



COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária

MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



CARTA CONSAD nº 02/2019.

Belém, 22 de março de 2019.

Ao Excelentíssimo Senhor
DAVI ALCOLUMBRE
 Presidente do Congresso Nacional

Ref: Análise de atendimento das Metas e Resultados na execução do Plano de Negócios da Companhia Docas do Pará (CDP)

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Considerando o art. 23º, §2º, da Lei nº 13.303/2016, que determina o encaminhamento, ao Congresso, do cumprimento das metas estabelecidas de longo prazo, bem como no Plano de Negócios, encaminhamos a V.Exa. a análise da execução do Plano de Negócios do exercício de 2018 da Companhia Docas do Pará (CDP).

Atenciosamente,

RODRIGO MENDES DE MENDES
 Presidente do CONSAD da CDP

Atenciosamente,
MCS

RODRIGO MENDES DE MENDES
 Presidente do CONSAD da CDP

Página 1 de 1

Av. Presidente Vargas, 41 – Centro - Belém/PA – CEP: 66010-000
 Fone: (91) 3182-9000 - www.cdp.com.br





COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária

MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



CARTA CONSAD nº 02/2019.

Belém, 22 de março de 2019.

Ao Excelentíssimo Senhor
DAVI ALCOLUMBRE
Presidente do Congresso Nacional

Ref: Análise de atendimento das Metas e Resultados na execução do Plano de Negócios da Companhia Docas do Pará (CDP)

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Considerando o art. 23º, §2º, da Lei nº 13.303/2016, que determina o encaminhamento, ao Congresso, do cumprimento das metas estabelecidas de longo prazo, bem como no Plano de Negócios, encaminhamos a V.Exa. a análise da execução do Plano de Negócios do exercício de 2018 da Companhia Docas do Pará (CDP).

Atenciosamente,

RODRIGO MENDES DE MENDES
Presidente do CONSAD da CDP

Atenciosamente,
MCS

Rivânia
Presidência do Senado Federal
Rivânia Campos - Mat. 300862
Recebi o original
Em 29/03/19 Hs 10:00
Via Correios



Avaliação Plano de Negócios 2018

1 – Considerações Legais

No sentido de atender a recente Lei nº 13.303, de 30/JUN/2016 (conhecida como “Lei da Responsabilidade das Estatais” ou “Lei das Estatais”), a Companhia apresentou ao CONSAD Plano de Negócios para o exercício 2018.

Para feito de escopo, foi considerado que pelo modelo atual quase todas as funções estratégicas passaram a estar centralizadas na SNP e/ou ANTAQ, isto é, às administrações portuárias cabem, agora, duas dezenas de funções de natureza essencialmente executiva/administrativa (art. 17 a 19, e 25 da Lei); sempre dentro de normas explicitamente estabelecidas pelo poder concedente (SNP) ou pelas demais autoridades (Marinha, Receita Federal, Anvisa, etc.), intervenientes, e balizadas em contratos de gestão com a SNP (art. 64).

A se considerar, também, o crescente papel que vêm desempenhando os órgãos de fiscalização, controle e regulação no processo de tomada de decisão.

Assim, resta às administrações portuárias, como a CDP, um espaço limitado para definição autônoma do seu PN, cuja implementação depende da CDP, enquanto Administração Portuária. Mas, também, de decisões de diversos outros órgãos.

2 – Contextualização

A CDP vem desde abril de 2018 tentando junto a ANTAQ a aprovação da nova tabela tarifária para a Companhia. Além disso, há que se julgar as informações e conclusões consideradas relevantes para a elaboração do PN:

- Último reajuste tarifário: Depois de 19 (dezenove) anos a ANTAQ autorizou um reajuste linear de 25,8% (Resolução nº 4.087; 07/MAI/2015); decisão acompanhada da supressão do Item 2 da Tabela I: “Utilização da Infraestrutura Aquaviária na Navegação Fluvial”.
- Em termos quantitativos, como as receitas da CDP tiveram uma redução de 10%, decorrentes da extinção do Fundo de Investimento (12/FEV/2015), o reajuste “líquido”, à época, foi de 13,22% sobre as tarifas vigentes há quase duas décadas. A título de comparação, no período em que vigoraram as tarifas implementadas em 1996, a inflação foi de 320,65% (IGPM); 203,50% (INPC).
- O Balanço aprovado e publicado da Companhia indica resultados decrescentes no último quadriênio. Ou seja, desde a promulgação da Nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815, de 5/JUN/2013); a saber:
 - 2014: + 1,4 milhões
 - 2015: - 20,2 milhões
 - 2016: - 10,2 milhões



- 2017: - 4,8 milhões
- Como a movimentação (física) tem oscilado pouco, quatro fatores podem explicar esse desempenho:
 - Redução de valores tarifários, em termos reais (em função da defasagem, quantitativa e temporal, entre inflação e índices de reajuste);
 - Supressão do Item 2 da Tabela I (“*Utilização da Infraestrutura Aquaviária na Navegação Fluvial*”), quando do último reajuste tarifário;
 - Naufrágio do navio HAIDAR, no Porto de Vila do Conde, em OUT/2015: representou perda relevante de receitas tarifárias;
 - Elevação de despesas acima de índices inflacionários; e em ritmo crescente. P.ex.; entre 2013 e 2016, para uma inflação de cerca de 32% (IPCA), enquanto as receitas cresceram 25,9%, a elevação das despesas foi de 41% (mesmo já se considerando a ligeira queda no último exercício, de 9,4%: sem ela, teria sido de cerca de 47%).
- O decréscimo de tais resultados talvez tivesse sido ainda mais acelerado, não fosse a autonomia (em relação às tarifas) de reajustes dos contratos (operacionais e de arrendamentos). Em particular o CO/PVC nº 034/94, entre CDP e Hydro que, isoladamente, representa cerca de metade das receitas totais da CDP.
- A se observar, também, que segue mantido o perfil estrutural da CDP: apenas 3 (três) portos (PVC, Miramar e Santarém) são superavitários. Em particular o PVC, cuja receita é cerca de 2/3 das receitas totais da Companhia; e seu superávit (receitas-despesas) 1/3. OBS: Considerando-se as receitas tarifárias e patrimoniais (com destaque para o CO/PVC nº 034/94). Sem estas, também o PVC seria deficitário.
- A trajetória dos resultados para o futuro próximo, por conseguinte as estratégias para o médio e longo prazo dependerá de duas importantes decisões, cujos processos estão em curso:
 - Celebração de Aditivo ao Contrato de Operação Compartilhada nº 034/94 no PVC (que poderá aumentar expressivamente o passivo da Empresa);
 - Deliberação da ANTAQ em relação ao pleito de reconsideração da decisão de supressão do Item 2 da Tabela I: “*Utilização da Infraestrutura Aquaviária na Navegação Fluvial*” (que poderá restaurar receitas tarifárias regulares).
 - Aprovação do reajuste tarifário proposto que sem encontra em análise na ANTAQ.



3 – Instrumentos Básicos

Com fundamento no diagnóstico da situação econômica, bem como observado o âmbito de autonomia da Companhia, e também considerando a Deliberação CONSAD nº 12/2018, foram consideradas os seguintes instrumentos básicos para fins do PN/2018:

1) Implementar “Política de Fomento” para atração de cargas e de atividades para os portos da CDP. Também para atendimento de consultas e propostas que a CDP constantemente recebe.

Providência – No sentido de atendimento da premissa, foi realizada reunião na SNP, oportunidade em que foi discutida a possibilidade tendo aquela Secretaria receber a minuta de Portaria sugerida pela CDP.

Adicionalmente, informamos que foi observado de parte dos representantes da SNP que a matéria demandaria estudos, e a aprovação caberá ao Ministério do Transporte. (Minuta – Anexo 1)

2) Pleitear ao Governo Federal a assunção da coordenação dos processos de celebração de contratos e acordos de arrendamento e parcerias (possibilidade do § 5º, do art. 5º, da “Lei dos Portos”):

“§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo à Administração do Porto, delegado ou não.”

Providência – Considerando que a SNP vem atuando de forma conjunta com a EPL no concernente ao programa de arrendamento dos portos, não se mostrou eficaz a premissa pela existência de cronograma em execução, pois tal mudança acarretaria risco ao programa.

3) Revisar os PDZs dos diversos portos para fazer face às novas demandas; particularmente com designação de área para “atividades associadas”, na linha dos portos de 3ª e 4ª geração, conforme conceito definido pelo Banco Mundial.

Providência – Não foi possível se efetivar mudanças estruturantes no exercício de 2018, entretanto, ações nesse sentido foram discutidas no Ministério Superior. Para fins de atendimento de demandas, a Companhia executou alterações do PDZ dos Portos de Vila do Conde e Santarém.

4) Elaborar um “Plano Emergencial de Manutenção” da infraestrutura básica da CDP; em particular das instalações mais promissoras em termos de atração de novas cargas e de novos arranjos operacionais e logísticos.

Providência – Abaixo, é apresentado o quadro comparativo entre a previsão e a execução das ações programadas de manutenção.



DESCRIÇÃO DA AÇÃO	UNIDADE PORTUÁRIA	VALOR DO ORÇAMENTO	PRAZO DE EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS	ÚLTIMA AÇÃO EXECUTADA	SETOR RESPONSÁVEL
Recuperação do piso dos píeres 300 e 400	PORTO VILA DO CONDE	R\$2.279.994,66	180 DIAS	FASE DE RECURSO P/ AS LICITANTES	CPL
Recuperação da Plataforma de Transição dos píeres	PORTO VILA DO CONDE			CONCLUÍDO	
Recuperação da Pavimentação das Principais Ruas (Operação Tapa Buraco) com inclusão de reparos no sistema de drenagem de águas pluviais	PORTO VILA DO CONDE	R\$6.500.000,00 (ORÇAMENTO DE REFERÊNCIA)	180 DIAS	PUBLICAÇÃO DA LICITAÇÃO ABERTURA DA LICITAÇÃO EM 08/01/19	CPL
Recuperação Estrutural das Áreas de Contenções	PORTO DE SANTARÉM			PROCESSO LICITATÓRIO SUSPENSO	

5) Elaborar “Plano de Ação”, sistematizando as ações das diversas frentes de trabalho e cronograma, a ser monitorado mensalmente.

Providência – De acordo com a Resolução DIRPRE nº 324/2018, de 25/10/2018, e para atendimento as recomendações do TCU e do Plano de Negócios, foi criada a Comissão para elaboração do Plano de Ação para saneamento financeiro, em especial com relação à folha de pagamento e às dívidas cíveis e trabalhistas, porém não nos foi apresentado nenhum resultado até a presente data.

4– Ações Previstas no Plano de Negócios

4.1) Tarifas – As tratativas vem sendo empreendidas junto a ANTAQ desde fevereiro/2018, tendo sido recebido no último dia 29/11/2018 o Ofício nº 51/2018/GRP/SRG-ANTAQ, o qual definiu as alterações e adequações necessárias ao atendimento da demanda. Assim, estamos otimistas que o reflexo positivo de receita gerado pela adoção de novas tarifas ocorra a partir de Jan/19.

4.2) Operações em Santarém – Foi expressivo o retorno das operações com graneis vegetais prospectadas em 2018 para Santarém, quando se



alcançou volume movimentado da ordem de 600.000,00 (seiscentos mil) toneladas.

Por falta de infraestrutura de berço, o atendimento da crescente movimentação só será possível a partir das operações em fundeio, cujas respectivas licenças de operação já foram requeridas junto a SEMAS, por parte dos interessados. Com a consequente aprovação da nova tarifa, haverá incremento de receita.

4.3) Reabertura de berços no PVC – Mesmo com condições extremamente desfavoráveis, advindas do naufrágio do Haidar, bem como da redução de 50% da produção da Hydro, a partir da liberação dos berços 202, para navios de 160 metros e do 402, para navios de 180 metros, foi possível atender a crescente demanda de fertilizantes e minério (manganês), cujo desempenho permitiu a Companhia fechar o exercício em posição satisfatória, comparativamente as citadas ocorrências restrições de cunhos operacional e de produção.

Por outro lado, ficou evidente a atual falta de infraestrutura para o atendimento a demanda do porto, uma vez retomada a produção da Alunorte, a qual será ainda maior em 2020. Ademais, há que se considerar que a situação será agravada a partir do início das obras de retirada do navio, bem como de recuperação de estacas.

Cabe destacar também o aumento na movimentação de contêineres por parte do CONVICON.

4.4) Operações em Fundeio no Porto de Santarém.

No Porto de Santarém, como descrito anteriormente, ainda não foram implementadas as operações de grãos vegetais em fundeio, pois as mesmas estão na dependência de licenças. Entretanto, tais operações vêm ocorrendo de forma crescente no dolfin, fato que consolida o porto como um pólo exportador, considerando que a carga já vem sendo movimentada em área arrendada a Cargil.

4.5) No sentido de garantir a cobrança regulamentada da tabela 1, sentido longo curso, foi instruído processo ao Ministério dos Transportes, cujo objeto é o desenvolvimento e implantação de ferramenta contemplativa de requisitos e infraestrutura para monitoramento do tráfego marítimo, condições de navegabilidade da via e de cunho ambiental.

A execução do projeto será efetuada por meio de convênio entre o Ministério dos Transportes e Universidade Federal do Pará – UFPA, o qual uma vez implantado, garantirá completa gestão no acesso aos portos da CDP, inclusive para desconstituir demandas judiciais contra o pagamento da tarifa.

5 – Análise de Resultado

Ressalvada a projeção, com base no realizado até o mês de setembro, das receitas (bruta e líquida), custos e despesas para 2018, observa-se no quadro abaixo um resultado negativo de R\$ 6.843.094,45 (seis milhões



oitocentos e quarenta e três mil noventa e quatro reais e quarenta e cinco centavos).

Entretanto, é oportuno ressaltar que a partir de fevereiro de 2018 a movimentação do Porto de Vila do Conde, principal porto da CDP, foi significativamente afetada pela restrição de produção da Alunorte motivada pelo acidente ocorrido em sua fábrica.

Com relação a custos foi registrado elevação de 8,27%, contrariamente as despesas que caíram em 7,70%. Contudo, para se diagnosticar as ocorrências, terá que se aguardar o relatório em elaboração na DIRAFI, para tratamento durante o ano de 2019.

Movimentação	Receita Total	Receita Operacional Líquida	Custos dos Serviços Portuários	Lucro Operacional Bruto	Despesas	Resultado Operacional Líquido	Resultados Financeiros Líquidos	Resultado Operacional
2017 ¹	27.369.774,54	179.771.664,41	152.719.443,20	82.222.595,63	70.496.847,57	63.829.566,64	6.667.280,93	481.747,57
2018 ²	24.661.785,92	165.785.886,89	140.389.284,64	89.025.485,95	51.363.798,69	58.913.012,87	-7.549.214,17	706.119,72
Variação Percentual 2017 ¹ /2018 ²	-9,89%	-7,78%	-8,07%	8,27%	-27,14%	-7,70%	-213,23%	46,57%

¹Informações retiradas do Relatório de Gestão de 2017

²Foi considerada a média entre os meses já realizados de Janeiro a Setembro, a fim de obter a previsão do ano de 2018

Para efeito de dimensão do reflexo da referida redução de movimentação em relação ao resultado, o gráfico a seguir evidencia, uma vez mantida em 2018 a movimentação da Hydro/Alunorte realizada em 2017, o resultado do exercício seria positivo e da ordem de R\$ 16.392.628,85 (dezesseis milhões trezentos e noventa e dois mil seiscentos e vinte e oito reais e oitenta e cinco centavos).

Assim, mesmo se admitindo possível elevação de custos, basicamente de energia, pois a Alunorte tem operação mecanizada por esteiras, o resultado seria expressivo, comprovando, por conseguinte, a potencialidade do Porto de Vila do Conde.



	Movimentação	Receita Total	Receita Operacional Líquida	Custos dos Serviços Portuários	Lucro Operacional Bruto	Despesas	Resultado Operacional Líquido	Resultados Financeiros Líquidos	Resultado Operacional
2017 ¹	27.369.774,54	179.771.664,41	152.719.443,20	82.222.595,63	70.496.847,57	63.829.566,64	6.667.280,93	481.747,57	7.149.028,50
2018/HYDRO ²	30.036.924,86	189.021.610,20	163.625.007,94	89.025.485,95	74.599.522,00	58.913.012,87	15.686.509,13	706.119,72	16.392.628,85
Variação Percentual 2017/ ¹ 2018/HYDRO ²	9,74%	5,15%	7,14%	8,27%	5,82%	-7,70%	135,28%	46,57%	129,30%

¹Informações retiradas do Relatório de Gestão de 2017

²Previsão considerando o funcionamento operacional da HYDRO de 2017, ou seja, sem restrições de operação. Ressalta-se que os custos não são alterados visto que estes são de responsabilidade da arrendatária acordados em contrato.

Por outro lado, ficou também demonstrada a necessidade de provimento de infraestrutura, pois a redução de movimentação da Alunorte foi parcialmente compensada pelo crescimento da movimentação de minério e fertilizantes, cuja performance foi favorecida pela redução da freqüência de navios da Alunorte.

Adicionalmente, há que se considerar a restrição do berço 302 em razão do naufrágio do navio Haidar, o qual também prejudicou o desempenho operacional em 2018.

Com base no acima exposto é preocupante a futura condição de atendimento a demanda, ante a possibilidade inoperância de berços internos para retirada do navio, bem como recuperação de estrutura. Ademais, como agravante, o EVTEA proposto para o arrendamento da Hydro, em razão do encerramento do atual contrato de Operação Compartilhada, adotar como premissa maior disponibilidade de berços.

Cabe registrar que será necessário aprofundar a análise de desempenho dos portos em 2018, porém, por mudança de sistema (ERP), atualmente há restrições na geração segregada de dados para os portos de Belém, Miramar e Outeiro. Adicionalmente e para todos os portos, os dados operacionais tem sido objeto de repetidas correções, isto é, apresentam inconsistência.

**TARIFAS PROPOSTAS:****Tabela I - Utilização da Infraestrutura Aquaviária (Tarifas devidas pelo Armador ou requisitante)**

Sem Movimentação de Mercadoria na Área do Porto Organizado

Quando se tratar de navio de passageiros, aplicar o item 4 desta tabela por tonelada de gross tonnage do embarcação

Tabela II - Utilização das Instalações de Acostagem (Taxas devidas pelo Armador ou Requisitante)

Operações em Fundeio nos Portos de Vila do Conde, Outeiro, Belém e Santarém

Por tonelada movimentada quando em operações com granéis sólidos em fundeadouro especializado

Operações em Berço Especializado no Porto de Itaituba

Por metro linear do comprimento total da embarcação atracada por dia ou fração no Porto de Itaituba em berço especializado para granéis sólidos vegetais

Por metro linear do comprimento total da embarcação atracada por dia ou fração no Porto de Itaituba em berço especializado para granéis minerais

Tabela III - Utilização da Infraestrutura Terrestre (Taxas devidas pelo Operador Portuário ou Dono da Mercadoria)

Por unidade de carga viva embarcada no Porto de Vila do Conde

Tabela VII - Diversos (Preços devidos pelo Requisitante)

Para instalação de equipamentos de armazenagem de granéis sólidos e outras operações com movimentação de cargas diversas e de apoio portuário, por metro quadrado de área utilizada por mês ou fração.

Guilherme Oliveira Braga
 Companhia Docas do Pará
 Gerente de Planejamento de Mercado
 GEPLAM