custo Desembolsável (CD)	R\$ 340,5 M	R\$ 374,8 M	- 9%
. CO Unitário	R\$ 2,47/t	R\$ 3,67/t	- 33%
. CD Unitário	R\$ 2,10/t	R\$ 3,37/t	- 38%
. CO/RB	25%	50%	-
. CD/RB	22%	45%	-

A análise da evolução dos custos de movimentação das cargas entre 2014 e 2022, leva às seguintes conclusões:

11

- Como o custo operacional total (CO) cresceu menos que o volume de carga movimentado, o custo médio experimentou um decréscimo importante de 33%;
- Este decréscimo se deu por maior absorção de custos fixos (aumento de 21% na movimentação) e melhoria de eficiência e produtividade econômica;
- Sem a depreciação (que é um custo contábil), o chamado custo desembolsável decresceu cerca de 38%, também refletindo os efeitos da maior movimentação.
- Em relação à receita, o índice custo/receita apresentou uma redução importante passando de cerca de 50% (em 2014) para 25% (em 2022);
- Porém, a redução do índice se deveu mais pelo aumento de receita (88%) do que pela redução de custo operacional (33%).

Portanto, entre 2014 e 2022, apesar do recorde de valores atingidos, o desempenho financeiro da SPA se deu **menos** por melhoria de eficiência e produtividade operacional e **mais** por aumento de receita.

Desta forma, podemos afirmar que o desempenho financeiro da SPA em 2022, se concretizou pelos seguintes efeitos:

- Aumento de 88% na Receita Total;
- Aumento de 46% na movimentação de carga;
- Aumento médio de 58% nas tarifas e preços portuários, fortemente influenciados pelo aumento da Tarifa Infra Mar em 56%;

- Redução de custos operacionais em 33% pelo aumento da carga movimentada; e
- Elevados ganhos financeiros no mercado.

Apesar de todo este robusto desempenho, a carga não se beneficiou em nenhum momento.

IV. O DESEMPENHO 2022 EM RELAÇÃO A 2021

Para este tipo de análise, temos que decompor os valores anuais avaliando as variações incrementais entre um ano e outro.

Em resumo, a comparação entre 2021 e 2022 revela o seguinte desempenho (em R\$ M):

	<u>2022</u>	<u>2021</u>	<u>VAR.</u>
. Movimentação	162,4 MT	147,0 MT	+ 10,5%
. <u>Receita Bruta</u>	<u>1.579,0</u>	<u>1.272,0</u>	<u>+ 307,0</u>
. Impostos	(200,6)	(161,6)	(39,0)
. <u>Receita Líquida</u>	<u>1.378,4</u>	<u>1.110,4</u>	<u>+ 268,0</u>
. Custo Operacional	(401,6)	(348,0)	(53,6)
. Desp. Adm	(235,1)	(199,3)	(35,8)
. Resultado Financeiro	136,5	(22,7)	159,2
. <u>Resultado antes do IR</u>	<u>877,8</u>	<u>540,3</u>	<u>337,6</u>
. IR/CSLL	(295,3)	(190,3)	(105,0)
. Part. Lucro Empreg.	(35,3)	(20,9)	(14,4)
. <u>Lucro Líquido</u>	<u>547,3</u>	<u>329,1</u>	<u>218,2</u>

12

Consolidando as variações de custos e receitas, temos (em R\$ M):

. Acréscimo de Receita	307,0
. Acréscimo de Impostos	144,0
. Acréscimo de Despesas	103,8
. Acréscimo no Lucro	59,2
. Ganhos financeiros	136,5
. Reversão de perdas financeiras	22,7
. Acréscimo total no lucro	218,2

A análise dos valores incrementais entre 2021 e 2022, revela que:

. As operações portuárias de 2022 agregaram ao lucro da SPA um valor de R\$ 59,2 M, em relação a 2021;

. A reversão das perdas de aplicações financeiras ocorridas em 2021 (R\$ 22,7 M) para ganhos de R\$ 136,5 M em 2022 acarretaram uma aumento no lucro de R\$ 218,2 M;

. Isto significa que o aumento do lucro de 2022 foi se deveu exclusivamente aos ganhos no mercado financeiro, mantendo o mesmo nível de desempenho econômico de 2021.

V. INDICADORES DE DESEMPENHO

A evolução do desempenho financeiro da SPA entre 2014 e 2022 pode ser considerada como relevante e expressivo, pois mudou a estrutura financeira da Companhia.

Esta evolução pode ser assim resumida:

- . CSP/RB: 25% (era 55% há 8 anos atrás)
- . Lucro líquido/RB: 35% (era 3% há 8 anos atrás)
- . Índice de Liquidez Corrente: 2,80 (era 0,52 há 8 anos atrás)
- . Caixa: R\$ 1,3 bilhão (era R\$ 57,9 milhões há 8 anos atrás)
- . Investimentos – R\$ 18,0 milhões (70% abaixo da Depreciação)

Mesmo com um desempenho robusto, a SPA não promoveu nenhum plano de investimentos tão necessário para a melhoria da qualidade e expansão de capacidade como resposta ao crescimento do País.

Aliás, o próprio Balanço registra:

“O imobilizado teve pequena redução pelo efeito dos novos investimentos terem ficado abaixo do nível de depreciações”.

A Companhia necessita também de políticas de otimização de gastos – correntes e de investimentos -, revisão de processos burocráticos – simplificação e redução de tempos e custos com emissão de documentos - e modernização tecnológica – inovação e geração de valor.

A busca destes resultados reflete que mudanças estruturais são fundamentais para o crescimento estável e de longo prazo da Companhia, priorizando a eficiência e a busca contínua de melhoria operacional.

O Porto de Santos é e precisa continuar a ser um dos pilares da infraestrutura da Economia Brasileira.



**ENTIDADE QUE DEFENDE A MAIOR COMPETITIVIDADE DA
LOGÍSTICA E EXPANSÃO DA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA**