



COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
CONSELHO ADMINISTRAÇÃO

OFÍCIO Nº 5/2026/CONSAD-CDP

Belém, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
DAVI ALCOLUMBRE
Presidente do Congresso Nacional
Brasília/DF

Assunto: Plano de Negócios 2026 da Companhia Docas do Pará (CDP).

Ref. Processo nº 50901.010415/2025-72.

Excelentíssimo Senhor Presidente,

1. Cumprimentando-o cordialmente, e em atendimento ao disposto no art. 23, §2º, da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, encaminho a Vossa Excelência o Plano de Negócios da Companhia Docas do Pará (CDP), referente ao exercício de 2026.
2. Informo que o referido Plano foi devidamente analisado pelo Conselho de Administração da CDP, em sua 574ª Reunião Ordinária, realizada em 23 de dezembro de 2025, tendo sido aprovado por meio da Deliberação CONSAD nº 77/2025.
3. Renovo, por fim, protestos de elevada estima e distinta consideração.

Anexos: I - Plano de Negócios/CDP 2026 e anexos (id. nº 10936355, 10936364 e 10936374).
II - Deliberação CONSAD/CDP nº 77/2025 (id. nº 10699475).

Respeitosamente,

(assinado eletronicamente)

Ana Carolina Souza do Bonfim
Presidente do CONSAD - CDP



Documento assinado eletronicamente por **Ana Carolina Souza do Bonfim**, **Presidente do CONSAD**, em 27/02/2026, às 15:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0,
informando o código verificador **10937169** e o código CRC **CBF7B903**.



Referência: Processo nº 50901.010415/2025-72



SEI nº 10937169

Avenida Presidente Vargas, 41 - Bairro Campina
Belém/PA, CEP 66010-000
Telefone: - www.cdp.com.br



COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária



PLANO DE NEGÓCIOS

GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO DE MERCADO



2026

**DA AMAZÔNIA ORIENTAL
PARA O MUNDO**

Elaborado para estabelecer diretrizes operacionais de gestão e ações a serem adotadas pela Companhia para o ano de 2026, em conformidade com a Lei 13.303/2016.

SUMÁRIO

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	3
2. APRESENTAÇÃO DA EMPRESA	4
2.1. QUEM SOMOS?	4
2.2. PARA QUEM TRABALHAMOS?	5
2.3. MISSÃO, VISÃO E VALORES	8
2.4. PRODUTOS E SERVIÇOS DA CDP	9
3. ACOMPANHAMENTO DO PLANO DE NEGÓCIOS 2025	11
4. DESEMPENHO OPERACIONAL E FINANCEIRO DA EMPRESA	14
4.1. DESEMPENHO OPERACIONAL	14
4.2. MOVIMENTAÇÃO FINANCEIRA	27
4.3. ANÁLISE DOS INDICADORES DE DESEMPENHO DE 2025	29
5. ESTRATÉGIAS, OPORTUNIDADES E METAS DE CRESCIMENTO	34
5.1. METAS E OPORTUNIDADES PARA 2026	35
5.1.1 INFRAESTRUTURA: AÇÕES PRIORITÁRIAS PARA 2026	35
5.1.2. INVESTIMENTOS EM PROJETOS DE ENGENHARIA	37
5.2. INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO	38
5.2.1. DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO	38
5.2.2. TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO	39
5.3. LEILÕES E ESTUDOS DE VIABILIDADE	41
5.4. RENOVAÇÃO DE CONTRATOS DE ARRENDAMENTOS	42
5.5. PERSPECTIVAS DE NOVAS CARGAS	43
5.6. GESTÃO FINANCEIRA	44
5.7. MEIO AMBIENTE	44
6. ANÁLISE DE RISCO DOS CENÁRIOS	47
6.1. INVESTIMENTOS EXÓGENOS EM INFRAESTRUTURA	48
6.2. INFRAESTRUTURA EM FUNDEADOUROS DE CURTO PRAZO	50
6.3. INFRAESTRUTURA DE LONGO PRAZO	52
6.4. TARIFAÇO ESTADUNIDENSE	52
6.5. ANÁLISE DOS PRINCIPAIS RISCOS DOS PRÓXIMOS 5 ANOS	53
7. ACOMPANHAMENTO DO PLANO DE NEGÓCIOS	56
ANEXO I – AVALIAÇÃO DAS AÇÕES PREVISTAS NO PN 2025	57
ANEXO II – PRINCIPAIS AÇÕES DE INVESTIMENTO A SEREM IMPLEMENTADAS EM 2026	57

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O presente Plano de Negócios tem como finalidade nortear as ações de curto prazo da Companhia Docas do Pará (CDP), e algumas ações de médio prazo, sendo um importante instrumento de gestão da empresa para o ano de 2026.

Este instrumento será dividido nos 7 (sete) eixos principais a seguir, não necessariamente nesta ordem:

- a. Avaliação de performance do Plano de Negócios 2025, onde contém a análise das ações realizadas em comparação com as programadas para o exercício corrente;
- b. Desempenho operacional e financeiro da empresa no ano de 2025 quanto à movimentação de cargas e fluxo financeiro;
- c. Projetos para o ano de 2026;
- d. Ações de médio prazo a partir de 2026;
- e. Análise da concorrência de mercado;
- f. Análise de risco da estratégia de curto prazo;
- g. Apresentação das oportunidades de negócios para fortalecimento da Companhia.

Resumidamente, este documento tem como principal objetivo estabelecer diretrizes operacionais de gestão e ações a serem adotadas pela Companhia Docas do Pará (CDP) para o ano de 2026, em conformidade com a Lei 13.303/2016.

Em seu bojo, prevê ações e estratégias para aperfeiçoamento dos serviços oferecidos a usuários, no curto e médio prazo, possibilitando uma administração objetiva e focada em resultados, buscando:

A ocupação de áreas livres dentro das unidades portuárias administradas pela CDP;

O bom relacionamento entre a Autoridade Portuária e os órgãos intervenientes;

Possuir capacidade e resiliência para enfrentar novos desafios e negócios em um cenário de mudanças nas políticas públicas nacionais e instabilidade geopolítica no âmbito externo.

2. APRESENTAÇÃO DA EMPRESA

2.1. QUEM SOMOS?

A Companhia Docas do Pará (CDP) é uma empresa pública de capital fechado, com sede e foro em Belém/PA, vinculada à Secretaria Nacional de Portos do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR). Cabe à Companhia, como objeto social, exercer as funções de Autoridade Portuária no âmbito dos portos organizados do Estado do Pará sob sua administração, em alinhamento às diretrizes e políticas públicas setoriais formuladas pelo MPOR.

Nesse papel, a CDP atua como Autoridade Portuária dos Portos de Belém, Santarém e Vila do Conde, bem como de instalações portuárias de menor porte situadas em Altamira, Itaituba, Óbidos e Marabá. Ressalta-se que as unidades de Marabá e Óbidos encontram-se, respectivamente, sob responsabilidade do Exército Brasileiro e da Prefeitura Municipal de Óbidos, mediante contratos de cessão de uso não onerosa; por essa razão, não serão objeto de análise neste documento.

A Companhia desempenha funções de exploração comercial e de fiscalização, com atribuições que abrangem: regulamentar e acompanhar as operações portuárias; gerir a cessão de uso de áreas e instalações dos portos públicos; prover e manter a infraestrutura portuária básica; realizar a pré-qualificação de operadores portuários; arrecadar tarifas e preços públicos; e executar demais competências estabelecidas nos arts. 17 e 18 da Lei nº 12.815/2013. Em síntese, compete à CDP assegurar que os serviços portuários sejam prestados com regularidade, eficiência e segurança, observando a sustentabilidade ambiental, a responsabilidade social e a contribuição efetiva para o desenvolvimento econômico regional.

O relacionamento institucional da Companhia alcança um conjunto diversificado de clientes e partes interessadas, entre os quais se destacam: operadores portuários pré-qualificados, arrendatários e cessionários de áreas, além de órgãos intervenientes responsáveis pela fiscalização e pelo controle do comércio exterior e da navegação de cabotagem. A atuação integrada com esses agentes visa garantir previsibilidade regulatória, qualidade operacional e melhoria contínua dos níveis de serviço.

O capital social da CDP é R\$ 389.204.075,00 (trezentos e oitenta e nove milhões, duzentos e quatro mil e setenta e cinco reais), representado por 2.047.786.413 ações, sem valor nominal, sendo 1.023.893.207 ordinárias e 1.023.893.206 preferenciais, ambas as espécies nominativas e de classe única. (Nova redação alterada pela AGO de 11/04/2025).

2.2. PARA QUEM TRABALHAMOS?

Na condição de Autoridade Portuária, a Companhia mantém vínculos com diferentes cadeias de serviços que compõem a atividade portuária, o que

envolve múltiplas formas de relacionamento institucional e uma base diversificada de clientes. No âmbito das políticas de governo, sua atuação se orienta pelas diretrizes do Ministério de Portos e Aeroportos, por meio da Secretaria Nacional de Portos, e se integra à cadeia regulatória e fiscalizatória do setor em cooperação com os órgãos intervenientes legalmente constituídos e presentes na gestão e no controle das operações portuárias e do comércio exterior.

Nesse contexto institucional, a Companhia relaciona-se de maneira contínua com a Autoridade Marítima, por intermédio das Capitânias dos Portos localmente constituídas, com a Receita Federal do Brasil (autoridade aduaneira) e com a Polícia Federal, no tocante à segurança e ao controle migratório. Atua, ainda, em coordenação com a Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará – SEMAS/PA, no licenciamento e na fiscalização ambiental, e com o Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA), nas inspeções sanitárias e fitossanitárias.

A regulação econômica e a supervisão do setor são exercidas em articulação com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). No plano operacional, a Companhia interage com as praticagens localmente estabelecidas — notadamente as Zonas de Praticagem ZP-01 e ZP-03 — e com o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), assegurando a alocação, qualificação e disciplina do trabalho portuário avulso, bem como a segurança da navegação e a fluidez do tráfego aquaviário.

Sob a perspectiva comercial e operacional, a Companhia atua em parceria com os elos da cadeia de movimentação e armazenagem de cargas, envolvendo agentes marítimos, operadores portuários, operadores logísticos e

armadores, além de terminais de uso privado (TUPs) que interagem com os portos públicos por meio de arranjos logísticos complementares.

Também se relaciona com detentores de contratos nas modalidades de arrendamento, cessão onerosa, uso temporário e contratos de transição, zelando pelo cumprimento de obrigações contratuais, pela observância das normas setoriais e pela melhoria contínua dos níveis de serviço. Essa teia de relações institucionais e comerciais sustenta a regularidade, a eficiência e a segurança das operações, ao mesmo tempo em que promove previsibilidade regulatória e competitividade logística para os usuários do sistema portuário.

2.3. MISSÃO, VISÃO E VALORES



Figura 1: Missão, Visão e Valores. Fonte: Planejamento Estratégico 2021-2025 da CDP.

2.4 PRODUTOS E SERVIÇOS DA CDP

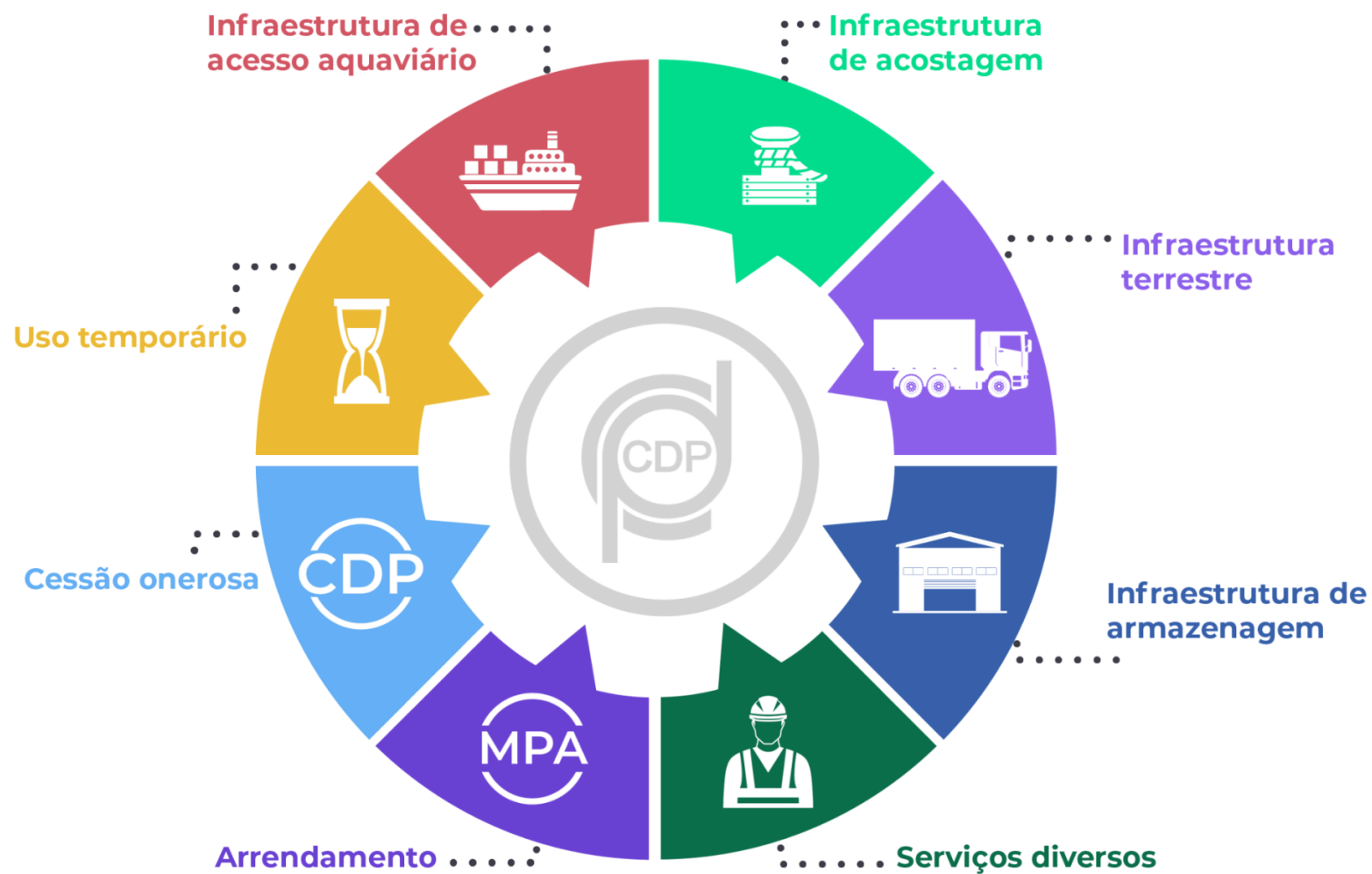


Figura 2: Produtos e Serviços - CDP. Fonte: GEGEST e ASSCOM/CDP.

Arrendamento

Cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado (texto da Lei 12.815/2016).

Cessão Onerosa

Cessão de uso onerosa do porto organizado de áreas não afetas à operação, isto é, não destinadas à movimentação ou armazenamento de cargas destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, por prazo determinado.

Uso Temporário

Contrato de utilização temporária de áreas e instalações portuárias dos portos organizados para a movimentação de cargas não consolidadas com prazo improrrogável de quarenta e oito meses.

Infraestrutura de Acesso Aquaviário

Profundidades adequadas no canal de acesso, nas bacias de evolução e junto às instalações de acostagem;

- Balizamento e a sinalização do canal de acesso;
- Áreas de fundeio;
- Demais requisitos da infraestrutura quanto à prevenção de riscos.

Serviços Diversos

- Entrega de água potável;
- Entrega de energia elétrica;
- Pesagem de mercadorias carregadas em vagões ou outros veículos (utilização de balanças portuárias);
- Utilização de área pública em caráter precário e temporário, em terra ou em espelho d'água.

Infraestrutura de Acostagem

- Cais, píeres e pontes de atracação que permitam a execução segura da movimentação de cargas, de tripulantes e de passageiros;
- Instalações, redes e sistemas, localizados na faixa de cais, para iluminação, água, esgoto, energia elétrica, telecomunicações, combate a incêndio, proteção ambiental, segurança do trabalho, sanitários e estacionamento, bem como vigilância dessas dependências portuárias.

Infraestrutura Terrestre

Arruamento, pavimentação, sinalização e iluminação;

- Acessos rodoviários ou ferroviários construídas ou mantidas pela AP;
- Redes e instalações de combate a incêndio;
- Redes de água e esgoto;
- Redes de Energia Elétrica e Telecomunicação;
- Instalações sanitárias;
- Áreas de estacionamento;
- Sistemas de proteção ao meio ambiente e de segurança do trabalho;
- Vigilância das dependências portuárias.

Infraestrutura de Armazenagem

Áreas cobertas e áreas descobertas, em que a Administração Portuária presta serviço de fiel guarda e conservação de mercadorias importadas, a exportar ou em trânsito, depositadas sob sua responsabilidade, incluindo o recebimento, abertura para conferência aduaneira, pesagem das mercadorias avariadas, bem como a entrega.

Figura 3: Descrição de Produtos e Serviços - CDP. Fonte: GEGEST e ASSCOM/CDP.

3. ACOMPANHAMENTO DO PLANO DE NEGÓCIOS 2025

O objetivo primordial deste Plano de Negócios é aprimorar rapidamente a qualidade do atendimento oferecido aos clientes. Ele serve como um guia gerencial focado em resultados, estabelecendo orientações nítidas e metas mensuráveis. Para isso, o Plano detalha projetos e iniciativas prioritárias, todas concebidas para alcançar a excelência no serviço, em total conformidade com a estratégia da organização e as demandas operacionais dos portos sob gestão da Companhia. A seleção dessas prioridades baseia-se em fatores como a urgência (criticidade), o efeito nas operações, a viabilidade técnica e a alocação de recursos financeiros, garantindo que o esforço seja direcionado para solucionar os principais obstáculos e elevar o padrão dos serviços.

Para o ciclo 2025, o Plano de Negócios concentrou-se, de forma prioritária, nas ações de engenharia já previstas no Orçamento de Investimento do exercício, com foco no provimento, na adequação e no melhoramento da infraestrutura portuária das unidades sob gestão. Essa ênfase reflete o entendimento de que ganhos sustentáveis de eficiência dependem, antes de tudo, de infraestrutura segura, resiliente e compatível com a demanda projetada, e que investimentos bem executados reduzem custos operacionais, ampliam a capacidade e elevam a competitividade logística.

O Anexo I detalha todos os investimentos planejados para 2025 e o andamento atual (estágio de execução) das obras e serviços previstos para o exercício. Este anexo permite uma comparação direta entre o que foi realizado e o que estava programado para cada área responsável, facilitando a identificação de progressos, atrasos ou a necessidade de ajustes no planejamento. O acompanhamento é realizado a cada trimestre e é

fundamental para orientar decisões como o remanejamento de verbas, a readequação de cronogramas e, se necessário, a revisão do escopo dos projetos.

Até novembro de 2025, houve a execução média de 37,2% das iniciativas programadas. Conforme o Gráfico 1, o status consolidado aponta para um total de 15 projetos que foram acompanhados, dos quais: 6 estão com status não iniciados, 2 estão em fase inicial, 2 em instrução processual, 2 em execução e 3 concluídos. Esses dados ressaltam a necessidade de acelerar os trâmites preliminares—como licitações, contratações, licenças e autorizações que são cruciais para que possamos avançar rapidamente para as fases de execução física.

Acompanhamento Plano de Negócios - 2 Trimestre/2025

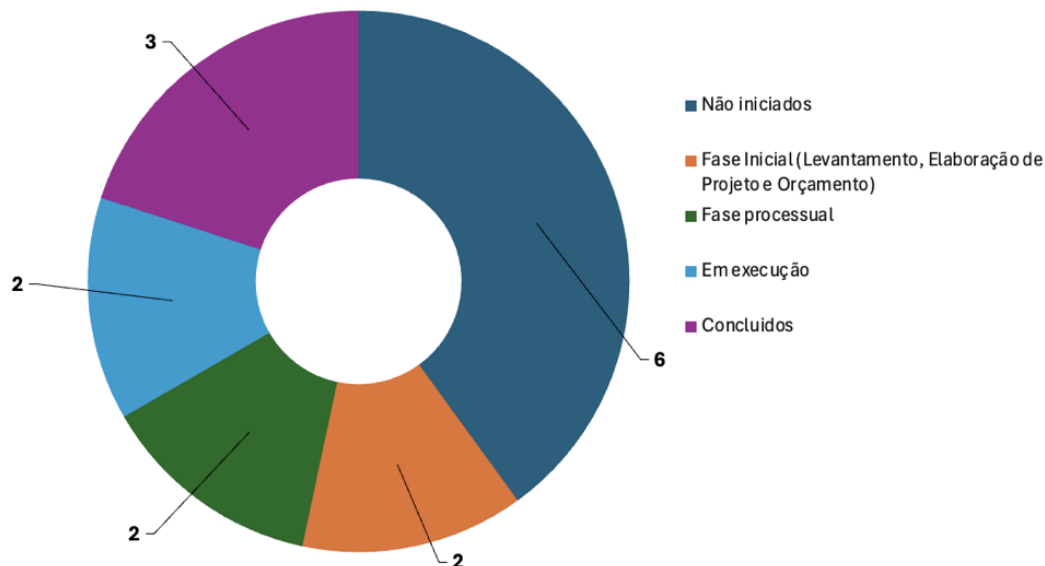


Gráfico 1 - Status de execução das ações de investimento planejadas para 2025 (análise para o 3º trimestre de 2025). Fonte: GEFINS, GEGEST, GEENGE, GETINF, GEPLAM - CDP

O Plano de Negócios para 2025 é composto por 15 projetos, organizados em 7 ações orçamentárias, e seu progresso é monitorado de forma contínua. As informações retratadas neste acompanhamento refletem os status

informados até o mês de novembro de 2025. Esse ponto de corte foi adotado devido à obrigação legal de finalizar e aprovar o Plano de 2026 ainda no ano de 2025. Consequentemente, é provável que os percentuais de execução e os estágios dos projetos tenham evoluído após esta publicação. Para decisões atualizadas, é necessário consultar as versões mais recentes do monitoramento.

Execução dos Projetos - Comparativo por Trimestre

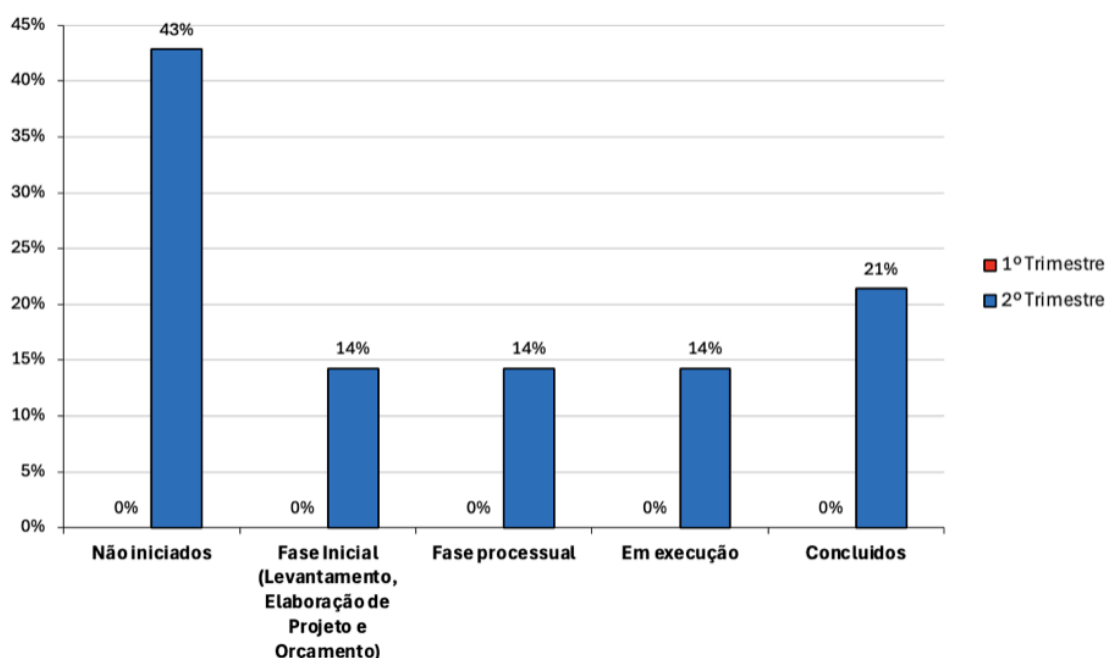


Gráfico 2 - Status de execução das ações de investimento planejadas em 2025 (análise para os 2 primeiros trimestres). Fonte: SUPROP - CDP

4. DESEMPENHO OPERACIONAL E FINANCEIRO DA EMPRESA

4.1. DESEMPENHO OPERACIONAL

No tocante ao desempenho operacional, tomando-se por base os resultados observados entre janeiro e novembro de 2025 e a projeção de movimentação para o acumulado até dezembro, estima-se uma produção anual de 42 milhões de toneladas. Esse volume representa uma variação positiva de 1,79% em relação ao exercício de 2024, quando foram movimentadas 41,4 milhões de toneladas, sinalizando leve aumento do fluxo anual sob a ótica consolidada da Companhia, mesmo levando em consideração a interdição parcial dos berços do Terminal de Outeiro, ocorrida no início do exercício, para a realização das obras de ampliação do referido terminal portuário.

A análise comparativa das principais cargas administradas pela CDP no intervalo de janeiro a novembro dos anos de 2024 e 2025 evidencia o comportamento recente da matriz de movimentação e permite identificar tendências de curto prazo, conforme gráfico abaixo:

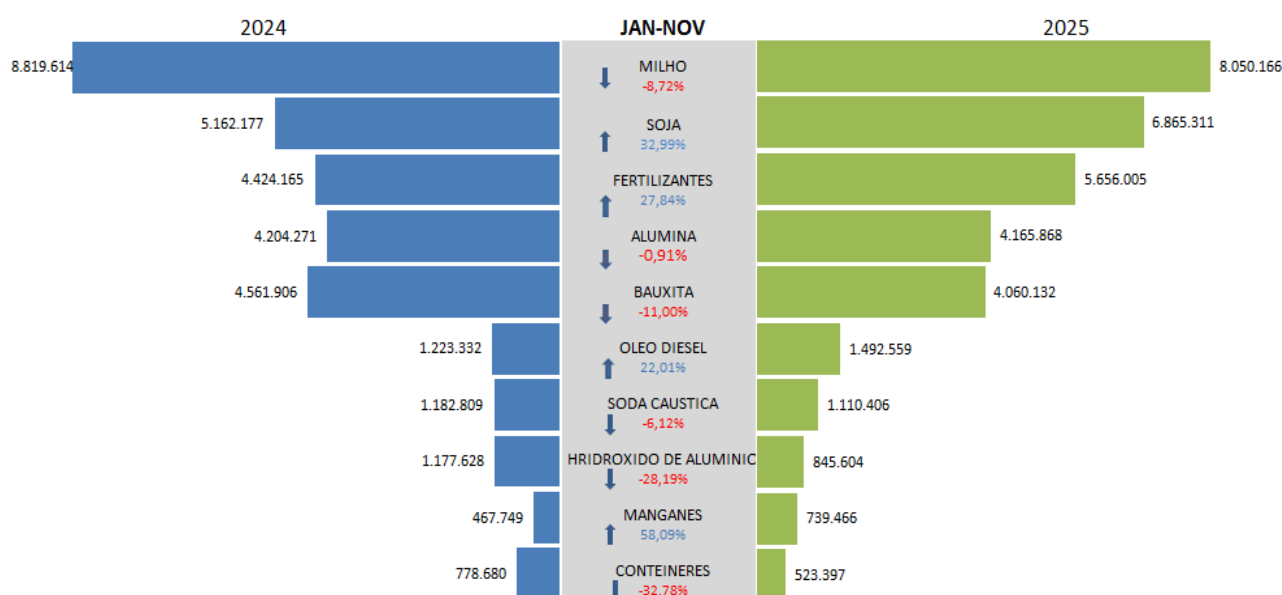


Gráfico 3: Mercadorias com maior representatividade no comparativo acumulado até novembro dos anos de 2024 e 2025 (em toneladas). Fonte: SCAP e CDP PORT.

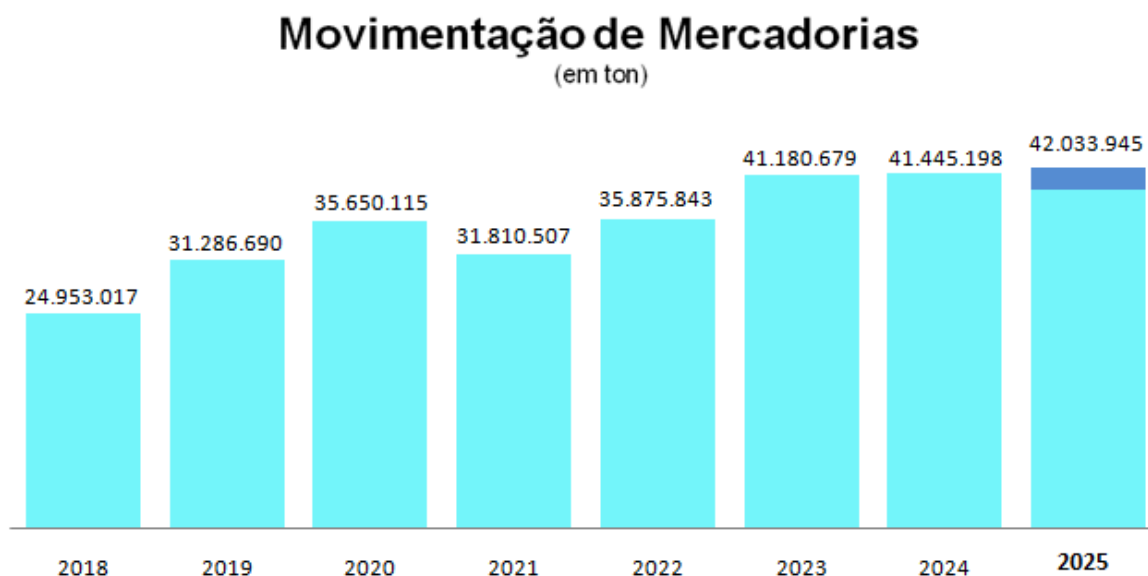


Gráfico 4: Movimentação de carga por ano, em toneladas, nos Portos da CDP. Fonte: SCAP e CDP PORT.

Em 2025, observa-se como principal vetor positivo o avanço expressivo da movimentação de soja, com aumento de 32,99% em relação ao período comparável, acompanhado pelo crescimento de 27,84% nos fertilizantes. Esses resultados indicam um ciclo favorável para os grãos agrícolas e insumos, sustentado por janelas logísticas mais eficientes, maior disponibilidade de cargas de exportação e melhor sincronização entre origens interiores e os terminais de escoamento, devido à safra recorde e investimentos na BR 163. Em contraponto, merece atenção a retração na movimentação de milho e a queda nas principais cargas vinculadas à cadeia industrial da Albrás/Alunorte, movimento que pressiona a composição do mix de cargas e pode afetar, no curto prazo, indicadores de receita, utilização de infraestrutura e equilíbrio operacional entre berços e armazéns.

Para contextualizar o desempenho por unidade, apresenta-se o comparativo consolidado da movimentação até novembro de 2025 entre os principais portos administrados — Vila do Conde, Santarém e o Porto

Organizado de Belém — bem como a contribuição específica das operações da Albrás/Alunorte, maior geradora de volumes na Companhia. Essa leitura segmentada permite distinguir efeitos de mercado e particularidades operacionais de cada porto, além de isolar o impacto das cadeias industriais de grande porte sobre o total movimentado. A análise integrada desses recortes pode subsidiar decisões de priorização de recursos, ajustes de programação, realocação de capacidades e ações comerciais direcionadas, com foco na manutenção da regularidade do serviço e na preservação da competitividade logística do sistema administrado pela CDP.

Movimentação CDP - até nov/2025(em toneladas)

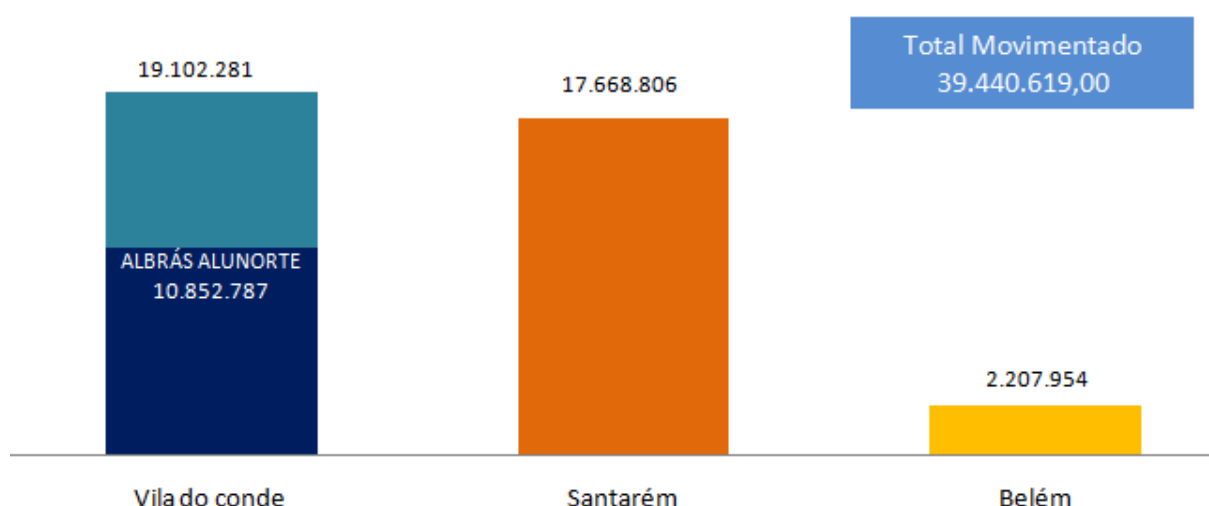


Gráfico 5: Representação da movimentação das empresas Albras/Alunorte (movimentadas no acumulado até novembro de 2025) em relação ao total movimentado pela CDP e seus portos.

Fonte: SCAP e CDPPort.

A leitura do gráfico evidencia, além da manutenção de um patamar elevado de movimentação na CDP, a expressiva participação das empresas Albras/Alunorte no Porto de Vila do Conde. Entre janeiro e novembro de 2025, essas operações responderam por 56,8% do total movimentado nesse porto e por 27,5% do volume consolidado da Companhia. Trata-se, portanto, de um

eixo operacional de grande relevância para a dinâmica de Vila do Conde e para o desempenho agregado do sistema administrado pela CDP, com reflexos diretos sobre a utilização de berços, a programação de navios e a logística terrestre associada.

Quando se observa o recorte econômico-financeiro, com base no levantamento de faturamento da Companhia referente às receitas do contrato celebrado com Albras/Alunorte, verifica-se que, apesar dos aumentos progressivos da cesta tarifária a cada novo contrato de transição, a representatividade dessa receita no Porto de Vila do Conde permanece em torno de 52%. No consolidado da CDP, por sua vez, essa participação não ultrapassa 30% do total faturado, conforme ilustrado na Tabela 1.

Em termos de gestão, os dados sugerem uma concentração relevante de volume em Vila do Conde com uma participação de receita proporcionalmente menor no conjunto da Companhia, o que recomenda atenção contínua à calibragem tarifária, à governança contratual e ao equilíbrio do mix de cargas entre unidades, de modo a preservar a sustentabilidade econômico-operacional do sistema.

Tabela faturamento Contrato Albras/alunorte e Porto de Vila do Conde				
Ano	Faturamento Albras/Alunorte	Faturamento P.Vila do Conde	%	Quantidade Mov.(t) Albras/Alunorte
2019	R\$ 62.426.137,57	R\$ 135.952.235,19	45,92%	9.620.719,70
2020	R\$ 75.331.328,45	R\$ 174.716.211,61	43,12%	12.311.389,58
2021	R\$ 107.438.887,76	R\$ 187.950.312,74	57,16%	13.122.512,22
2022	R\$ 118.598.499,98	R\$ 196.462.978,28	60,37%	12.907.390,44
2023	R\$ 130.534.151,63	R\$ 258.294.928,28	50,54%	13.612.272,44
2024	R\$ 126.373.677,75	R\$ 241.764.152,06	52,27%	12.562.009,91

Tabela faturamento Contrato Albras/alunorte e Companhia Docas do Pará				
Ano	Faturamento Albras/Alunorte	Faturamento Total CDP	%	Quantidade Mov.(t) Albras/Alunorte
2019	R\$ 62.426.137,57	R\$ 226.657.097,98	27,54%	9.620.719,70
2020	R\$ 75.331.328,45	R\$ 282.911.871,97	26,63%	12.311.389,58
2021	R\$ 107.438.887,76	R\$ 308.161.316,54	34,86%	13.122.512,22
2022	R\$ 118.598.499,98	R\$ 372.902.025,16	31,80%	12.907.390,44
2023	R\$ 130.534.151,63	R\$ 429.306.464,22	30,41%	13.612.272,44
2024	R\$ 126.373.677,75	R\$ 416.520.935,70	30,34%	12.562.009,91

Tabela 1: Relação entre a receita advinda dos contratos das empresas Albras/Alunorte e a receita total do Porto de Vila do Conde e da CDP. Fonte: Sênior.

Verifica-se que, além de a Companhia ter logrado implementar reajustes significativos em seu principal contrato — cujo faturamento mais do que dobrou entre 2019 e 2024 —, a CDP também ampliou volumes e receitas em outras frentes operacionais e em diferentes unidades. Destacam-se, nesse sentido, as novas operações de transbordo no Porto de Santarém, a celebração do contrato de arrendamento com a TRANSPETRO para a área BEL09 e a implantação de operação de transbordo em quadro de bóias no Porto de Vila do Conde, entre outras iniciativas. Em conjunto, esses movimentos diversificam a base de receitas, diluem riscos de concentração e reforçam a resiliência do portfólio, contribuindo para um crescimento mais equilibrado entre as unidades e cadeias logísticas atendidas.

Como resultado, ainda que a receita associada ao contrato com a Albras/Alunorte tenha crescido de forma relevante, não se observou um aumento da alavancagem ou da dependência econômica da Companhia em relação a esse único relacionamento. Ao contrário, a dinâmica recente aponta para um avanço pautado na expansão de serviços, na captura de novas oportunidades e na consolidação de contratos estratégicos, o que fortalece a sustentabilidade econômico-financeira do sistema portuário administrado pela CDP e amplia a previsibilidade de resultados no médio prazo.

Além disso, o volume exportado cresceu de aproximadamente 9,8 Mt em 2020 para 10,2 Mt em 2021 e 11,6 Mt em 2022, alcançando um pico em torno de 14,6 Mt em 2023. Em 2024 há recuo para cerca de 13,1 Mt. A média móvel de três anos permanece elevada até 2024 e tende a declinar em 2025. O alumínio, associado à cadeia HYDRO/ALUNORTE, constitui a base estrutural

das exportações e mantém relativa estabilidade entre 2020 e 2024, que deve se manter em 2025.

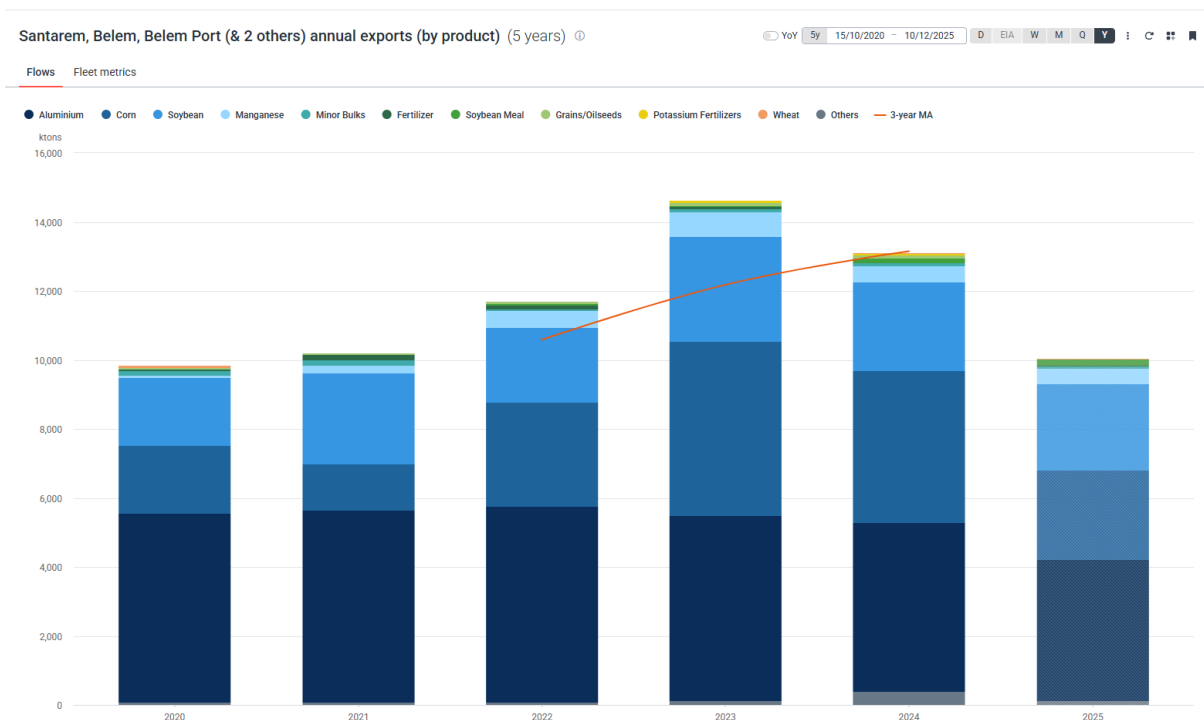


Gráfico 6: Exportação anual por classe de navio nos últimos 5 anos - CDP.

Entre 2022 e 2023, o salto de movimentação decorreu sobretudo dos grãos — milho e soja —, com pico em 2023 sustentado por esses volumes sobre uma base estável de alumínio. Em 2024, o milho permanece elevado enquanto a soja recua; em 2025, ambos diminuem, refletindo normalização de safra e condições de mercado. Farelo de soja e demais oleaginosas contribuem com parcelas menores, porém crescentes até 2024. Já manganês e “minor bulks” seguem pouco representativos e voláteis. Para 2025, a leitura ainda é parcial (acumulado até a primeira quinzena de outubro), o que recomenda cautela nas conclusões.

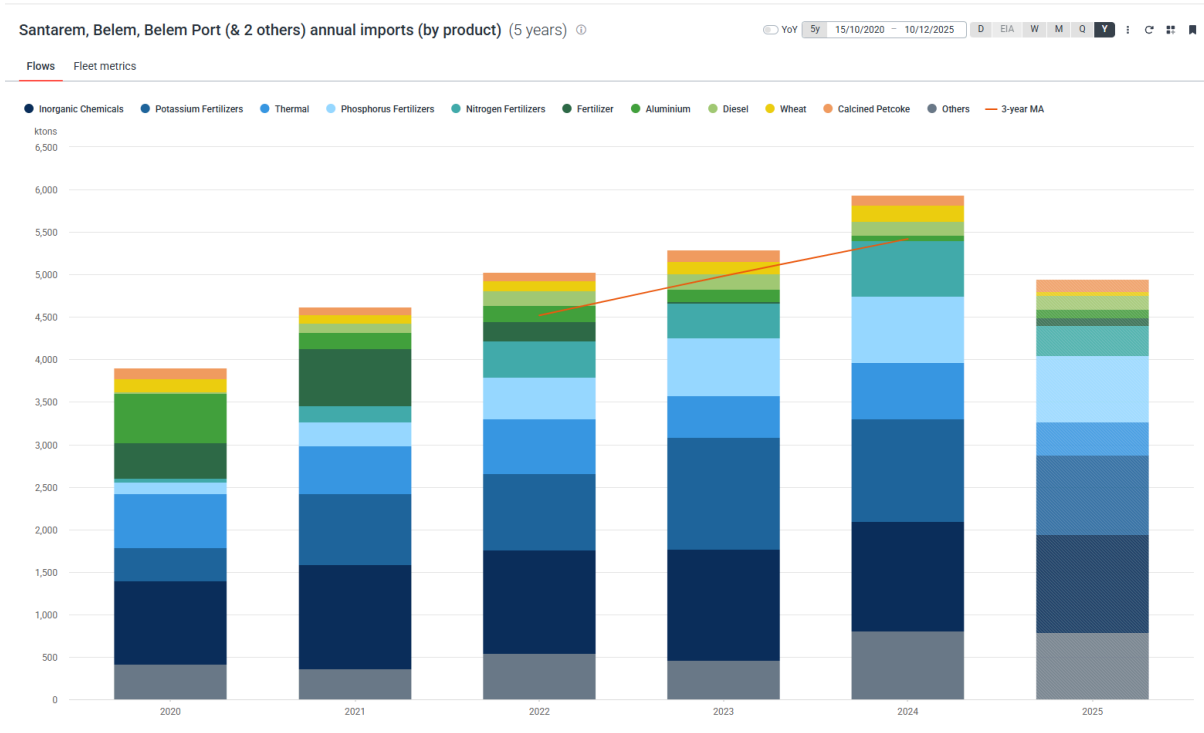


Gráfico 7: Importação anual por classe de navio nos últimos 5 anos - CDP.

As importações, por sua vez, cresceram de ~3,9 Mt (2020) para 4,6 Mt (2021), 5,0 Mt (2022) e 5,3 Mt (2023), alcançando ~5,9 Mt em 2024; em 2025 (até outubro) recuam para ~4,9 Mt. A média móvel de três anos segue ascendente até 2024. O complexo de fertilizantes domina todo o período — com destaque para nitrogenados e fosfatados, enquanto potássicos avançam em menor ritmo e a faixa genérica “fertilizante” funciona como complemento. Químicos inorgânicos (p.ex., soda cáustica e insumos da cadeia do alumínio) mantêm presença contínua; trigo ganha relevância em 2023–2024 e segue importante em 2025; diesel e coque calcinado aparecem com parcelas pequenas, porém recorrentes. As importações de alumínio são discretas, possivelmente associadas a fluxos específicos da HYDRO/ALUNORTE. Em 2024, amplia-se a faixa “others”, sugerindo diversificação/reclassificações. O pico de 2024 decorre sobretudo dos fertilizantes, em linha com a expansão agrícola da hinterlândia

(Tapajós/BR-163). Em 2025, o recuo reflete série ainda parcial, sem alterar o predomínio de fertilizantes e químicos inorgânicos no mix importado.

Por fim, faz-se necessário analisar os tipos de navios atendidos nas principais unidades portuárias da Companhia, conforme exposto abaixo.

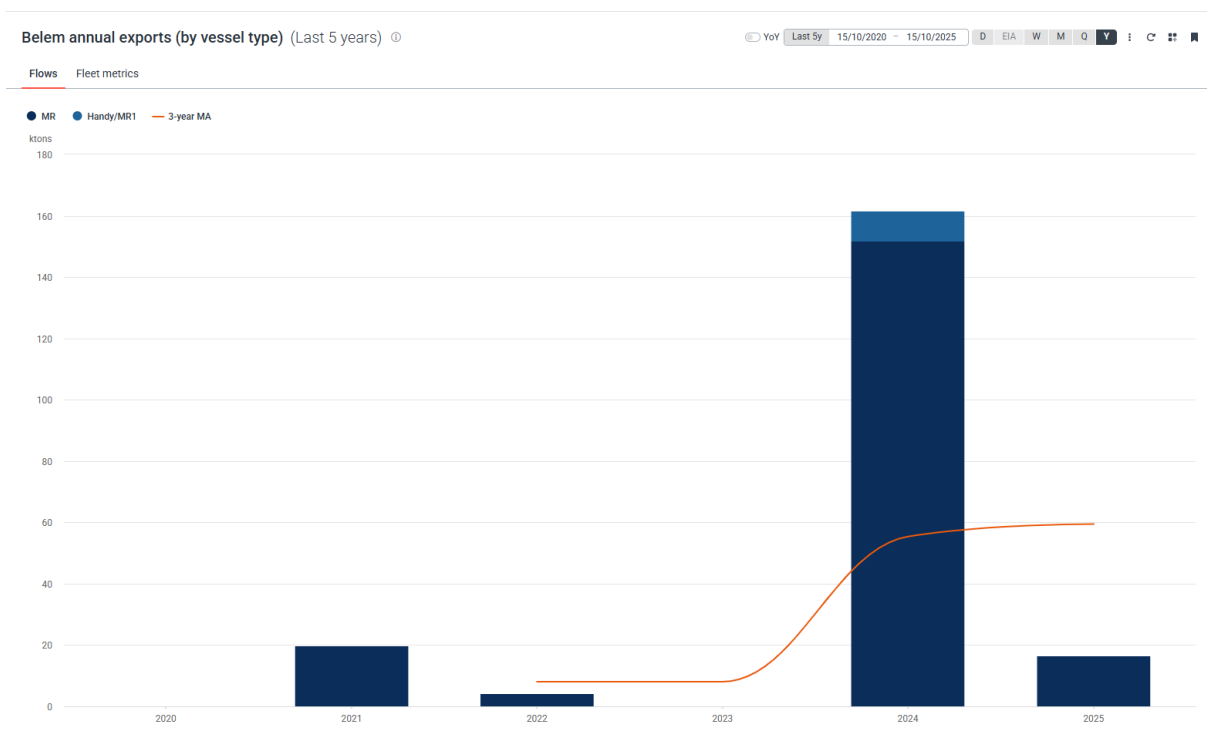


Gráfico 8: Exportação anual por classe de navio nos últimos 5 anos - Terminal de Miramar.

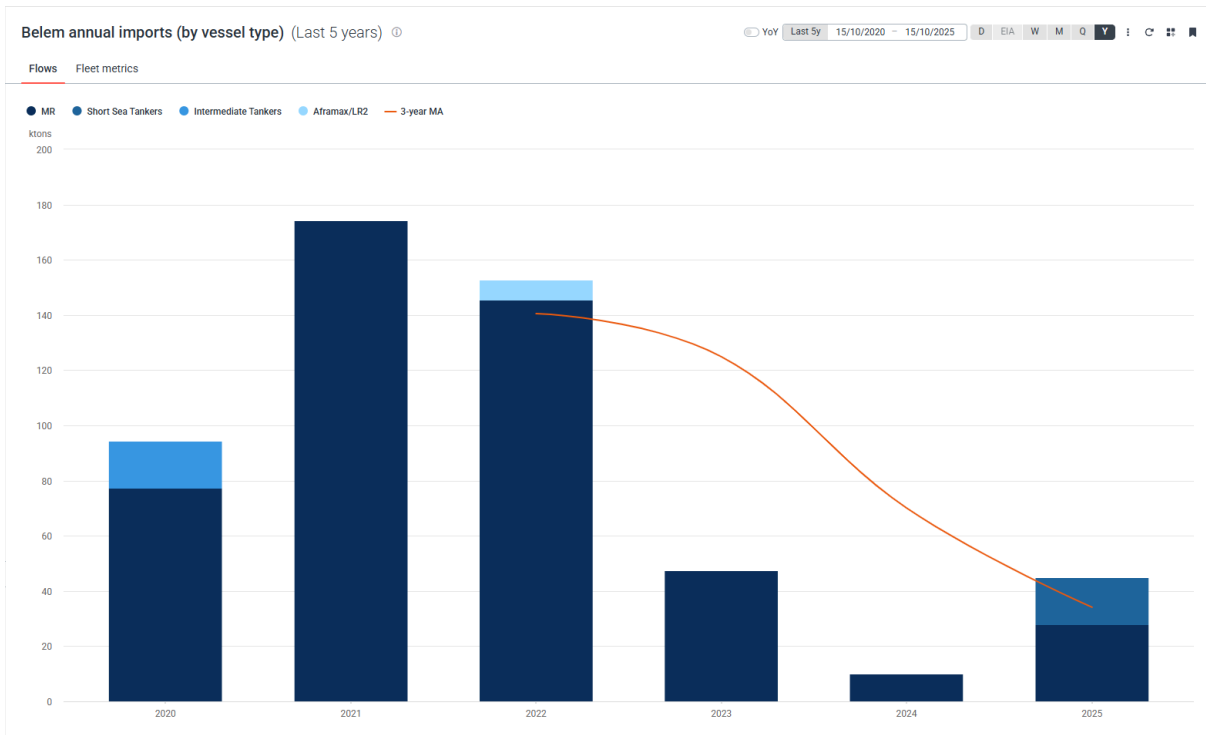


Gráfico 9: Importação anual por classe de navio nos últimos 5 anos - Terminal de Miramar.

O Terminal Petroquímico de Miramar movimenta granel líquido em que o tipo de navio predominante na importação e exportação se trata do MR - Medium Range, um petroleiro de médio alcance, um tipo de navio versátil e comum usado para transportar produtos petrolíferos refinados, produtos químicos e outras cargas líquidas em médias distâncias. Esses navios são considerados os "cavalos de batalha" dos petroleiros de produtos, com TPB variando entre 40.000 e 55.000 toneladas.

Com menor frequência, aparecem os Short Sea/Intermediate, isto é, navios-tanque de curta distância ou de médio porte, são navios-tanque de menor porte projetados para transportar graneis líquidos em distâncias mais curtas, geralmente dentro de regiões costeiras (cabotagem) ou entre países vizinhos. Eles são especializados em comércio regional, em vez de viagens intercontinentais.

Petroleiros Aframax/LR2 praticamente ausente, com frequência observada em 2021. Trata-se de um petroleiro de tamanho médio que se encaixa nas categorias Aframax (de petróleo bruto) e LR2 (de produtos refinados). Essas embarcações são versáteis, capazes de transportar tanto petróleo bruto ("sujo") quanto produtos refinados como gasolina ou querosene ("limpo"), com tamanhos que geralmente variam de 105.000 a 115.000 toneladas de TPB.

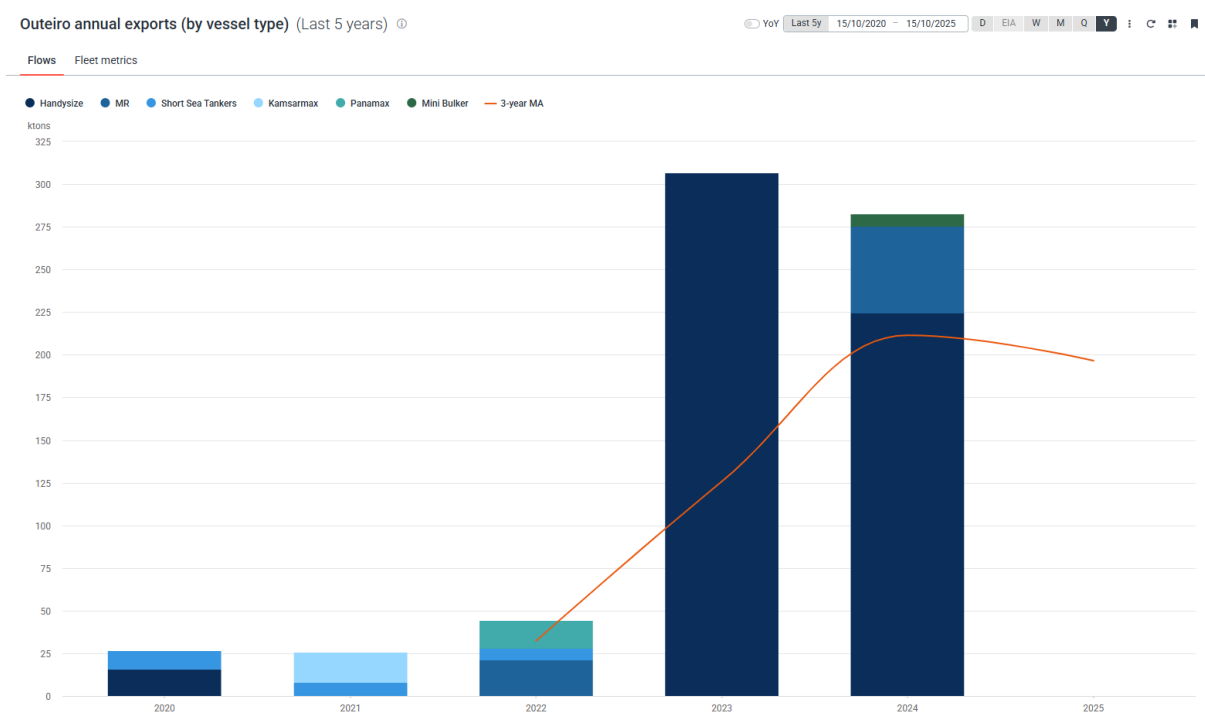


Gráfico 10: Exportação anual por classe de navio nos últimos 5 anos - Terminal de Outeiro.

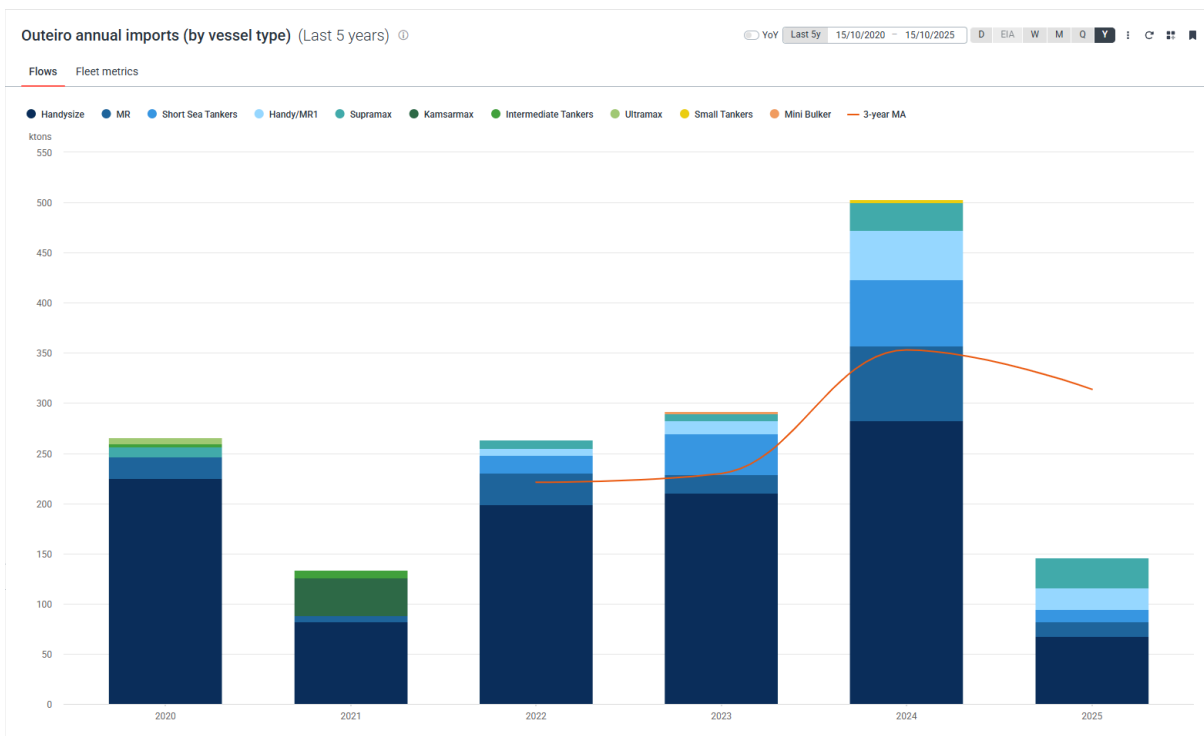


Gráfico 11: Importação anual por classe de navio nos últimos 5 anos - Terminal de Outeiro.

Nos últimos anos, Outeiro apresenta um perfil operacional em que recebe majoritariamente navios Handysize, graneleiros com TPB entre 15.000 e 35.000 toneladas. Contudo, pode-se esperar uma alteração logística após a entrega das obras do novo Terminal de Outeiro.

Vila Do Conde annual exports (by vessel type) (Last 5 years) ⓘ

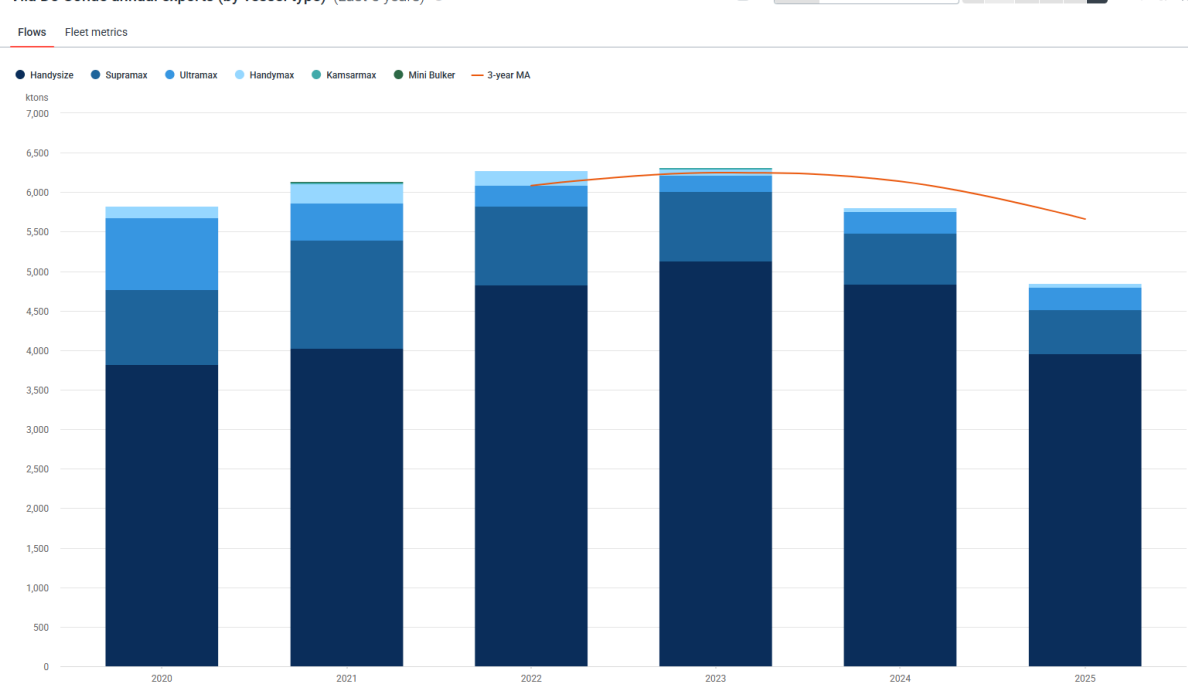


Gráfico 12: Exportação anual por classe de navio nos últimos 5 anos - Vila do Conde.

Vila Do Conde annual imports (by vessel type) (Last 5 years) ⓘ

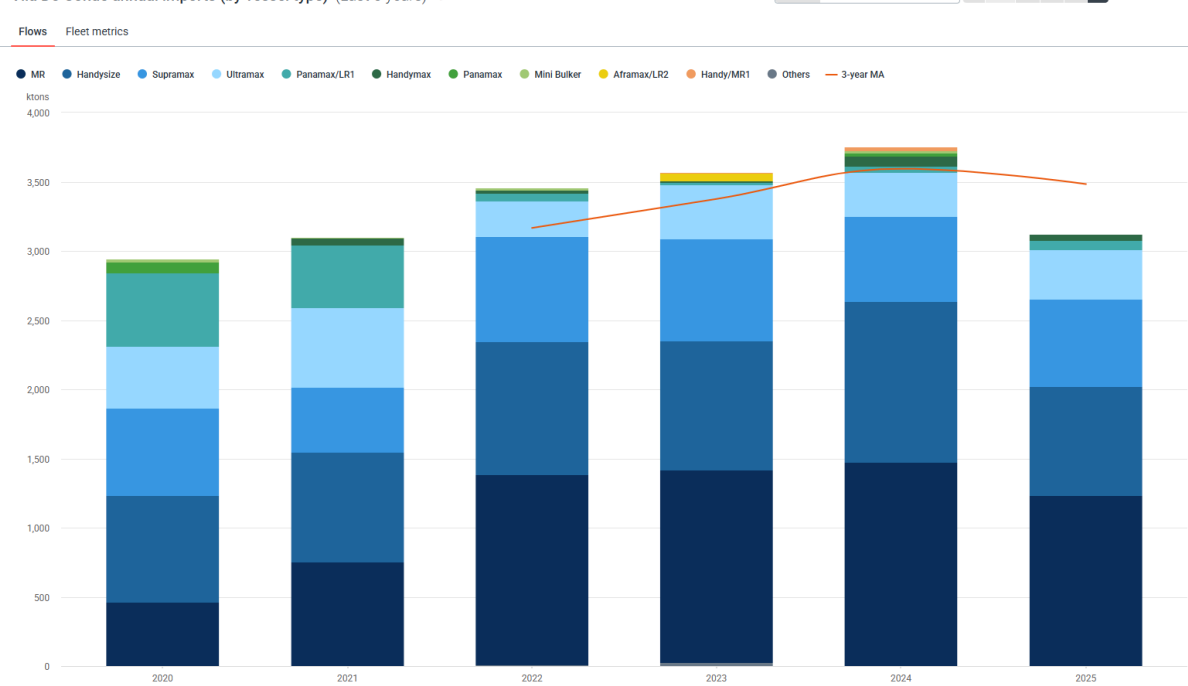


Gráfico 13: Importação anual por classe de navio nos últimos 5 anos - Vila do Conde.

O Porto de Vila do Conde possui um perfil mais diferenciado operacionalmente, uma vez que:

a) Na exportação, predomina o navio Handysize, na movimentação de granéis sólidos;

b) Na importação:

- **MR (petroleiros Medium Range)** é a classe dominante nas importações todos os anos.
- **Supramax** e **Handysize** também têm peso (granéis secos importados), com **Ultramax** e **Panamax/LR1** aparecendo em menor escala.
- A diversidade de classes indica **portfólio de importação misto** (líquidos + secos), com **tanqueiros MR** puxando o volume.

É importante ressaltar que nessa pesquisa não estão incluídas cargas containerizadas, por conta de ser um levantamento de *commodities* realizados na ferramenta Kpler.

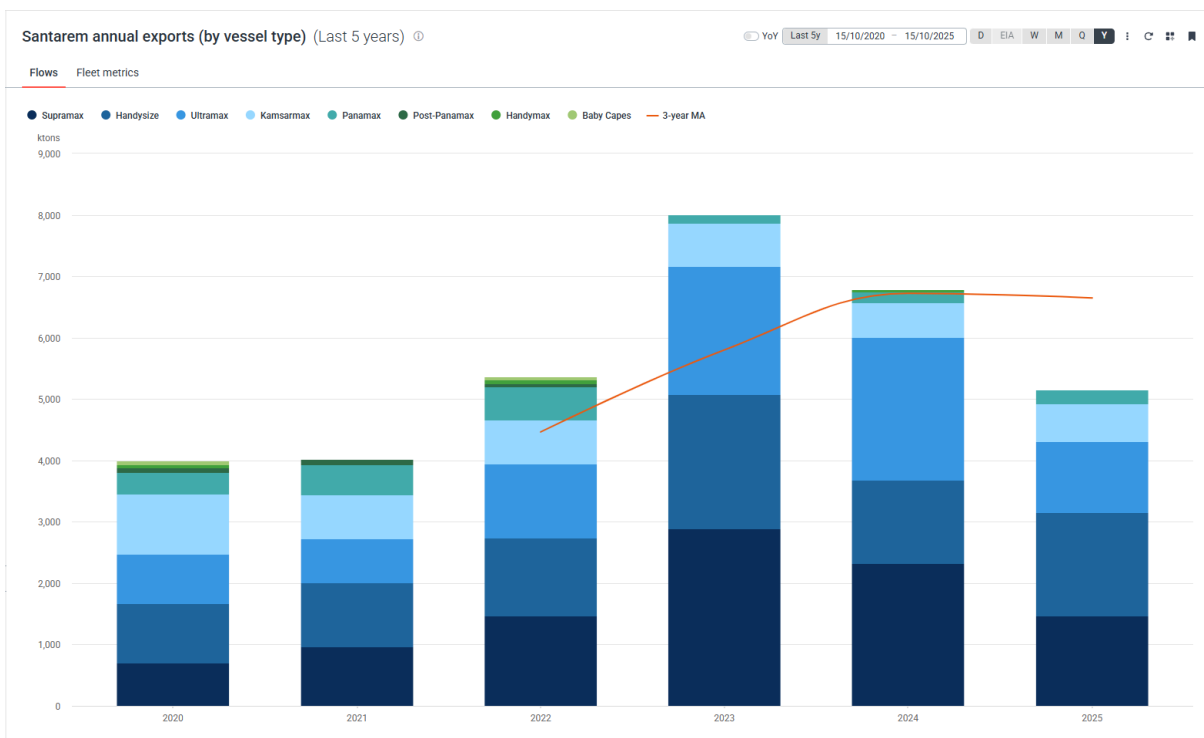


Gráfico 14: Exportação anual por classe de navio nos últimos 5 anos - Santarém.

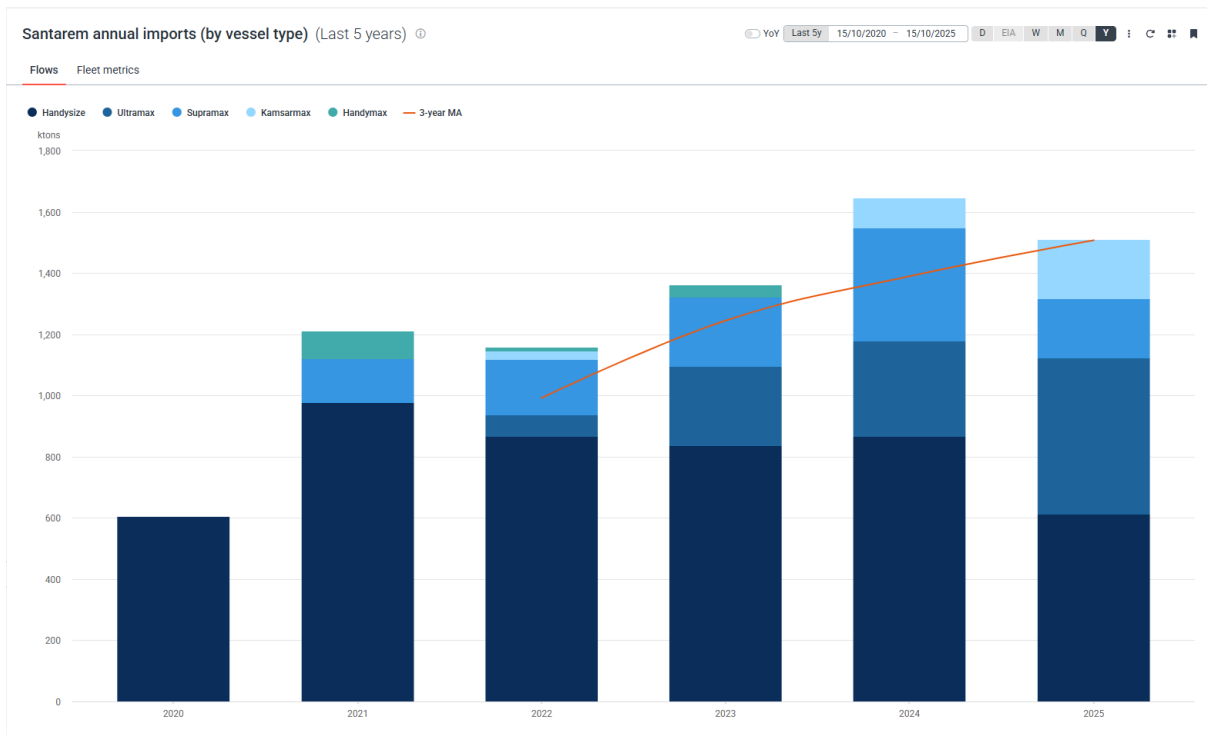


Gráfico 15: Importação anual por classe de navio nos últimos 5 anos - Santarém.

Perfis das embarcações que movimentaram carga em Santarém nos últimos 5 anos:

- **Handysize, Supramax e Ultramax** compõem quase todo o volume.
- Em **2023**, forte avanço de **Supramax** (e também Handysize) — ano de **campanhas robustas**.
- Em **2024**, mantém-se peso de **Supramax/Ultramax**, mas o total cai;
- **2025** encolhe em todas as classes pois contempla o acumulado até metade de outubro/2025.

4.2. MOVIMENTAÇÃO FINANCEIRA

A demonstração do resultado para o período de 01/01/2025 a 30/09/2025 evidencia uma redução de 2,93% na Receita Operacional Líquida,

que totalizou R\$ 264,9 milhões em 2025 frente a R\$ 273,8 milhões no mesmo período de 2024.

A seguir, destacam-se os principais resultados apurados:

DESCRIÇÃO	01/01/2025 a 30/09/2025 ¹	01/01/2024 a 30/09/2024	AH%
a. Receita Operacional Líquida	R\$ 264.973.762,14	R\$ 273.851.431,14	96,76%
b. Custos dos Serviços Portuários	R\$ 128.366.456,45	R\$ 103.538.722,16	123,98%
c. Lucro Bruto (c=a-b)	R\$ 136.607.305,69	R\$ 170.312.708,98	80,21%
d. Despesas Administrativas e Gerais	R\$ 128.432.152,99	R\$ 57.940.624,92	221,66%
e. Outros Resultados Operacionais	R\$ 24.995.093,48	R\$ 11.374.668,05	219,74%
f. Lucro Operacional Antes do Resultado Financeiro (f=c-d+e)	R\$ 33.170.246,18	R\$ 123.746.752,11	26,80%
h. Receitas Financeiras	R\$ 51.495.480,53	R\$ 21.224.884,95	242,62%
i. Despesas Financeiras	R\$ 5.186.441,16	R\$ 1.467.768,84	353,36%
g. Resultado Financeiro Líquido (g=h-i)	R\$ 46.309.039,37	R\$ 19.757.116,11	234,39%
j. Lucros Antes dos Tributos (j=f+g)	R\$ 79.479.285,55	R\$ 143.503.868,22	55,38%
k. IRPJ	R\$ 25.261.418,75	R\$ 34.748.010,58	72,70%
l. CSLL	R\$ 9.098.430,76	R\$ 12.515.763,81	72,70%
m. Lucro Líquido do Período (m=j-(k+l))	R\$ 45.119.436,04	R\$ 96.240.093,83	46,88%

¹ Os valores referentes a 08/2025 e 09/2025 são projeções, pois o trimestre ainda não foi encerrado pela Contabilidade.

Tabela 2: DRE. Fonte: GEFINS-CDP.

O Lucro Bruto apresentou queda de 19,79%, atingindo R\$ 136,6 milhões em 2025 contra R\$ 170,3 milhões em 2024, reflexo do aumento de 23,98% nos Custos dos Serviços Portuários.

As Despesas Administrativas e Gerais tiveram elevação significativa de 221,66%, passando de R\$ 57,9 milhões em 2024 para R\$ 128,4 milhões em 2025. Esse comportamento impactou diretamente o Lucro Operacional Antes do Resultado Financeiro, que caiu 73,20%, totalizando R\$ 33,2 milhões em 2025, frente a R\$ 123,7 milhões em 2024.

No âmbito financeiro, verificou-se crescimento das Receitas Financeiras, que aumentaram 242,62%, alcançando R\$ 51,5 milhões (contra R\$ 21,2 milhões em 2024). As Despesas Financeiras também cresceram, de R\$ 1,5 milhão em 2024 para R\$ 5,2 milhões em 2025, uma variação de

353,36%. Como resultado, o Resultado Financeiro Líquido somou R\$ 46,3 milhões, incremento de 234,39% sobre o período anterior.

As variações registradas nos dois parágrafos anteriores decorrem do reconhecimento da despesa de R\$ 56.964.054,87 referente ao Portus, conforme divulgado nas Notas Explicativas do 2º Trimestre de 2025.

O indicador de Lucros Antes dos Tributos totalizou R\$ 79,5 milhões, representando queda de 44,62% em relação a 2024 (R\$ 143,5 milhões). Após a provisão para IRPJ e CSLL, o Lucro Líquido do Período foi de R\$ 45,1 milhões, valor 46,88% inferior ao apurado em 2024 (R\$ 96,2 milhões).

Dessa forma, o desempenho financeiro da Companhia em 2025 até setembro demonstra retração do resultado líquido, em razão do crescimento expressivo das despesas administrativas e dos custos operacionais.

4.3. ANÁLISE DOS INDICADORES DE DESEMPENHO DE 2025

O gráfico a seguir apresenta o comparativo do volume acumulado de cargas movimentadas em 2024 e em 2025, considerando, para este último, os resultados efetivos de janeiro a novembro, somados às projeções para o quarto trimestre. A leitura integrada dessas séries indica um desempenho anual levemente superior em 2025 frente ao ano anterior.

De acordo com a estimativa consolidada, projeta-se um aumento de 1,40% no total movimentado em 2025 em relação a 2024, mesmo com a necessária paralisação do Terminal de Outeiro no ano de 2025 para a realização das obras de ampliação da unidade portuária.

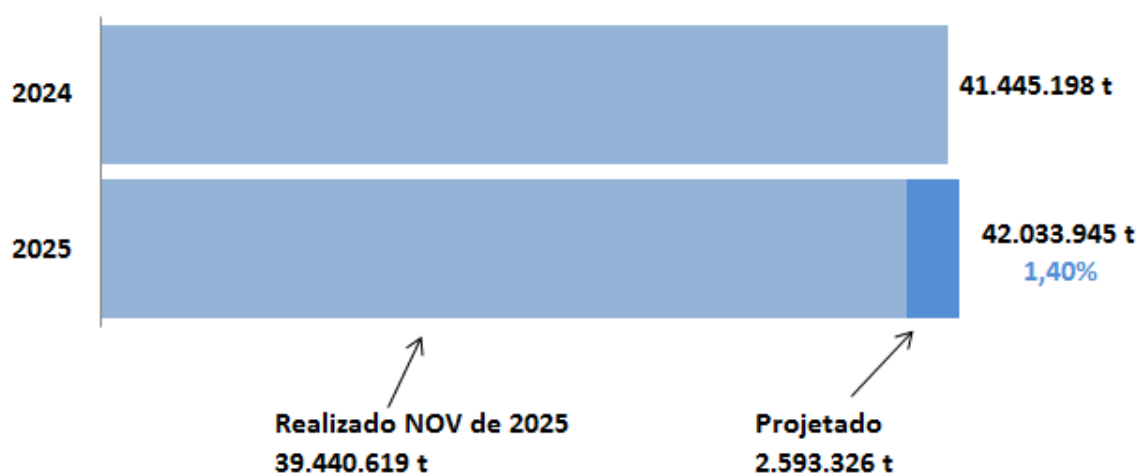


Gráfico 16: Cargas movimentadas em todos os portos da CDP acumulado até dezembro nos anos 2024 e 2025 (projetado). Fonte: Estatística/CDP.

Sob a ótica dos indicadores de produtividade, o terceiro trimestre de 2025 registrou 73.581 toneladas movimentadas por colaborador, frente a uma meta anual de 86.000 toneladas por colaborador. Esse resultado corresponde a 85,56% do objetivo estabelecido para o exercício, refletindo um desempenho consistente. Considerando que restam três meses de operações a serem contabilizadas e que não se projeta variação significativa no quantitativo de pessoal, há perspectiva de avanço do indicador no fechamento do ano, seja por incremento pontual de volumes, seja por ganhos operacionais nos fluxos já em curso.

Para fins comparativos, em 2024 a movimentação por empregado alcançou 93.006 toneladas, superando em 0,23% a meta anual então vigente. A referência histórica de 2024 reforça o potencial de convergência do indicador em 2025, desde que mantida a regularidade operacional, preservada a disponibilidade de infraestrutura crítica e priorizadas ações que reduzam tempos ociosos, melhorem a coordenação de janelas de atracação e otimizem a

utilização de recursos. Esse conjunto de medidas contribui para aproximar o resultado observado do patamar de meta, ao mesmo tempo em que sustenta a qualidade do serviço e a eficiência do sistema portuário administrado pela Companhia.



Gráfico 17: Tonelada de carga movimentada por empregado - 2024 e 2025.

Fonte: SCAP e CDP PORT.

Além disso, para elevar o desempenho do indicador “Tonelada Movimentada por Empregado”, existem, em essência, dois vetores: o aumento do volume de cargas movimentadas — cenário desejável por ampliar receita e eficiência — ou a redução do quadro de pessoal — cenário indesejado, dada a carência de mão de obra em diversos setores e portos da Companhia. A estratégia adotada privilegia o primeiro vetor e se alinha ao plano de ação do indicador “Crescimento da Carga Movimentada”, integrante do programa RVA 2025, enfatizando medidas que destravem gargalos operacionais, reforcem a coordenação entre áreas e aprimorem a gestão por resultados.

Além de orientar a busca por ganhos de produtividade, o indicador também funciona como instrumento de análise de alocação de pessoal entre

unidades, permitindo identificar eventuais carências em determinados portos e excedentes em outros, com vistas a ajustes de dimensionamento e balanceamento de equipes.

Destarte, o caminho para ampliar a movimentação repousa em duas frentes complementares. A primeira consiste em ganhos de produtividade nas operações já existentes, o que implica investimentos em infraestrutura, manutenção, automação, sistemas de programação e integração de dados, além de aprimoramentos nos processos de atracação, carregamento/descarga e circulação interna. A segunda envolve a entrada em operação de novos projetos, igualmente dependentes de investimentos e de marcos regulatórios e contratuais bem conduzidos.

Nesse sentido, destacam-se iniciativas com potencial de impacto no curto prazo, como a operação de GNL da CELBA no Porto de Vila do Conde e o início de operações de navios de combustíveis no berço 201 do Porto de Santarém, conduzidas pelo Consórcio Porto Santarém, ambas com capacidade de elevar o desempenho da CDP até o encerramento de 2025, tendo em vista que essas operações começaram a ser realizadas no final do exercício anterior.

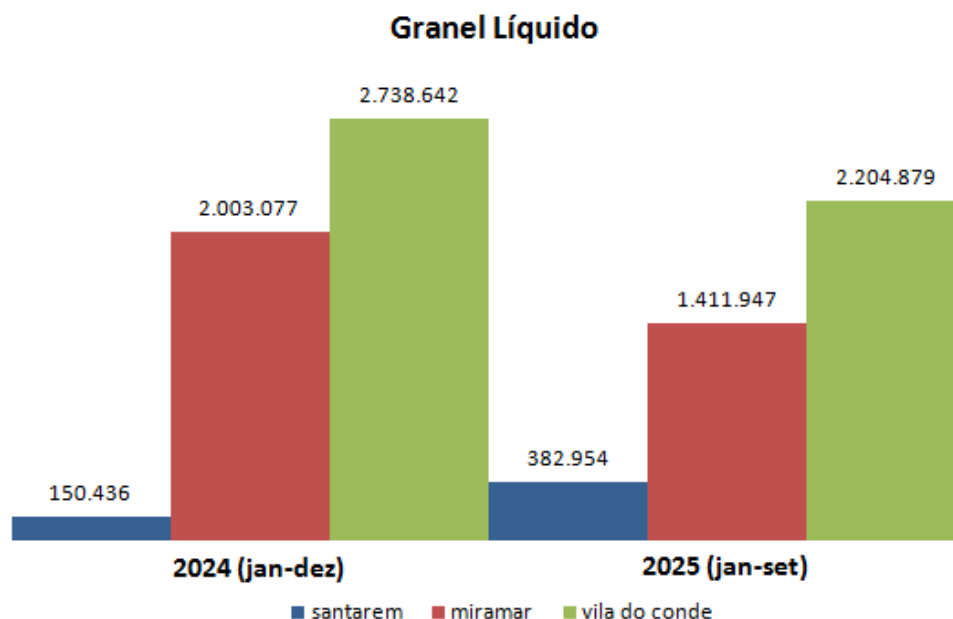


Gráfico 18: Comparativo da movimentação de granel líquido entre os Portos de Santarém, Miramar e Vila do Conde - 2024 e 2025.

Fonte: SCAP e CDP PORT.

Dessa forma, conforme o gráfico exposto, já é possível observar o aumento da movimentação de granel líquido em Santarém, mesmo que em 2025 ainda não tenhamos a movimentação completa do exercício. Igualmente, é possível verificar o crescimento da movimentação de GNL no item 5.5, uma vez que o Porto de Vila do Conde não operava essa carga, o qual, a partir dos investimentos da CELBA, passará a ter duas usinas termelétricas no porto, e, até que os investimentos sejam concluídos, está observando um crescimento paulatino da movimentação de GNL.

Portanto, considerando o portfólio atual e o cronograma das iniciativas em curso, a perspectiva de curto prazo é de manutenção da movimentação em patamar semelhante ao observado, com viés de leve alta no ano de 2025. Caso não ocorram imprevistos relevantes — tais como restrições de infraestrutura, atrasos críticos em contratações ou interrupções logísticas —, estima-se que o indicador poderá convergir para a meta estabelecida ao final do exercício.

5. ESTRATÉGIAS, OPORTUNIDADES E METAS DE CRESCIMENTO

Os objetivos estratégicos, apresentados abaixo, são um conjunto correlacionado de prioridades que integram a estratégia. Para 2026, tomando como base o Planejamento Estratégico 2021-2025, o ciclo de ações do Plano de Negócios foi definido como a seguir:



Figura 4: Mapa estratégico 2021-2025. Fonte: GEGEST/CDP.

5.1. METAS E OPORTUNIDADES PARA 2026

5.1.1 INFRAESTRUTURA: AÇÕES PRIORITÁRIAS PARA 2026

Com base no Orçamento de Investimento previsto para o exercício de 2026, no montante total de R\$ 237.405.088,00, foram estabelecidas as ações prioritárias que orientarão a execução dos recursos ao longo do ano. A priorização considera critérios de criticidade operacional, maturidade dos projetos, aderência às diretrizes estratégicas da Companhia, capacidade de execução físico-financeira e potencial de impacto sobre a eficiência, a segurança e a disponibilidade da infraestrutura portuária. Essa abordagem busca concentrar esforços nas iniciativas com maior retorno operacional e regulatório, assegurando o uso responsável dos recursos públicos e a entrega de resultados mensuráveis.

As ações programadas para 2026 encontram-se detalhadas no Anexo II deste plano, que descreve os projetos de engenharia a serem contratados, bem como os serviços e as obras programadas para execução no exercício. O anexo apresenta, ainda, informações sobre escopo, estimativas de custo, marcos de contratação e responsáveis pela condução, permitindo o acompanhamento sistemático do portfólio e eventuais reprogramações necessárias. Dessa forma, a Companhia reforça a governança do ciclo de investimentos, assegura transparência na alocação orçamentária e cria condições para acelerar a entrega de capacidades essenciais aos portos sob sua administração.

Nº	DESCRIÇÃO DO PROJETO	INVESTIMENTO PREVISTO
1	Dragagem de manutenção dos berços internos do Terminal de Miramar para reativação dos dois berços existentes.	70 Milhões de Reais

2	Retirada de guindastes obsoletos do Píer 100 do Porto de Santarém para aumento da segurança da operação, para disponibilizar mais espaço para a mobilização de equipamentos, aumentar a eficiência operacional e possibilitar investimentos de alargamento do píer 100	785 Mil Reais
3	Pavimentação nas vias de circulação do Porto Organizado de Vila do Conde, garantindo segurança na mobilidade interna do porto	40 milhões de reais

Tabela 3: Principais investimentos da CDP previstos para o exercício de 2026.

Chama-se a atenção para o investimento de dragagem dos berços internos do Terminal de Miramar, cuja contratação do projeto constou no Plano de Negócios de 2025, e que permitirá a reativação de dois berços internos para operações de balsas-tanque.

Atualmente, o Terminal de Miramar conta com apenas dois berços para operar navios e balsas (berços externos), gerando um gargalo operacional muito grande ao terminal. Mesmo com as obras previstas para serem executadas pela Transpetro em 2026, de repotencialização do píer 100, a quantidade de berços ainda continuará prejudicando a eficiência do terminal, que precisa realizar o carregamento das balsas para a distribuição do combustível para o interior do Estado.

Tal restrição provoca que a Administração do Porto tenha que priorizar os navios no *line-up*, negando diversas operações de balsas por falta de berços, o que vem gerando, ano após ano, o declínio da movimentação anual da referida instalação portuária.

Assim, a partir dos investimentos que serão executados, o Terminal de Miramar contará com dois berços exclusivos para balsas-tanques, gerando dinamismo operacional, maior eficiência e a possibilidade de retomada do crescimento da movimentação portuária, a qual estará compatível com os investimentos em estrutura de armazenagem realizada nos últimos anos pelos arrendatários da unidade portuária.

5.1.2. INVESTIMENTOS EM PROJETOS DE ENGENHARIA

Os investimentos estruturantes planejados para o exercício de 2026 estão alinhados a uma das funções centrais de uma Autoridade Portuária: a oferta de infraestrutura e serviços com qualidade, eficiência e previsibilidade operacional. A priorização proposta busca reforçar a disponibilidade e a confiabilidade dos ativos essenciais — berços, acessos marítimos e terrestres, pátios, armazéns e sistemas — de modo a sustentar ganhos de produtividade, segurança e competitividade logística nas unidades sob gestão da Companhia.

Assim, além dos investimentos já elencados no item 5.1.1, o Anexo II reúne um conjunto de iniciativas de engenharia cuja contratação é considerada necessária para viabilizar estudos, captações e soluções voltadas à concretização de obras com potencial de ampliar receitas e destravar novos negócios. Esse portfólio contempla, entre outras frentes, a elaboração de projetos básicos e executivos, partindo de análises de viabilidade técnico-econômica, avaliação de riscos e cronogramas físico-financeiros, com vistas à seleção de alternativas que maximizem o retorno operacional e garantam sustentabilidade econômico-financeira.

Nesse contexto, a Companhia confere ênfase a iniciativas que combinam impacto imediato na operação com efeitos estruturantes de médio

prazo, articulando fontes de financiamento, parcerias e instrumentos contratuais adequados ao perfil de cada empreendimento. O objetivo é assegurar que os investimentos de 2026 consolidem uma base robusta para o crescimento da movimentação, a diversificação do mix de cargas e a expansão de serviços, fortalecendo a posição competitiva dos portos administrados e contribuindo para o desenvolvimento regional.

Dessa forma, cabe destacar os seguintes projetos que serão estudados:

- Projeto de Reforço, Recuperação e Alargamento do Píer 100 do Porto de Santarém;
- Projetos de Engenharia para ações relativas à remoção do Navio HAIDAR, estudos e análises técnicas sobre alternativas de remoção;
- Revisão do Projeto de Engenharia existente para início da Construção do Terminal de Múltiplo Uso 2 do Porto de Vila do Conde.

Ressalta-se que o detalhamento das principais ações estão descritas no Anexo II deste plano.

Além disso, cabe pontuar que o projeto de reforço, recuperação e ampliação do píer 100 do Porto de Santarém depende de captação e materialização de interesse privado por meio de instrumento contratual adequado para a sua materialização.

5.2. INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO

5.2.1. DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO

A CDP é responsável por promover a infraestrutura portuária dos portos públicos do Estado do Pará que estão sob sua administração. Para tanto, é essencial realizar o monitoramento de embarcações que trafegam tanto na poligonal do porto como na área de influência deste, de forma a realizar a gestão portuária de suas instalações.

Assim, a CDP utiliza um sistema online de monitoramento de tráfego de embarcações - Marine Traffic, pois, além de ser um excelente instrumento de gestão portuária, possui aplicações diversas, com a possibilidade de rastreamento de embarcações em tempo quase real e também suas rotas históricas, sendo uma ferramenta consagrada mundialmente e que já se encontra instalado em alguns portos no Brasil, apresentando resultados positivos quanto à administração da infraestrutura aquaviária e da infraestrutura de acostagem.

Além disso, utiliza da ferramenta Kpler, a qual se trata de uma plataforma de inteligência de dados para o mercado de *commodities*, que oferece aos usuários informações em tempo real sobre o rastreamento de cargas, análise de mercado e *insights* de navegação marítima. É utilizado pela CDP para entender seus mercados, cargas, embarcações e clientes.

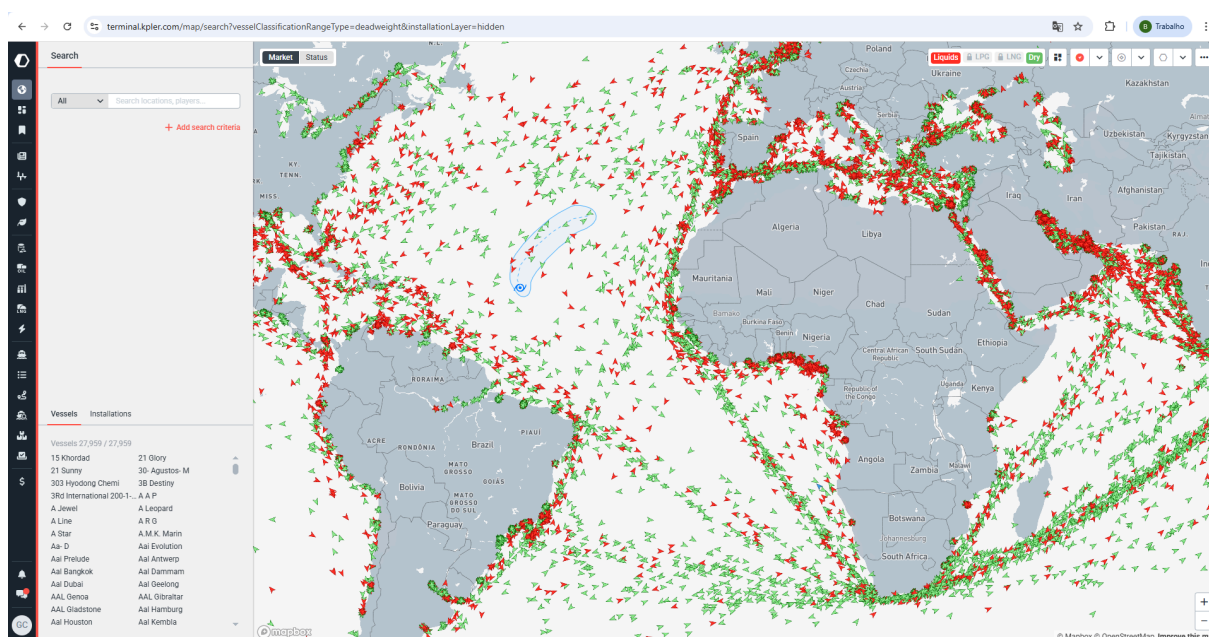


Figura 5: Exemplo de mapa e monitoramento de embarcações no mapa-múndi. Fonte: Kpler.

5.2.2. TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

As ações prioritárias em Tecnologia da Informação têm como propósito integrar e automatizar os processos de gestão portuária da Companhia, com ênfase nos fluxos diretamente ligados à operação nas diversas instalações

administradas pela CDP. A estratégia contempla o controle de acessos às áreas portuárias, a automação e a divulgação dos line-ups das unidades, a melhoria da interface com órgãos intervenientes e usuários, e a padronização de dados e rotinas para elevar a confiabilidade das informações operacionais. Ao reduzir atividades manuais, mitigar retrabalho e ampliar a rastreabilidade dos eventos, a TI passa a sustentar ganhos de eficiência, segurança e transparência nos serviços prestados, além de viabilizar o monitoramento contínuo de indicadores de desempenho.

Nesse contexto, o principal vetor de modernização é a implantação do Sistema de Apoio ao Gerenciamento da Infraestrutura Portuária (CDPPORT) em todas as unidades. O sistema já se encontra em funcionamento nos Portos Organizados de Santarém e Belém, bem como nas unidades de Itaituba e Altamira, além dos Terminais de Miramar e Outeiro, unificando a gestão de line-ups, janela de atracação, programação de cargas, registros de acessos e integrações com parceiros institucionais.

A expansão para o Porto Organizado de Vila do Conde está prevista para janeiro de 2026, etapa que completará a cobertura do ecossistema operacional e permitirá consolidar painéis corporativos com visão integrada de toda a rede. Com isso, a Companhia fortalece a governança de dados, melhora a experiência dos usuários e órgãos intervenientes, e cria bases para análises preditivas e tomada de decisão orientada por evidências, em alinhamento às melhores práticas do setor e aos requisitos de segurança da informação e proteção de dados.



Figura 6: Novo Sistema de Gestão Portuária CDP Port. Fonte: Site CDP Port. Disponível em:
<https://cdpport.cdp.com.br/cdpport>

5.3. LEILÕES E ESTUDOS DE VIABILIDADE

Dos projetos encaminhados ao Poder Concedente, referente ao Porto Organizado de Santarém, há os arrendamentos STM 04 e STM 05, destinados à movimentação de granel sólido vegetal e mineral (milho, soja e fertilizantes). Os estudos foram iniciados pela empresa pública INFRA S.A no início de 2025 e estão em andamento. Em seguida, ocorrerão os trâmites perante à SNP, ANTAQ e TCU. Portanto, a expectativa é viabilizar, de 2026 em diante, o leilão portuário para esses dois arrendamentos.

Quanto ao Porto de Vila do Conde, a partir de 2025 o arrendamento VDC04 teve seu trâmite retomado pela INFRA S.A, no sentido de revisar as premissas e tornar os estudos adequados. Da mesma forma, os estudos para o VDC 04 estão em andamento para posterior tramitação na SNP, ANTAQ e TCU, de modo que a expectativa para sua concretização é de 2026 em diante.

Outro estudo de viabilidade em curso, é o VDC 10, também no Porto de Vila do Conde, que teve um ótimo avanço em 2025 com a entrega da versão

final dos estudos à SNP, pela Hydro. Deste modo, espera-se do Poder Concedente, a partir de 2026, os trâmites formais de encaminhamento, seja pelo leilão portuário em sua forma clássica conduzido pela ANTAQ ou pelo chamamento público conduzido pela Autoridade Portuária.

5.4. RENOVAÇÃO DE CONTRATOS DE ARRENDAMENTOS

Com o advento do termo contratual nº 09/1995, em 09/05/2025, da empresa Ipiranga Produtos de Petróleo S.A no Porto de Vila do Conde, mediante medida cautelar deferida pela ANTAQ, Deliberação DG nº 36/2025, em favor da empresa Ultracargo Soluções Logísticas S.A, teve assegurada a ocupação da área 07 até a conclusão dos trâmites de eventual contrato de transição, respeitadas as métricas do Contrato de Arrendamento nº 9/1995, no que couber, e sob o regime jurídico estipulado no art. 37 e seguintes da Resolução nº 127/2025-Antaq, em especial no art. 39, inciso V e § 2º.

Nesse contexto, a perspectiva é a assinatura do contrato de transição de forma imediata, enquanto que, em paralelo, o Poder Concedente e a ANTAQ analisam o pleito de adensamento da área ao contrato de arrendamento da Ultracargo - nº 08/2019, no ano de 2026.

Além disso, mediante a revogação da liminar que mantinha regular desde 2014, pela empresa Supergasbrás, o uso da área BEL 11 no Terminal de Miramar, esta Autoridade Portuária iniciou em 2025 a instrução para contrato de transição com a mesma empresa. Deste modo, para 2026, a expectativa é a celebração do contrato de transição, pelo prazo de 01 ano, enquanto que, em paralelo, a CDP realiza os procedimentos internos para o leilão de um contrato de cessão onerosa para exploração dessa área, destinada à armazenagem e distribuição de gás liquefeito de petróleo (GLP), sem operação aquaviária.

5.5. PERSPECTIVAS DE NOVAS CARGAS

Em relação às novas cargas para a CDP, destaca-se a introdução do produto Gás natural (GN), a partir de 2025, no rol das cargas movimentadas nos portos desta Autoridade Portuária.

Esse produto foi inserido no Porto de Vila do Conde, pela Cessionária CELBA, através de um contrato de cessão onerosa para implantação de uma usina termoeletrica (UTE) que utiliza este insumo para a geração de energia elétrica. No ano de 2025, até o momento de elaboração deste Plano de Negócios, foi armazenado no Porto de Vila do Conde cerca de 750.000 m3 de Gás Natural Liquefeito, e movimentado para fins industriais 374.250,400 toneladas de Gás Natural.

MOVIMENTAÇÃO 2025

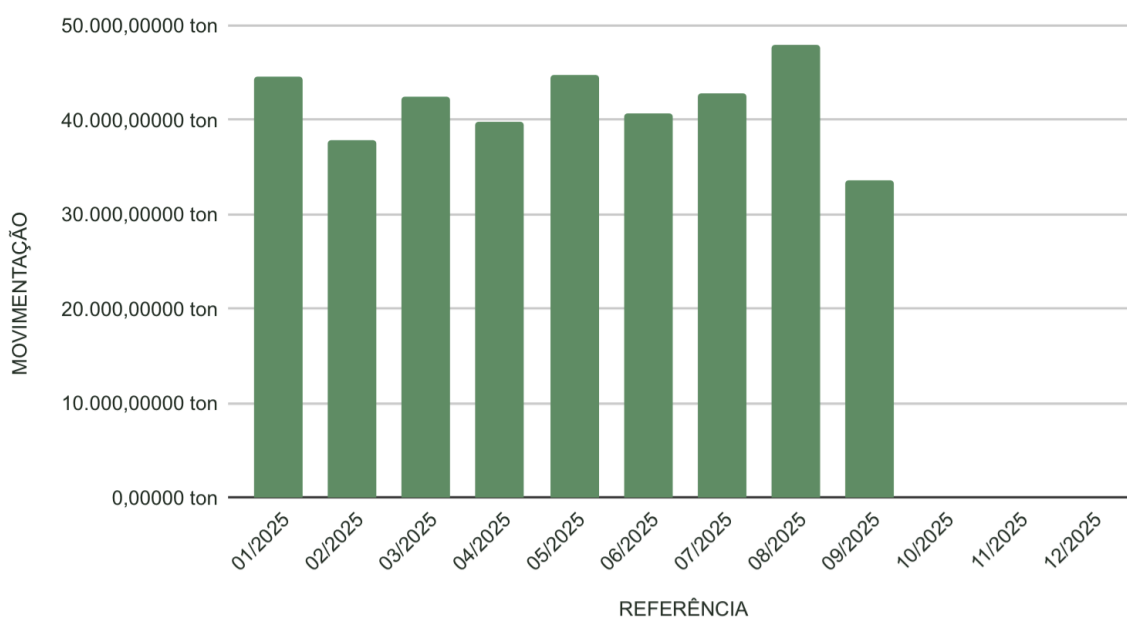


Gráfico 19: Movimentação de GNL no Porto de Vila do Conde em 2025.

Em virtude da aquisição do contrato de reserva de capacidade da UTE Portocém, no Estado do Ceará, no Porto do Pecém, pelo Grupo New Fortress

Energy (NFE), mediante aval da ANEEL, foi transferido para o Porto de Vila do Conde a implantação da UTE Portocém. Portanto, o Porto de Vila do Conde contará com duas UTE's.

Diante desse contexto, para 2026, somando a demanda por Gás Natural pelas duas UTEs, estima-se 1.200.000 toneladas de Gás Natural a ser movimentado no Porto de Vila do Conde.

5.6. GESTÃO FINANCEIRA

A Proposta Orçamentária da Companhia para 2026 projeta um superávit de aproximadamente R\$1,1 milhão, resultando em uma Receita Corrente estimada em 457,6 milhões frente a Despesas Correntes projetadas em R\$ 456,5 milhões.

Em comparação ao exercício de 2025, observa-se uma trajetória de recuperação. Naquele ano, a Receita Corrente havia sido estimada em R\$ 403 milhões, enquanto as Despesas Correntes estavam projetadas em R\$ 400 milhões, resultando em superávit de cerca de R\$ 3 milhões. Assim, a proposta para 2026 representa um incremento de 13,4% na Receita Corrente (de R\$ 403 milhões para R\$ 457 milhões) e de 14% nas Despesas Correntes (de R\$ 400 milhões para R\$ 456 milhões).

5.7. MEIO AMBIENTE

As contratações conduzidas pela Gerência de Relação Porto-Cidade e Meio Ambiente (GERPMA) são orientadas por uma abordagem transversal que integra as dimensões ambiental, econômica, social e cultural, em consonância com a missão institucional da Companhia Docas do Pará (CDP). De modo sistemático, a gerência estrutura seus planos e termos de referência para assegurar o cumprimento das condicionantes estabelecidas nas licenças

ambientais dos portos e terminais administrados, bem como da legislação aplicável nas esferas municipal, estadual e federal, contemplando também as exigências de saúde e segurança do trabalho. Essa atuação articulada com os órgãos intervenientes busca harmonizar a operação portuária com a proteção ambiental, a segurança ocupacional e as demandas da comunidade do entorno.

Para 2026, as ações prioritárias da GERPMA (Anexo II) concentram-se no licenciamento de novos projetos e na revisão de licenciamentos vigentes com vistas à inclusão de novas cargas, criando as condições regulatórias para a expansão de operações portuárias com segurança jurídica e previsibilidade. Esse escopo envolve a elaboração e a atualização de estudos e relatórios ambientais, a gestão de condicionantes e planos de controle, a obtenção e renovação de licenças, além da implementação de programas de monitoramento e mitigação que dialoguem com a realidade operacional das unidades da CDP. Ao mesmo tempo, a gerência promove a integração com as áreas de engenharia, operação e comercial, de forma a alinhar cronogramas, requisitos técnicos e compromissos socioambientais.

Além disso, a Estratégia de Descarbonização da CDP, incluída no Anexo II, foca na redução direta das emissões atmosféricas por meio de quatro frentes integradas: (i) realização de inventários anuais de GEE e de poluentes para estabelecer linha de base e acompanhar a evolução; (ii) eletrificação da infraestrutura portuária, substituindo gradualmente equipamentos a diesel por versões elétricas ou híbridas; (iii) avaliação e implementação de “shore power” (OPS), permitindo que embarcações desliguem motores auxiliares quando atracadas, com redução de emissões, ruído e vibração; e (iv) medidas de eficiência energética operacional, incluindo iluminação LED em toda a faixa portuária, automação de sistemas de climatização e refrigeração e

monitoramento contínuo do consumo de energia, conforme plano de ação abaixo:

1. Inventário de Emissões Atmosféricas

O que pode ser feito

- Realizar inventário anual de emissões GEE (Escopos 1, 2 e 3) e de poluentes atmosféricos.

Exemplo

- Mapear emissões provenientes da Companhia Docas do Pará

2. Eletrificação da Infraestrutura Portuária

O que pode ser feito

- Substituir equipamentos movidos a diesel por versões elétricas ou híbridas.

3. Implementação de “Shore Power” (Sistema de Energia a Terra – OPS)

O que pode ser feito

- Instalar sistema que permite às embarcações desligarem seus motores auxiliares enquanto atracadas, conectando-se à energia do porto.

Exemplo

- Disponibilizar pontos de conexão elétrica para balsas e embarcações, reduzindo emissões de gases, ruído e vibração durante a operação.

4. Eficiência Energética Operacional

O que pode ser feito

- Instalar iluminação LED em toda a faixa portuária.
- Automatizar sistemas de climatização e refrigeração.
- Monitorar consumo de energia.

Sob a luz da legislação vigente e de boas práticas de governança socioambiental, a CDP reforça a construção de processos responsáveis e sustentáveis, capazes de gerar renda e dinamizar a economia regional sem descuidar da proteção do trabalhador, do respeito às comunidades e da conservação do meio ambiente. Essa combinação de rigor regulatório, planejamento técnico e cuidado com as partes interessadas sustenta a perenidade das operações, reduz riscos e amplia a legitimidade social dos empreendimentos portuários administrados pela Companhia.

6. ANÁLISE DE RISCO DOS CENÁRIOS

A Companhia, responsável pela Administração dos Portos no Estado do Pará, deve sempre buscar oferecer condições de eficiência nos importantes elos logísticos do Estado, possibilitando escala comercial de transporte e custo que favoreçam a maximização da lucratividade dos produtos que exportam/importam.

A CDP tem um histórico de sucesso em se tratando das cargas referente ao complexo aluminífero de Vila do Conde, mas na última década, e seguindo as tendências do mercado, começou a apresentar números significativos de cargas referentes ao agronegócio.

Cada vez mais, as mercadorias agrícolas vêm apresentando números expressivos, de modo que tornou-se uma carga muito importante para a Companhia. Nesse sentido, o custo de produção agrícola é indicador essencial para a gestão financeira das fazendas que, com a profissionalização do setor, vem ganhando importância cada vez maior como ferramenta de planejamento do agronegócio, uma vez que auxilia nas projeções de mercado, controle de despesas, investimentos e na comercialização, portanto, tem influência direta na rentabilidade.

O legado dos investimentos realizados para a COP 30 é um outro elemento que muito influencia na estratégia da Companhia para o exercício de 2026, sendo um fator que contribui muito positivamente no quesito infraestrutura portuária, o qual é um dos pontos mais críticos para a empresa.

Assim, tendo essas premissas como base, a avaliação desses impactos frente às tendências do mercado, as propostas de novos arrendamentos e a possibilidade de operacionalidade de novos postos de atracação na CDP serão abordadas a seguir.

6.1. INVESTIMENTOS EXÓGENOS EM INFRAESTRUTURA

Como evidenciado no Plano de Negócios de 2025, o envolvimento da Companhia com a Trigesima Conferência das Partes das Nações Unidas Sobre o Clima - COP 30, deixaria legado para a Companhia, uma vez que fontes externas de financiamento vinculadas ao mencionado evento aportaram recursos em infraestrutura portuária objetivando proporcionar adequadas condições de acostagem para atender navios de cruzeiro destinados a elevar a oferta de leitos no município.

Inicialmente, tudo indicava que tais investimentos seriam direcionados a serviços de dragagem com objetivo de proporcionar acesso seguro aos navios de cruzeiro até o Porto de Belém. Entretanto, por motivos externos à CDP, a Companhia precisou utilizar sua via de contingência, no caso, a construção de um píer novo no Terminal de Outeiro, com o mesmo objetivo de atender navios de cruzeiro para suprir a demanda por acomodações durante o evento, o que gerou a repotencialização da referida unidade portuária.

Uma análise comparativa entre projetos propostos para atender a COP 30, indica que para a Companhia a repotencialização do Terminal de Outeiro tem maior relevância operacional e de mercado, uma vez que uma nova estrutura de acostagem de porte mais robusto e em local de maior calado permitirá atender navios graneleiros no padrão Post-Panamax, os quais são adequados ao perfil da carga e escala de transporte atualmente demandados pelo mercado.

Com base no que se descreve no parágrafo anterior, é esperado crescimento significativo de produção no Terminal de Outeiro em 2026, justificado pela demanda existente para movimentação de cargas relacionadas ao agronegócio, notadamente soja e milho.

No que concerne à movimentação de combustíveis, a recente dragagem em Miramar restabeleceu o patamar operacional de 7,3m de calado do Terminal, com possibilidade de elevação para 8,0m, uma vez que o projeto estabeleceu maior parâmetro de isóbata, razão que a CDP aguarda posicionamento da Autoridade Marítima para posterior homologação de novo calado.

Com a possível e esperada elevação de calado, o Terminal de Miramar atenderá navios com escala de transporte compatível à capacidade de armazenamento das bases em retroporto, tornando-o competitivo.

Como ação complementar de infraestrutura operacional, a CDP projeta para 2026 a dragagem de berços internos do Terminal.

6.2. INFRAESTRUTURA EM FUNDEADOUROS DE CURTO PRAZO

Em relação aos Portos de Vila do Conde e Santarém, a ampliação de oferta de berços por meio de conjunto de boias em fundeadouros não se materializou como previsto no Plano de Negócio/2025, contudo, a produção desses portos e a respectiva receita mantiveram o desempenho esperado.

Apesar disso, a falta da oferta de berços no curto prazo representa risco para os portos administrados pela Companhia, por poder impactar negativamente a oportunidade de crescimento da Autoridade Portuária Pública da CDP, que tem como atribuição assegurar ao mercado o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e a navegação.

Nesse sentido, a falta de oferta de instalações de acostagem na condição pública impediu a CDP maximizar a oportunidade de negócio derivada do acidente que ocorreu em TUP localizado próximo à área do Porto Organizado de Vila do Conde, sendo o Porto de Vila do Conde preterido em relação a outros portos.

Outrossim, a safra divulgada pelo Boletim CONAB para 2024/2025 foi estimada em 350 milhões de toneladas de grãos, a qual, uma vez confirmada, superará em 16.3% a realizada em 2023/2024, representando uma elevação de 49,1 milhões de toneladas, com destaque para milho, soja e algodão, sendo

que as duas primeiras cargas têm representatividade expressiva na composição da produção de nossos principais portos.

Entretanto, a mencionada escassez de berços favoreceu a transferência de carga para São Luiz e Macapá, bem como fomentou ações de concorrentes de mercado, a exemplo da Empresa Atem, que está investindo em conjunto de boias em áreas de fundeadoiro fora dos limites de poligonal dos Portos Públicos de Vila do Conde e Santarém.

Portanto, o descompasso entre o crescimento da produção e a falta de oferta de novas instalações de acostagem em área pública constitui-se em risco para a expansão do mercado de nossos portos.

Ressalta-se que a falta de investimentos em instalações de acostagem não é recente, uma vez que a construção dos últimos berços no Porto de Vila do Conde ocorreu em 2008, ou seja, há 17 anos, período em que o porte das embarcações cresceu tornando boa parte das instalações da Companhia defasadas.

Ademais, em função do maior calado do Canal do Quiriri, como pela expansão do Canal do Panamá, o porte da frota de embarcações que atualmente demanda o Complexo Portuário de Vila do Conde evoluiu, razão que berços em fundeadouros são estratégicos para a Companhia, por se constituir na única alternativa de curto prazo para atender navios Post-Panamax.

Enquanto não haja a construção de novas instalações de acostagem em Santarém e Vila do Conde, a CDP planeja realizar novos Processos Seletivos para oferta ao mercado, locais em espelho d'água visando a instalação de quadros de boias.

6.3. INFRAESTRUTURA DE LONGO PRAZO

No âmbito de longo prazo, o adiamento da licitação do VDC 29 possibilita a migração de cargas para outras regiões devido à escassez de berços e à necessidade da realização de investimentos para aumentar a produtividade do escoamento de cargas no Brasil.

Por outro lado, há uma perspectiva quanto à retirada do Navio Haidar e a recuperação das avarias nos berços internos afetados, na forma de investimento obrigatório, ao futuro contrato de arrendamento VDC10, fato que, em se concretizando, reestabelece o uso pleno do TMU1.

Além disso, há alternativa adicional de ganho de capacidade de acostagem referente ao Porto de Santarém, com a perspectiva de recepcionar investimentos privados no berço 101 para suportar o uso de MHC, objetivando a movimentação de contêineres, na modalidade de antecipação de receita tarifária.

6.4. TARIFAÇÃO ESTADUNIDENSE

Passados os dois primeiros meses da vigência do tarifaço sobre produtos brasileiros que são exportados para os Estados Unidos, o segmento do agronegócio tem uma noção mais consolidada dos efeitos causados pela taxaço, a qual evidencia quais segmentos se mostraram mais vulneráveis enquanto outros mantiveram o desempenho.

O balanço mostra que os produtos alvo de alíquota máxima de 50% são cargas que não compõem o portfólio dos portos administrados pela CDP, a exemplo de café, carne industrializada e açúcar.

No caso da soja e do milho, cargas do agronegócio com grande representatividade na movimentação dos principais portos da Companhia, a

produção não foi afetada pelo tarifaço, por ser os Estados Unidos um concorrente do Brasil nesse mercado. Assim, salvo em caso de significativa perda de safra por condições climáticas adversas em solo americano, essas commodities não são exportadas para a América do Norte.

Em relação ao segmento de carne bovina, o Porto de Vila do Conde movimenta apenas carga viva, cuja produção também não foi impactada pelas tarifas estadunidenses, uma vez que os mercados de destino são a Europa e Oriente Médio.

No âmbito do segmento do alumínio, a Hydro, principal cliente do Porto de Vila do Conde, opera como elo de uma cadeia global composta por clientes e mercados específicos, condições que minimizam riscos em relação ao mercado dos EUA.

6.5. ANÁLISE DOS PRINCIPAIS RISCOS DOS PRÓXIMOS 5 ANOS

Para a presente análise, foram considerados os fatores acima listados, bem como a análise de riscos para os objetivos estratégicos priorizados no exercício de 2026. A produção e o mercado dos portos da CDP consideram tanto variáveis de gestão, ou seja, de ação interna, quanto variáveis de caráter exógeno, aquelas que estão fora do alcance da CDP.

Internamente, os riscos decorrem do descompasso entre o crescimento do porte da frota que atende ao transporte marítimo na região dos portos da CDP e o desgaste da infraestrutura portuária da Companhia.

A Companhia possui um déficit de berços, e a alternativa criada foi a operação em área molhada por meio de estrutura de quadro de boias, todavia, ainda não implementadas plenamente.

Por sua vez, com a dragagem de manutenção realizada em Miramar, espera-se que sejam retomadas as operações no terminal, que foram impactadas pelo assoreamento dos berços devido ao avanço da vegetação de manguezal.

Assim, considerando as oportunidades mapeadas no item 5 deste Plano de Negócios, bem como os riscos levantados no item 6 do mesmo documento, apresentamos abaixo tabela com expectativa revisada de concretização das principais ações da Companhia para os próximos 5 anos, norteadas pelo planejamento estratégico da CDP, a fim de dirimir os riscos identificados:

OBJETIVOS NO PRAZO DE 5 ANOS	AÇÕES ESTRATÉGICAS	HORIZONTE
ATRAIR E ESTIMULAR NEGÓCIOS	Construção do Terminal de Múltiplo Uso 2 do Porto de Vila do Conde	Até 2030
	Recuperação, Reforço e Ampliação do Píer 100 do Porto de Santarém (a depender de captação de interesse privado)	Até 2029
	Construção de espaços administrativos para a CDP e órgãos intervenientes nos Portos de Vila do Conde e Santarém, a fim de utilizar as áreas nobres para novos arrendamentos	Até 2028
	Dragagem dos berços internos do Terminal de Miramar, a fim de reativar os berços existentes para a operação de barcas.	Até 2026
	Implantação dos Quadros de Bóias de Santarém, Vila do Conde e Outeiro	Até 2026
PROMOVER GANHO DE PRODUTIVIDADE OPERACIONAL	Estudo com Projeto do Ordenamento do Espaço e Tráfego Aquaviário do Porto de Vila do Conde, com Balizamento da Poligonal, Canal de Acesso e Áreas de Fundeio	Até 2027

	Retirada de guindastes obsoletos do Píer 100 do Porto de Santarém para aumento da segurança da operação, para disponibilizar mais espaço para a mobilização de equipamentos, aumentar a eficiência operacional e possibilitar investimentos de alargamento do píer 100.	Até 2027
	Implantação de Sistema de Monitoramento das Operações e Tráfego do Espaço Aquaviário (LPS / VTS / VTMIS - Sistema de Tráfego de Embarcações) – Vila do Conde	Até 2029
ALCANÇAR NÍVEL DE PRONTIDÃO DE INFRAESTRUTURA	Adequação de Instalações de Acostagem e de Movimentação e Armazenagem de Cargas no Terminal de Miramar (PA)	Até 2028
	Construção da Nova Portaria de Acesso de Veículos e Pessoas de Vila do Conde	Até 2030
GARANTIR O EQUILÍBRIO ENTRE O MEIO AMBIENTE, A SOCIEDADE E A ECONOMIA	Revisar os Licenciamentos dos Portos da CDP	Até 2026
	Implantação do Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos nos Portos Marítimos	Até 2027
	Elaboração de planos, projetos e estudos de impacto ambiental, de planos de recuperação de áreas degradadas, de processos de uniformização de licenciamento ambiental, de projetos básicos ou executivos de obras ou ações no setor portuário, de áreas não-operacionais e intervenções correlatas,	Até 2027
MANter CLIENTES SATISFEITOS COM OS SERVIÇOS PRESTADOS PELA CDP	Elaborar Plano de Manutenção da Infraestrutura Portuária	Até 2026
	Iniciar o Acompanhamento do Plano de Manutenção da Infraestrutura Portuária	A partir 2027
	Elaborar Plano de Reposição dos Equipamentos de TI	Até 2026
	Iniciar o Acompanhamento do Plano de	A partir 2027

	Reposição dos Equipamentos de TI	
MANTER E AMPLIAR TECNOLOGIA	Automação do Controle de Entrada e Saída de Veículos de Carga (OCR, LPR)	Até 2027
	Implantação do Sistema de Apoio ao Gerenciamento da Infraestrutura Portuária nos Portos de Belém, Santarém e Vila do Conde (CDP PORT)	Até 2026
	Implementação de Sistema de Monitoramento da Infraestrutura Aquaviária	Até 2026

Tabela 4: Principais ações da CDP para os próximos 5 anos.

Fonte: Planejamento Estratégico CDP com atualizações.

7. ACOMPANHAMENTO DO PLANO DE NEGÓCIOS

O Plano de Negócios 2026 terá acompanhamento trimestral das ações propostas neste documento pelos colaboradores da companhia, a partir da elaboração de relatórios parciais de controle, emitidos pela GEGEST, a serem apresentados à DIREXE e ao CONSAD.

Esses relatórios deverão conter as ações planejadas, os percentuais de conclusão de cada um, os principais óbices encontrados para o não cumprimento e as projeções para os próximos trimestres.

O cronograma de acompanhamento é efetuado conforme as reuniões de CONSAD, sendo assim:

- 1º trimestre - CONSAD em Maio/2026;
- 2º trimestre - CONSAD em Agosto/2026;
- 3º trimestre - CONSAD em Novembro/2026;
- 4º trimestre - CONSAD em Fevereiro/2026.

ANEXO I – AVALIAÇÃO DAS AÇÕES PREVISTAS NO PN 2025

ANÁLISE ATÉ O 3º TRIMESTRE/2025

ANEXO II – PRINCIPAIS AÇÕES DE INVESTIMENTO A SEREM IMPLEMENTADAS EM 2026

ANEXO I – Avaliação das ações previstas no PN2025 - 3T

Legenda de status:
Não iniciado (Execução=0%);
Fase inicial (corresponde a 0<Execução≤37,5% - levantamento, elaboração de projeto e orçamento, sendo 12,5% cada);
Fase processual (37,5<Execução≤50%);
Em execução (50<Execução<100%); e
Concluído (100%).

Ação Orçamentária	Localização	Descrição	Projetos	Setor Responsável	% Andamento	Status
11WH	PVC		Revisão do Projeto de Engenharia Existente para início da Construção do Terminal de Múltiplo Uso 2 do Porto de Vila do Conde	GEENGE	0,00%	Não iniciado
14KL	TODOS OS PORTOS	Revisão do Projeto de Engenharia e Início da Construção do Terminal de Múltiplo Uso 2 do Porto de Vila do Conde	Implantação de Sistema de Apoio ao Gerenciamento da Infraestrutura Portuária (CDPPORT) em todas as unidades portuárias da CDP	CDPPORT	85,68%	Execução
15X2	PVC		Sistema Adequado de Monitoramento do Porto de Vila do Conde	DIRGEP	0,00%	Não iniciado
15WX	STM	Implantação de Sistema de Monitoramento de Embarcações na Área de Influência do Porto Organizado de Vila do Conde	Retirada de guindastes obsoletos do Píer 100 do Porto de Santarém para aumento da segurança da operação, para disponibilizar mais espaço para a mobilização de equipamentos, aumentar a eficiência operacional e possibilitar investimentos de alargamento do píer 100	GEENGE	40,00%	Fase Processual
15XO	BEL		Dragagem do Porto Organizado de Belém - Navios de cruzeiro*	GEENGE	100,00%	Conclusão
15XO	MIR		Dragagem de manutenção dos berços externos para a cota -9,50m no Terminal Petroquímico de Miramar, Localizado em Belém/PA	GEENGE	100,00%	Conclusão
20HL	MIR		Aquisição de Projeto Executivo para dragagem dos berços internos do Terminal de Miramar, a fim de reativar os berços existentes para a operação de barcas.	GEENGE	100,00%	Conclusão
20HL	PVC / STM	Dragagem do Terminal Petroquímico de Miramar	Projetos de Engenharia para futura construção de nova sede da Administração do Porto de Vila do Conde e de espaços para os órgãos intervenientes, OGMO, restaurantes, estacionamento e demais facilidades administrativas espalhadas pelo porto, a fim de concentrar tais usos nas áreas 29 e 30 do PDZ. Desse modo, será possível a demolição dos espaços administrativos atuais para a implantação de novos arrendamentos. Além disso, no novo complexo deverá ser incluído novo prédio da portaria, ao lado dos gates, com demolição do prédio existente e criação de gates em formato de pedágio.	GEENGE	0,00%	Não iniciado
			Projetos de Engenharia para futura construção de nova sede da Administração do Porto de Santarém e de espaços para os órgãos intervenientes, OGMO, restaurantes, estacionamento e demais facilidades administrativas espalhadas pelo porto, a fim de concentrar tais usos na área 15 do PDZ. Desse modo, será possível a demolição dos espaços administrativos atuais para a implantação de novos arrendamentos.	GEENGE	0,00%	Não iniciado
20HL	STM		Projeto de Reforço, Recuperação e Alargamento do Píer 100 do Porto de Santarém para movimentação de contêineres e aumento da consignação média dos navios graneleiros com capacidade para navios Panamax	GEENGE / GERCOC	0,00%	Não iniciado
20HL	PVC	Adequação de Instalações de Acostagem	Estudo para o Ordenamento do Espaço e do Tráfego Aquaviário de Vila do Conde	GEPLAM	56,00%	Execução
			Revisão do Licenciamento dos Portos da CDP para a inclusão de novas cargas, de modo a facilitar novas operações portuárias	GERPMA	8,00%	Fase Inicial
20HM	TODOS OS PORTOS		Obtenção do licenciamento da posição APT1 de quadro de boias do Porto de Santarém, a ser incluída no lineup do porto	GERPMA	50,00%	Fase Processual
			Auxílio à cessionária no licenciamento ambiental do pátio de triagem da área 35 do Porto de Vila do Conde, a fim de melhorar o fluxo de acesso de veículos do porto, incrementando maior eficiência às operações com carrocil de veículos	GERPMA	19,00%	Fase Inicial
20HM	PVC / OUT	Obtenção de Certificação	Obtenção da certificação de segurança do Porto de Vila do Conde e Outeiro	GEGUAP	0,00%	Não iniciado

*Este Projeto foi substituído pela obra de repontecialização do Terminal de Outeiro, com a construção de um linha de dolphins de 716 metros de comprimento, duplicação da ponte de acesso e construção de terminal internacional de passageiros. Informação DIRGEP.

ANEXO II – Principais ações a serem implementadas em 2026								
Ação Orçamentária	TIPO DE AÇÃO	Descrição	Projetos	Porto Organizado	Setor Responsável	CRONOGRAMA	Empreendimento PAC	Investimento Estimado
15WX	SERVIÇO	Desobstrução do Pier 100 do Porto de Santarém	Retirada de guindastes obsoletos do Pier 100 do Porto de Santarém para aumento da segurança da operação, para disponibilizar mais espaço para a mobilização de equipamentos, aumentar a eficiência operacional e possibilitar investimentos de alargamento do pier 100	SANTARÉM	GEENGINE	Contrato assinado em janeiro de 2026. Execução em 210 dias. Processo SEI nº 50901.005361/2022-81.	NÃO	R\$ 784.900,00
15XO	OBRA	Dragagem de aprofundamento Terminal de Miramar.	Dragagem de manutenção dos berços internos do Terminal de Miramar para reativação dos dois berços existentes. Restabelecer condições para operações de balsas.	MIRAMAR	GEENGINE	Contratação do projeto e licitação da obra até dezembro de 2026.	NÃO	R\$ 70.000.000,00
15WY	OBRA	Adequação de Instalações de Circulação nos Portos e Terminais da CDP	Pavimentação nas vias de circulação do Porto Organizado de Vila do Conde, garantindo segurança na mobilidade interna do porto	VILA DO CONDE	GEENGINE	Contratação do projeto e licitação da obra até dezembro de 2026.	NÃO	R\$ 40.000.000,00
20HL	PROJETO DE ENGENHARIA	Adequação de Instalações de Acostagem	Projeto de Reforço, Recuperação e Alargamento do Pier 100 do Porto de Santarém para a movimentação de contêineres e aumento da consignação média dos navios graneleiros com capacidade para navios Panamax	SANTARÉM	GEENGINE/GERCOC (depende de captação de interesse privado)	2026: finalização do contrato para envio e aprovação da ANTAQ.	NÃO	R\$ 600.000,00
20HL	PROJETOS DE ENGENHARIA	Construção de espaços administrativos para a CDP e órgãos intervenientes nos Portos de Vila do Conde e Santarém	Projetos de Engenharia para futura construção de nova sede da Administração do Porto de Vila do Conde e de espaços para os órgãos intervenientes, OGMO, restaurantes, estacionamento e demais facilidades administrativas espalhadas pelo porto, a fim de concentrar tais usos nas áreas 29 e 30 do PDZ. Desse modo, será possível a demolição dos espaços administrativos atuais para a implantação de novos arrendamentos. Além disso, no novo complexo deverá ser incluído novo prédio da portaria, ao lado dos gates, com demolição do prédio existente e criação de gates em formato de pedágio.	VILA DO CONDE	GEENGINE	Instruir contratação de estudos e projetos até junho 2026	NÃO	R\$ 1.000.000,00
20HL	PROJETOS DE ENGENHARIA		Projetos de Engenharia para futura construção de nova sede da Administração do Porto de Santarém e de espaços para os órgãos intervenientes, OGMO, restaurantes, estacionamento e demais facilidades administrativas espalhadas pelo porto, a fim de concentrar tais usos na área 15 do PDZ. Desse modo, será possível a demolição dos espaços administrativos atuais para a implantação de novos arrendamentos.	SANTARÉM		Instruir contratação de estudos e projetos até junho 2026		
15WW	PROJETOS DE ENGENHARIA	Aquisição e instalação de uma Balança rodoviária de 120 tons com no mínimo 30m de comprimento	Aquisição e instalação de uma Balança rodoviária de 120 tons com no mínimo 30m de comprimento	Terminal de Outeiro	DIRGEP/GEENGINE	Instruir contratação de estudos e projetos até junho 2026	NÃO	R\$800.000,00
20HL	ESTUDOS E PROJETOS	Ações relativas à Remoção do Navio HAIDAR, estudos e análises técnicas sobre alternativas de remoção	Projetos de Engenharia para Ações relativas à remoção do Navio HAIDAR, estudos e análises técnicas sobre alternativas de remoção.	PORTO DE VILA DO CONDE	DIRGEP/GEENGINE	Instruir contratação de estudos e projetos até dezembro 2026	NÃO	R\$2.000.000,00
20HL	PROJETOS DE ENGENHARIA	Contratação de análises técnicas estruturais e projeto de recuperação do pier 100	Projetos de Engenharia para Contratação de análises técnicas estruturais e projeto de recuperação do pier 100	PORTO DE VILA DO CONDE	DIRGEP/GEENGINE	Instruir contratação de estudos e projetos até dezembro 2026	NÃO	R\$1.500.000,00
11WH	PROJETO DE ENGENHARIA	Revisão do Projeto de Engenharia e Início da Construção do Terminal de Múltiplo Uso 2 do Porto de Vila do Conde	Revisão do Projeto de Engenharia Existente para início da Construção do Terminal de Múltiplo Uso 2 do Porto de Vila do Conde	VILA DO CONDE	GEENGINE	Instruir contratação de estudos preliminares e licença ambiental - julho 2026	SIM	R\$ 4.167.388,00
14KL	SISTEMA DE INFORMÁTICA	Implantação de Sistema de Apoio ao Gerenciamento da Infraestrutura Portuária	Implantação de Sistema de Apoio ao Gerenciamento da Infraestrutura Portuária (CDPPORT) em todas as unidades portuárias da CDP	VILA DO CONDE	EQUIPE CDP PORT	Fevereiro de 2026	NÃO	R\$ 14.470.000,00

ANEXO II – Principais ações a serem implementadas em 2026

[illegible]



COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

DELIBERAÇÃO CONSAD Nº 77/2025

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD DA COMPANHIA DOCAS DO PARÁ – CDP, no uso da atribuição pelo Estatuto da Empresa, em sua 574ª Reunião Ordinária, realizada por videoconferência, no dia 23 de dezembro de 2025;

CONSIDERANDO o que consta no Processo nº 50901.010415/2025-72;

POR UNANIMIDADE

DELIBERA:

- I - Aprovar o Plano de Negócios - exercício de 2026 da Companhia Docas do Pará (CDP).

(assinado eletronicamente)

Ana Carolina Souza do Bomfim
Presidente do CONSAD



Documento assinado eletronicamente por **Ana Carolina Souza do Bomfim, Presidente do CONSAD**, em 23/12/2025, às 17:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **10697114** e o código CRC **1A653898**.



Referência: Processo nº 50901.000542/2025-63



SEI nº 10697114

Avenida Presidente Vargas, 41 - Bairro Campina
Belém/PA, CEP 66010-000
Telefone: - www.cdp.com.br