



COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária

2025

PLANO DE NEGÓCIOS

Gerência de Planejamento de Mercado

Da Amazônia Oriental para o Mundo



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	7
2.4. PRODUTOS E SERVIÇOS DA CDP	8
2.5. MATRIZ SWOT CDP	9
3. ACOMPANHAMENTO DO PLANO DE NEGÓCIOS 2024	11
4. DESEMPENHO OPERACIONAL E FINANCEIRO DA EMPRESA	15
4.1. DESEMPENHO OPERACIONAL	15
4.2. MOVIMENTAÇÃO FINANCEIRA	19
4.3. ANÁLISE DOS INDICADORES DE DESEMPENHO DE 2024	21
5. ESTRATÉGIAS E METAS DE CRESCIMENTO	25
5.1. METAS E OPORTUNIDADES PARA 2025	26
5.1.1. INFRAESTRUTURA: AÇÕES PRIORITÁRIAS PARA 2025	26
5.1.2. INVESTIMENTOS EM PROJETOS DE ENGENHARIA	26
5.2. INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO	27
5.2.1. DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO	27
5.2.2. TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO	28
5.3. LEILÕES E ESTUDOS DE VIABILIDADE	29
5.4. RENOVAÇÃO DE CONTRATOS DE ARRENDAMENTOS	30
5.5. PERSPECTIVAS DE NOVAS CARGAS	31
5.6. GESTÃO FINANCEIRA	31
5.7. MEIO AMBIENTE	32
6. ANÁLISE DE RISCO DOS CENÁRIOS	32
6.1. AGRONEGÓCIO BRASILEIRO	33
6.2. SITUAÇÃO DA INFRAESTRUTURA	37
6.3. ANÁLISE DOS PRINCIPAIS RISCOS DOS PRÓXIMOS 5 ANOS	38
6.4. PLANOS DE AÇÃO PARA OS RISCOS DO PLANO DE NEGÓCIOS 2025	40
7. ACOMPANHAMENTO DO PLANO DE NEGÓCIOS	43
ANEXO I – AVALIAÇÃO DAS AÇÕES PREVISTAS NO PN 2024	44
ANEXO II – AVALIAÇÃO DAS ATIVIDADES PREVISTAS NO PN 2024	44
ANEXO III – PRINCIPAIS AÇÕES DE INVESTIMENTO A SEREM IMPLEMENTADAS EM 2025	44

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 2025.

Este instrumento será dividido nos 7 (sete) eixos principais a seguir:

- a. Avaliação de performance do Plano de Negócios 2024, 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 2024 quanto à movimentação de cargas e fluxo financeiro;
- c. Projetos, ações e perspectivas para o ano de 2025;
- d. Ações de médio prazo a partir de 2025;
- 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 2025, 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 localizados na cidade de Belém/PA, vinculada à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR).

A CDP tem por objeto social exercer as funções de Autoridade Portuária no âmbito dos portos organizados do Estado do Pará, sob sua administração e responsabilidade, em consonância com as políticas públicas setoriais formuladas pelo Ministério de Portos e Aeroportos.

Portanto, é a Autoridade Portuária dos Portos de Belém, Santarém e Vila do Conde e das instalações portuárias de menor porte de Altamira, Óbidos, Itaituba e Marabá. As unidades de Marabá e Óbidos encontram-se, respectivamente, sob responsabilidade do Exército Brasileiro e da Prefeitura Municipal de Óbidos, ambos cedidos via contrato de cessão de uso não oneroso, razão pela qual não serão abordados neste documento.

A Companhia desempenha as atividades de exploração comercial e fiscalização, atuando na regulamentação de operações portuárias e na cessão de uso de áreas dos portos públicos, no provimento de infraestrutura básica, na pré-qualificação de operadores portuários, na arrecadação de tarifas portuárias e nas demais competências dispostas nos Artigos 17 e 18 da Lei nº12.815/2013.

Compete à CDP, portanto, zelar para que os serviços sejam prestados com regularidade, eficiência, segurança e com respeito ao meio ambiente e à sociedade, com a função de contribuir para o desenvolvimento regional. Os principais clientes da Companhia são os operadores portuários pré-qualificados, os arrendatários, os cessionários e os órgãos intervenientes que atuam na fiscalização e controle do comércio exterior e da cabotagem.

O capital social da empresa é de R\$ 386.085.864,20 (trezentos e oitenta e seis milhões oitenta e cinco mil e oitocentos e sessenta e quatro reais e vinte centavos), representado por 386.085.864,20 ações, sem valor nominal, sendo 193.042.933,11 ordinárias e 193.042.931,09 preferenciais, ambas as espécies nominativas e de classe única.

2.2. PARA QUEM TRABALHAMOS?

Na condição de Autoridade Portuária, a Companhia está vinculada às distintas cadeias de serviços relacionadas à atividade portuária, as quais implicam em diferentes formas de relacionamento e clientes.

No que concerne às políticas de governo, a CDP atua sob a diretriz do Ministério de Portos e Aeroportos, através da Secretaria Nacional de Transportes Aquaviários - SNPTA, bem como integra a cadeia institucional da atividade portuária em parceria com os órgãos intervenientes legalmente regulamentados e presentes na gestão/controlado da atividade portuária e de comércio exterior.

Com base no que se descreve acima, destacamos os seguintes órgãos com os quais a CDP se relaciona para o desempenho de suas atribuições de ordem legal vinculante:

1. Capitania dos Portos localmente constituídas - Autoridade Marítima;
2. Receita Federal do Brasil - RFB - Autoridade Aduaneira;
3. Polícia Federal do Brasil - PFB;
4. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente - IBAMA;
5. Ministério da Agricultura e Pecuária - MAPA;
6. Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ;
7. Praticagens localmente constituídas (ZP-01 e ZP-03);
8. Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO.

Em sentido comercial, a Companhia atua principalmente em parceria com atores relacionados à cadeia vinculada à movimentação e armazenagem de cargas, cabendo destacar:

1. Agentes Marítimos;
2. Operadores Portuários;
3. Operadores Logísticos;
4. Armadores;
5. Terminais de Uso Privados - TUPs;
6. Detentores de Contratos sob as Formas de Arrendamento, Cessão Onerosa, Uso Temporário e de Transição.

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

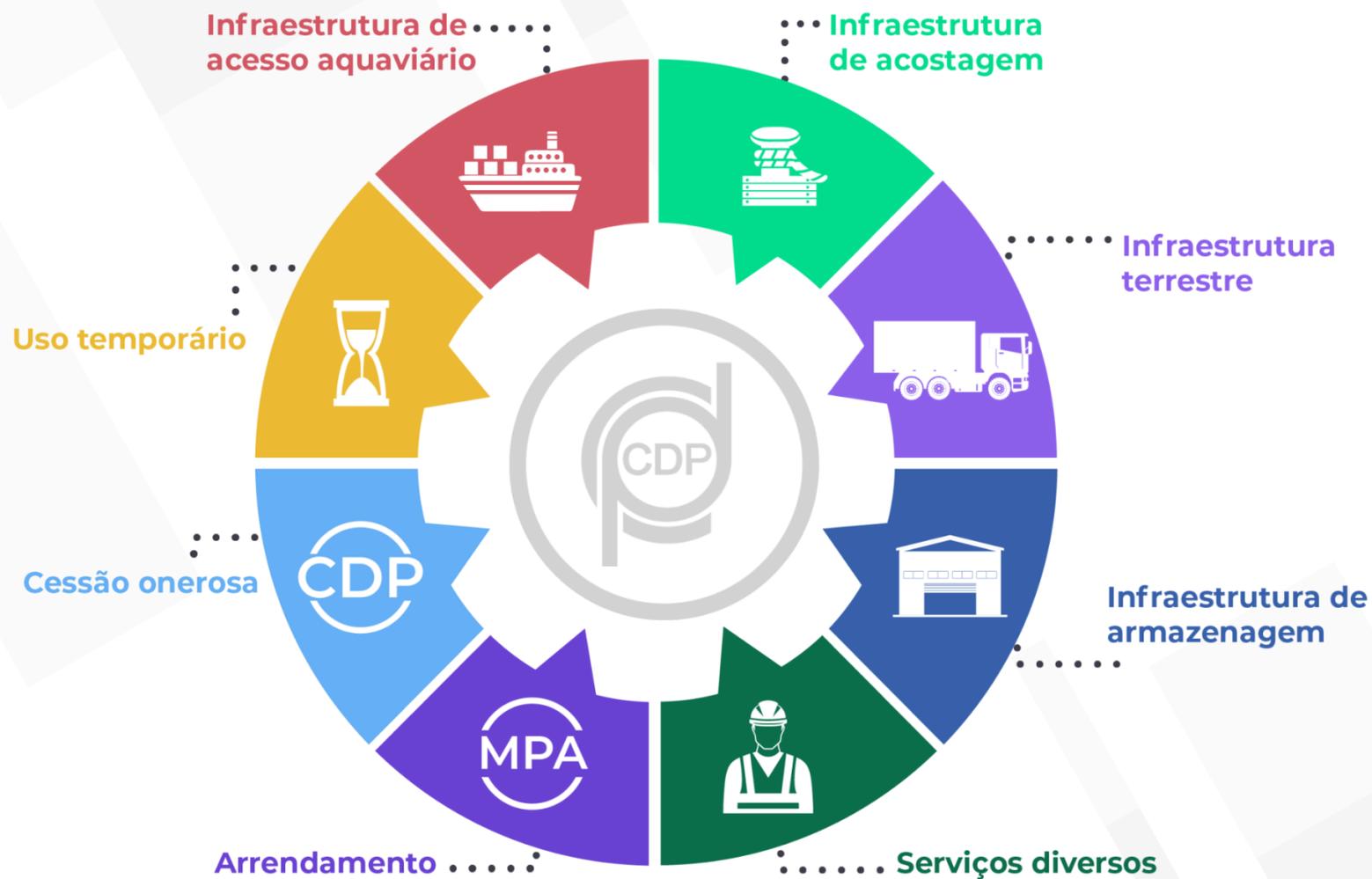


Figura 2: Produtos e Serviços - CDP. Fonte: GEGEST e ASSCOM/CDP.

2.5 MATRIZ SWOT CDP

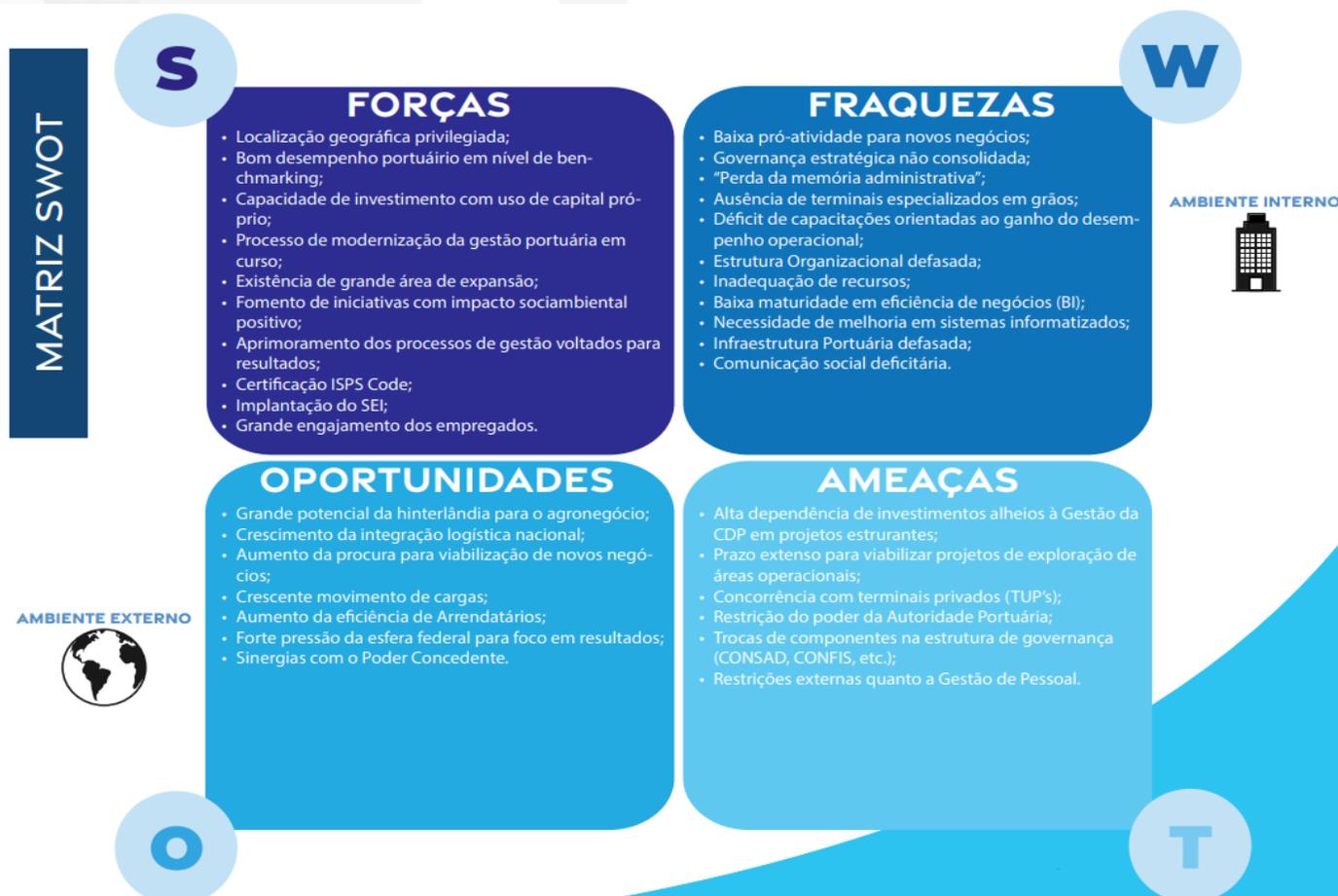


Figura 3: Matriz SWOT CDP. Fonte: GEGEST-CDP.

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

3. ACOMPANHAMENTO DO PLANO DE NEGÓCIOS 2024

O Plano de Negócios busca melhorar o serviço oferecido aos usuários a curto prazo, possibilitando uma gestão focada em resultados, por meio do estabelecimento de diretrizes. Assim, define Ações e Projetos que devem ser priorizados buscando atingir a excelência no atendimento ao usuário.

O Plano de Negócios 2024 contemplou prioritariamente ações de engenharia previstas no Orçamento de Investimento do citado exercício, as quais são voltadas ao provimento, adequação e melhoramento da infraestrutura portuária dos Portos da Companhia.

No Anexo I, apresenta-se a relação de investimentos programados para o exercício de 2024, bem como os respectivos estágios de execução das obras/serviços em andamento. No referido anexo são feitas as análises das ações realizadas em comparação às programadas para 2024 por área responsável.

Em síntese, houve a execução média até julho de 2024 de 21,7% dos projetos e ações que haviam sido programados para o ano corrente. Além disso, apenas 2% dos projetos previstos foram concluídos, de forma que muitos ainda estão em fase inicial, em andamento ou não iniciados, conforme acompanhamento realizado trimestralmente, com os resultados constantes no Gráfico 1.

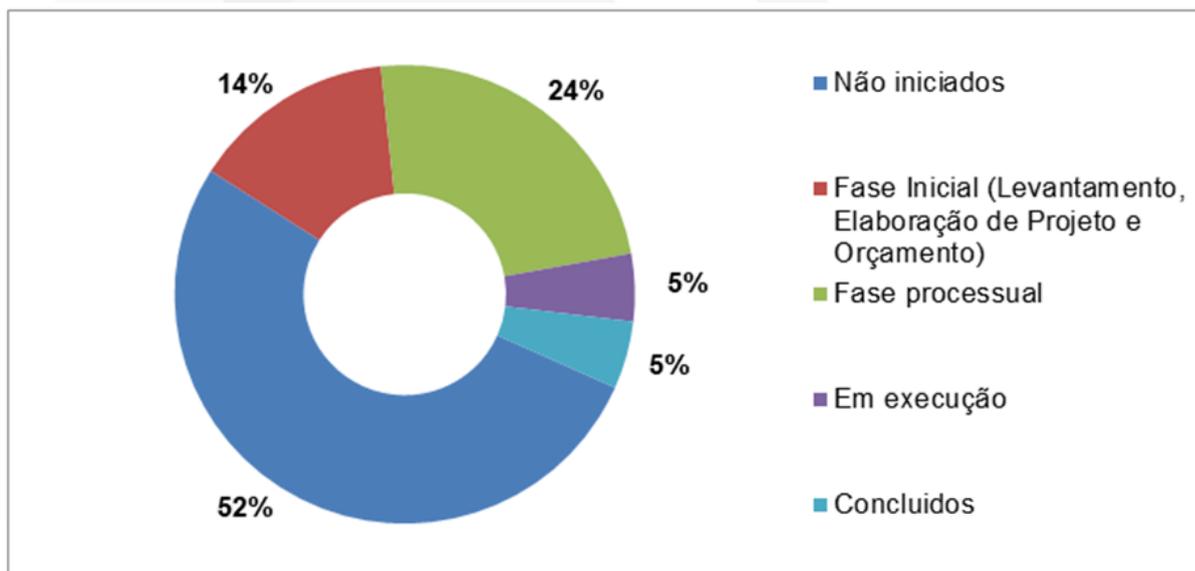


Gráfico 1: Status de execução das ações de investimento planejadas para 2024 (análise para o 2º trimestre de 2024). Fonte: GEFINS, GEGEST, GEENGE, GETINF, GEPLAM - CDP

Considerando este panorama, obteve-se um total de 22 (vinte e dois) projetos não iniciados ou não informados quanto ao seu status pelas áreas, 6 (seis) projetos em fase inicial, 10 (dez) em fase de instrução processual, 2 (dois) em execução e 2 (dois) projetos concluídos.

Cabe destacar que o Plano de Negócios 2024 da Companhia possui o quantitativo de 42 projetos, distribuídos em 16 ações orçamentárias, cuja evolução foi acompanhada de acordo com o gráfico abaixo.

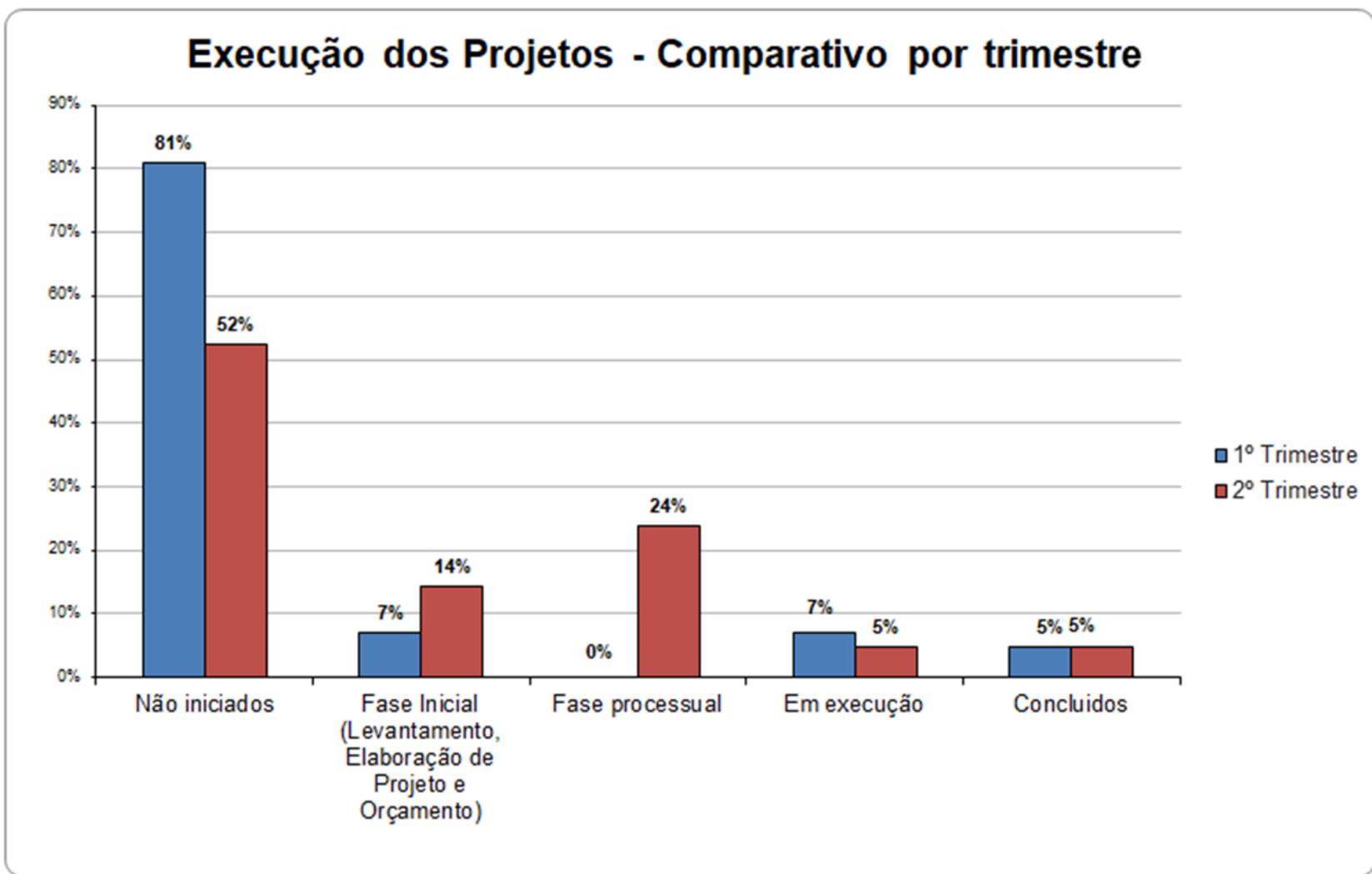
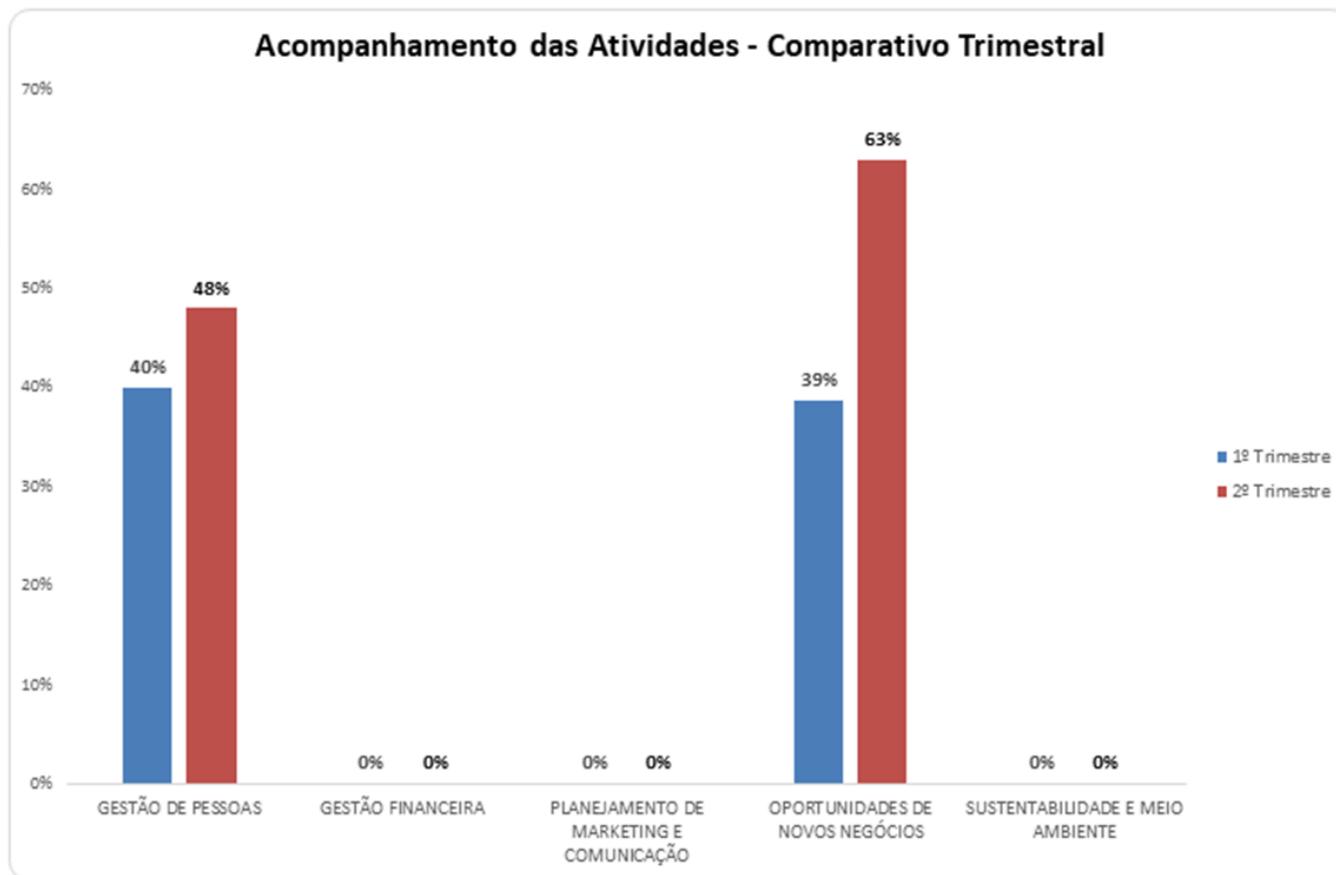


Gráfico 2: Status de execução das ações de investimento planejadas em 2024 (análise para os 2 primeiros trimestres). Fonte: SUPROP - CDP.



CENÁRIO	ATIVIDADES MACRO
GESTÃO DE PESSOAS	2
GESTÃO FINANCEIRA	3
PLANEJAMENTO DE MARKETING E COMUNICAÇÃO	3
OPORTUNIDADES DE NOVOS NEGÓCIOS	8
SUSTENTABILIDADE E MEIO AMBIENTE	6

Gráfico 3: Status de execução das atividades planejadas em 2024 (análise para os 2 primeiros trimestres). Fonte: SUPROP - CDP.

Desta forma, observa-se que dentro das atividades relacionadas à área de Gestão de Pessoas, o setor responsável GERHUM alcançou o percentual geral de atingimento de 48% no 2º trimestre. Nas atividades relacionadas à área de Gestão Financeira, o setor responsável GEFINS possui o percentual geral de atingimento de 0% no 2º trimestre. Quanto às atividades relacionadas à área de Planejamento de Marketing e Comunicação, a ASSCOM possui o percentual geral de atingimento de 0% no 2º trimestre. Dentro das atividades relacionadas à área de Oportunidades de Novos Negócios, o percentual geral de atingimento foi de 63% no 2º trimestre. Por fim, no que tange às atividades relacionadas à área de Sustentabilidade e Meio Ambiente, o setor responsável GERPMA possui o percentual geral de atingimento de 0% no 2º trimestre.

Cabe destacar que o acompanhamento foi feito até o segundo trimestre devido à necessidade de concluir e aprovar o Plano de Negócios de 2025 ainda no ano de 2024, conforme determinação legal.

Além dos projetos e ações, tivemos em 2024 atividades que foram realizadas por setores da CDP, cuja evolução está discriminada no Anexo II.

4. DESEMPENHO OPERACIONAL E FINANCEIRO DA EMPRESA

4.1. DESEMPENHO OPERACIONAL

Em relação ao desempenho operacional, tomando como base o realizado no período de janeiro a setembro de 2024, e projeção de movimentação para os meses de outubro, novembro e dezembro, é estimada uma produção anual de 41 milhões de toneladas, 0,75% superior à realizada no exercício de 2023, de 40,7 milhões.

Abaixo apresentamos o comparativo de movimentação das principais cargas da CDP, em relação aos anos de 2023 e 2024, no período de janeiro a setembro de 2024:

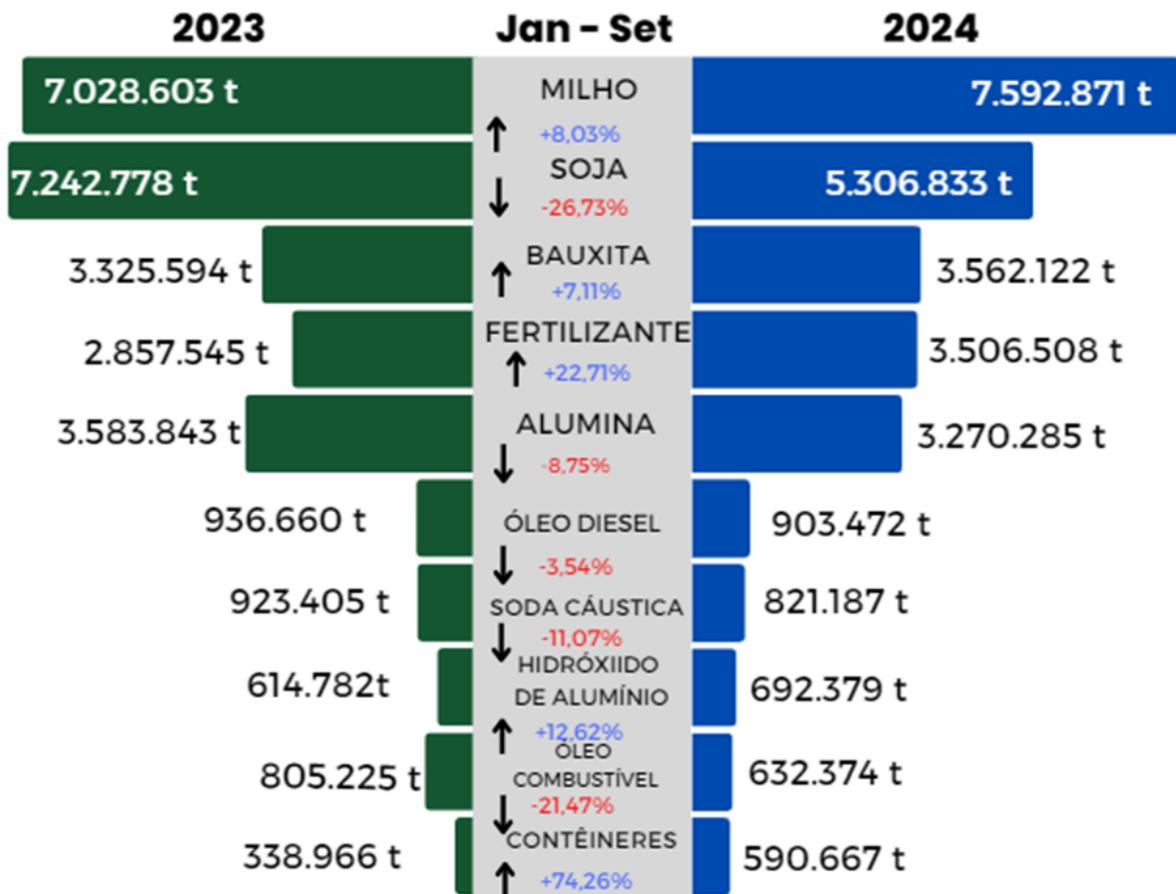


Gráfico 4: Mercadorias com maior representatividade no comparativo acumulado até setembro dos anos de 2023 e 2024. Fonte: SCAP e CDP PORT.

Movimentação de Mercadorias CDP

(em ton)
Últimos 8 anos

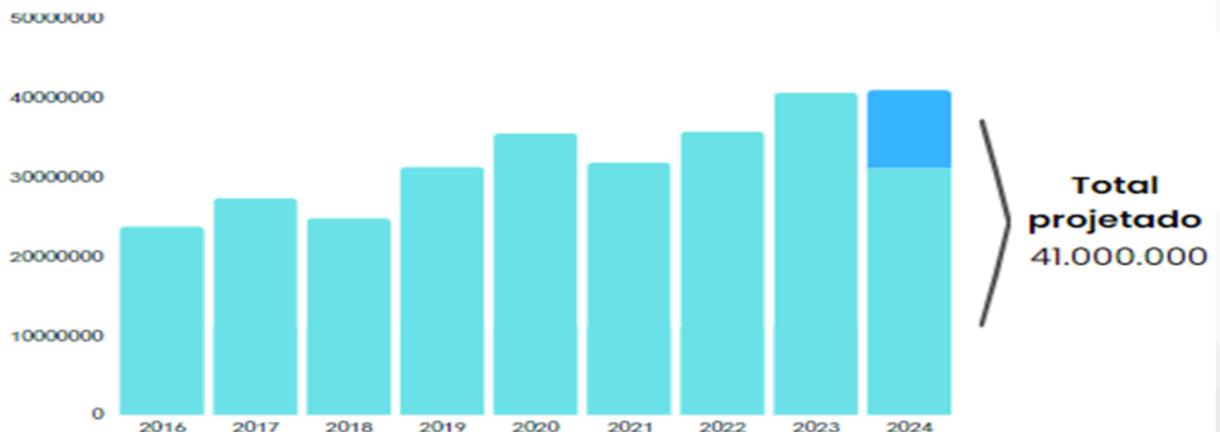


Gráfico 5: Movimentação de carga por ano, em toneladas, nos Portos da CDP. Fonte: SCAP e CDP PORT.

Em 2024, até o momento, o destaque foi o crescimento expressivo da movimentação de fertilizantes, com uma elevação de 22,71%, além do contêiner que cresceu 74,26%. Contudo, também chama atenção a queda expressiva na movimentação de soja, já que, em relação a 2023, houve uma queda de 26,73% até o momento do levantamento realizado em setembro de 2024.

Além disso, abaixo apresentamos o comparativo da movimentação da CDP, até setembro de 2024, em relação aos seus principais portos, Vila do Conde, Santarém e Porto Organizado de Belém, bem como em relação à movimentação das empresas Albras/Alunorte, empresa que mais movimenta carga na Companhia.

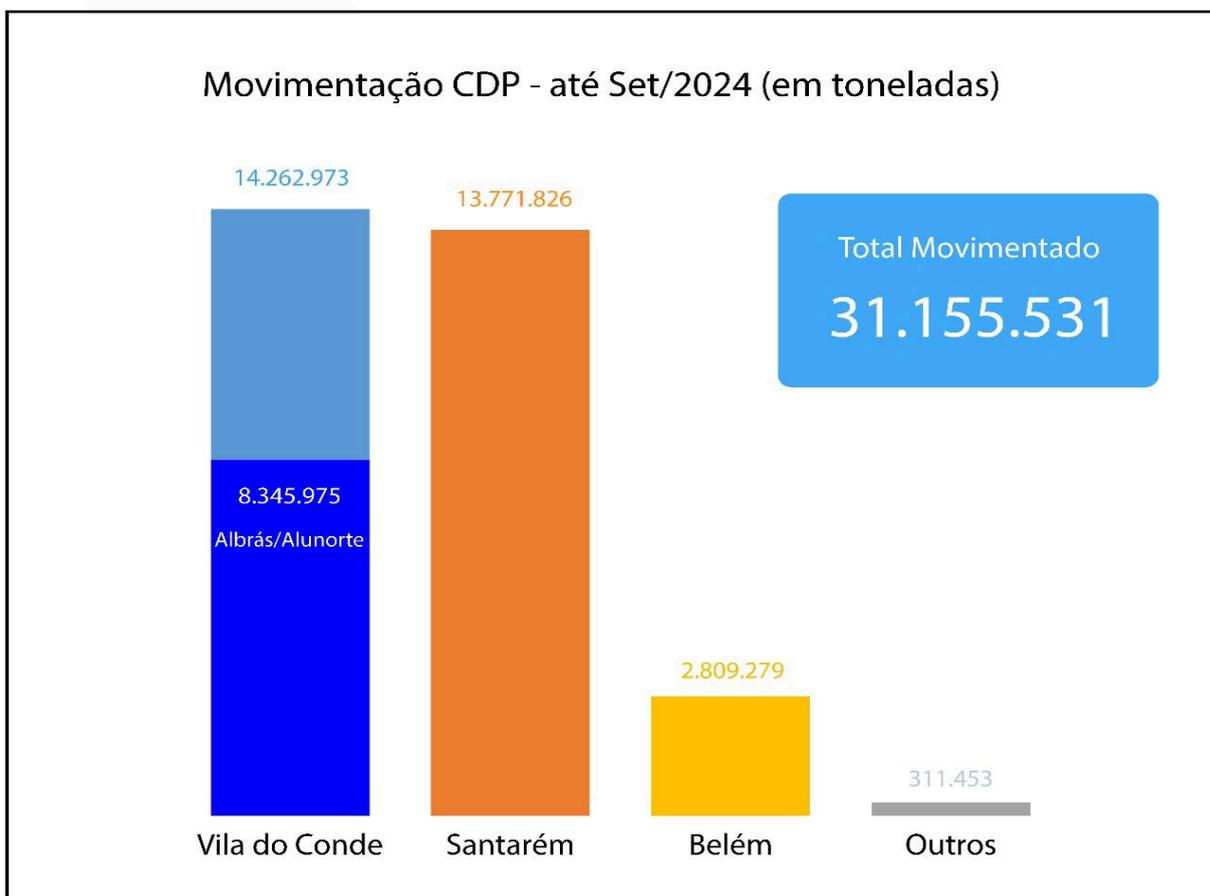


Gráfico 6: Representação da movimentação das empresas Albras/Alunorte (movimentadas no acumulado até setembro de 2024) em relação ao total movimentado pela CDP e seus portos.

Fonte: SCAP e CDP Port.

Observa-se, a partir da análise do gráfico acima, além da manutenção da movimentação elevada da CDP, a enorme representatividade da movimentação das empresas ALBRAS/ALUNORTE para o Porto de Vila do Conde, correspondendo, de janeiro a setembro de 2024, a 58,5% do total movimentado naquele porto, e a 26,7% do total movimentado na CDP.

Contudo, ao observarmos o levantamento do faturamento da Companhia em relação às receitas advindas do contrato celebrado entre a CDP e as empresas ALBRAS/ALUNORTE, depreende-se que, mesmo diante dos constantes e progressivos aumentos da cesta tarifária a cada novo contrato de transição, a representatividade dessa receita para o Porto de Vila do Conde se mantém em torno de 50%, enquanto perante a CDP como um todo não ultrapassa 30% do total faturado na Companhia, conforme gráfico 7.

Tabela faturamento Contrato Albras/Alunorte e Porto de Vila do Conde				
Ano	Faturamento Albras/Alunorte	Faturamento P. Vila do Conde	Δ%	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\$ 196.462.978,61	60,37%	12.907.390,44
2023	R\$ 130.534.151,63	R\$ 258.294.928,28	50,54%	13.612.272,44

Tabela faturamento Contrato Albras/Alunorte e CDP				
Ano	Faturamento Albras/Alunorte	Faturamento Total CDP	Δ%	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

Gráfico 7: 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.

Portanto, além de a Companhia ter conseguido implementar bons reajustes no seu maior contrato, que mais do que dobrou em faturamento no período de 2019 a 2023, entende-se, também, que a CDP conseguiu crescer em movimentação e receita em seus outros portos e operações, como, por exemplo, as novas operações de transbordo do Porto de Santarém, o novo contrato de arrendamento celebrado com a empresa TRANSPETRO pela área BEL09, a nova operação de transbordo em Vila do Conde em quadro de bóias, dentre outros, de modo que, mesmo diante do crescimento da receita advinda do contrato ALBRAS/ALUNORTE, não houve o aumento da alavancagem e dependência da empresa perante o referido contrato.

4.2. MOVIMENTAÇÃO FINANCEIRA

Foi verificada a seguinte movimentação financeira para o período de 01/01/2024 a 30/09/2024 em comparação ao período de 2023, destacando as principais variações:

DESCRIÇÃO	01/01/2024 a 30/09/2024 ¹	01/01/2023 a 30/09/2023	AH%
a. Receita Operacional Líquida	R\$ 272.645.608,94	R\$ 283.446.310,79	-3,81%
b. Custos dos Serviços Portuários	R\$ 104.538.446,10	R\$ 94.074.124,47	11,12%
c. Lucro Bruto (c=a-b)	R\$ 168.107.162,84	R\$ 189.372.186,32	-11,23%
d. Despesas Administrativas e Gerais	R\$ 48.659.341,70	R\$ 69.471.734,65	-29,96%
e. Outros Resultados Operacionais	R\$ 2.660.695,88	R\$ 547.984,37	385,54%
f. Lucro Operacional Antes do Resultado Financeiro (f=c-d+e)	R\$ 122.108.517,02	R\$ 120.448.436,04	1,38%
g. Resultado Financeiro Líquido (g=h-i)	R\$ 17.311.877,56	R\$ 18.331.432,68	-5,56%
h. Receitas Financeiras	R\$ 21.453.402,26	R\$ 19.834.710,41	8,16%
i. Despesas Financeiras	R\$ 4.141.524,70	R\$ 1.503.277,73	175,50%
j. Lucros Antes dos Tributos (j=f+g)	R\$ 139.420.394,58	R\$ 138.779.868,72	0,46%
k. IRPJ	R\$ 35.502.457,67	R\$ 37.998.162,88	-6,57%
l. CSLL	R\$ 12.785.211,97	R\$ 13.685.818,65	-6,58%
m. Lucro Líquido do Período (m=j-(k+l))	R\$ 91.132.724,94	R\$ 87.095.887,19	4,63%

¹ Os valores reportados no período de 01/2024 a 09/2024 resultam da combinação entre dados efetivamente realizados e projeções, especialmente nos meses de agosto e setembro de 2024. Estes valores estão sujeitos a variações ao longo do exercício.

Tabela 1: DRE. Fonte: GEFINS-CDP.

Sobre o desempenho financeiro do terceiro trimestre de 2024, a demonstração do resultado evidencia uma leve queda na Receita Operacional Líquida, com uma redução de 3,81% (R\$ 272,6 milhões em 2024 contra R\$ 283,4 milhões em 2023). Essa queda, embora moderada, foi compensada pela queda em despesas administrativas e gerais, que caíram 29,96%, resultando em um aumento de 4,63% no Lucro Líquido (R\$ 91,1 milhões em 2024 contra R\$ 87,1 milhões em 2023).

A proposta orçamentária revisada da Companhia para o exercício de 2024 estimou uma arrecadação de R\$ 480,3 milhões em Receitas Correntes, enquanto o total das Despesas Correntes foi projetado em R\$ 468,7 milhões, prevendo-se, assim, um superávit de aproximadamente R\$ 11,6 milhões. Para 2024, a CDP definiu uma meta de R\$ 360.085.453,79, sendo R\$ 213.368.235,15 para Receita por Arrendamento e R\$ 146.717.218,64 para Receita Tarifária, caso o desempenho ao longo dos últimos três meses se mantenha conforme projetado o resultado será de R\$ 419.062.845,61, conforme DRE 2024 Projetada, em 23/09/2024. Até o final de setembro, o total arrecadado corresponde a R\$ 316,2 milhões, representando cerca de 87,81% da meta para o exercício.

A Despesa de Capital apresentou uma realização insatisfatória até o final de novembro de 2024. Houve uma execução de R\$ 12 milhões (aproximadamente de 3,75% do total), demonstrando um baixo desempenho na execução dos investimentos planejados.

O orçamento de investimento para 2024 foi de R\$ 321.041.067. Já os recursos da União para 2024, atualizados até 18/12/2024 conforme o PDG é de R\$ 40.648.094.

Em relação às despesas correntes, o total orçado para 2024 também foi de R\$ 468,7 milhões, dos quais R\$ 214,9 milhões foram realizados até agosto, correspondendo a cerca de 46% do programado. Se mantida a tendência de

realização, a despesa total para o exercício deverá atingir R\$ 322,5 milhões, ou seja, aproximadamente 69% do total previsto. A Despesa com Pessoal, Tributos, Serviços de Terceiros continuam sendo as de maior representatividade, com pesos relativos de 42% (R\$ 90,5 milhões), 26,4 (56,8 milhões) e 9,5% (R\$ 20,3 milhões), respectivamente, do executado.

Dessa forma, o realizado em Despesa com Pessoal correspondeu a 70% do total orçado (R\$ 104 milhões de um total projetado de R\$ 174 milhões), enquanto que para Tributos correspondeu a 44,7% do total orçado (R\$ 56,8 milhões de um total projetado de R\$ 127 milhões), e para Serviços de Terceiros, o realizado foi 16% (R\$ 20,3 milhões de uma previsão de R\$ 125,6 milhões).

Diante do exposto, o desempenho financeiro da Companhia até agosto de 2024 revela que, apesar de uma leve queda na Receita Operacional Líquida, o controle eficiente das despesas administrativas e gerais contribuiu para a manutenção da rentabilidade, resultando em um crescimento do lucro líquido. A arrecadação de receitas e a execução de despesas seguem alinhadas com as previsões orçamentárias para o exercício de 2024. No entanto, a execução dos investimentos planejados, representados pelas Despesas de Capital, continua abaixo do esperado, com apenas 3,75% de realização até o momento.

4.3. ANÁLISE DOS INDICADORES DE DESEMPENHO DE 2024

O acumulado das cargas movimentadas nos anos de 2023 e 2024, até setembro, está sendo comparado no gráfico abaixo. Nota-se que há a projeção de crescimento da carga movimentada em 2024, em relação ao exercício anterior (2023), de 0,75%.

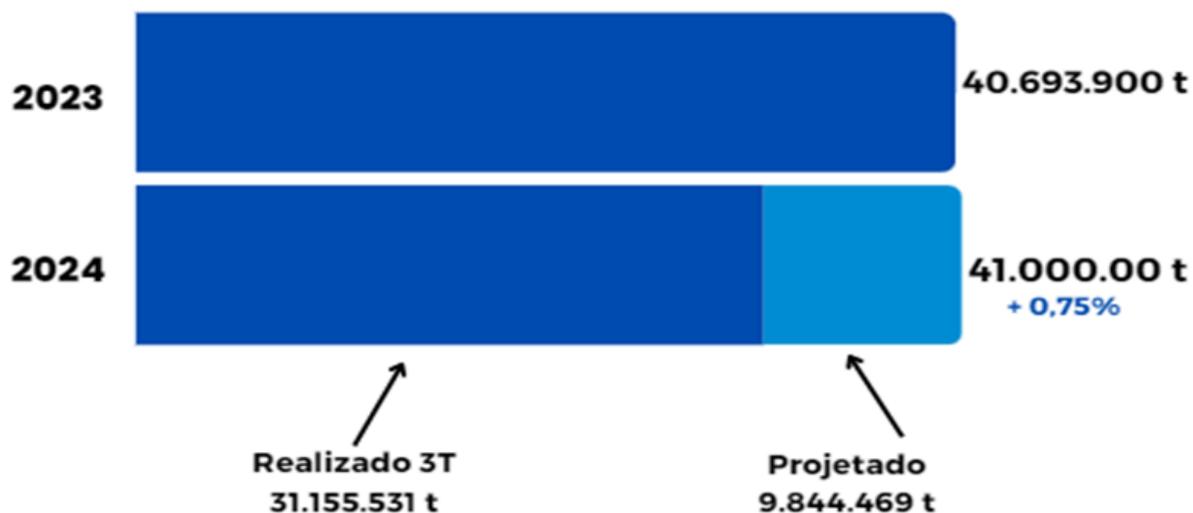


Gráfico 8: Cargas movimentadas em todos os portos da CDP acumulado até dezembro nos anos 2023 e 2024 (projetado). Fonte: Estatística/CDP.

Sob o prisma dos indicadores, podemos observar que no terceiro trimestre de 2024 a CDP alcançou 79.855 toneladas de carga movimentada por colaborador, frente à meta de 92.792 toneladas por colaborador para 2024.

Portanto, no terceiro trimestre atingiu-se 75,28% da meta estabelecida, com boas perspectivas de aumento, uma vez que ainda restam três meses de operações a serem contabilizadas e o quantitativo de funcionários não aumentará significativamente. Em 2023, a movimentação realizada por empregado atingiu 89.634 toneladas, 28,04% acima da meta.

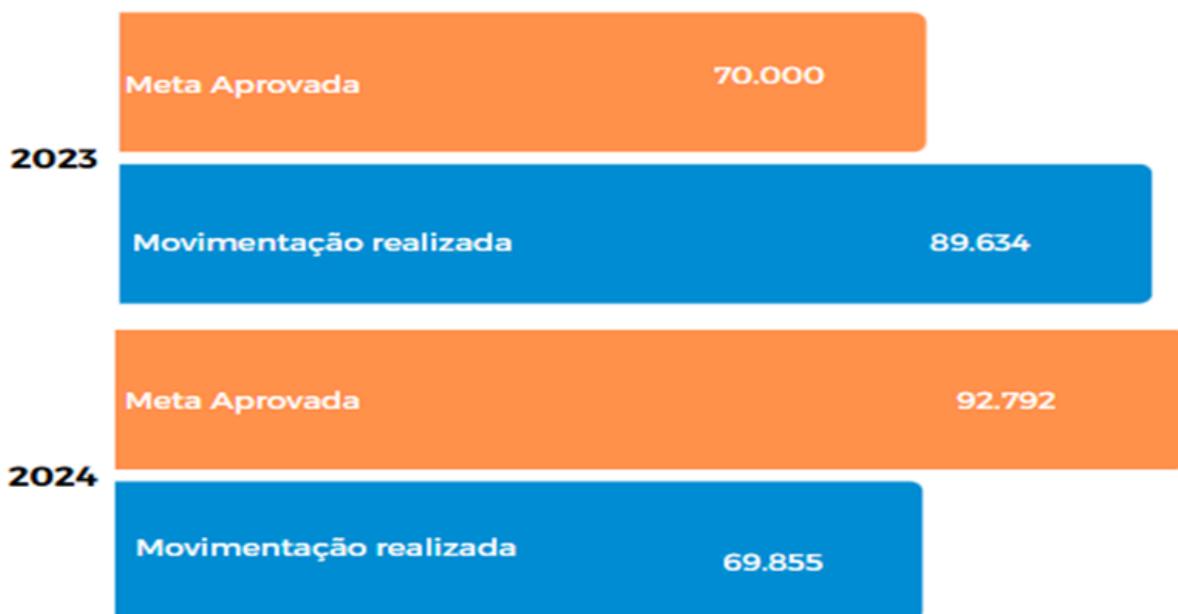


Gráfico 9: Tonelada de carga movimentada por empregado - 2023 e 2024.

Fonte: SCAP e CDP PORT.

Salienta-se que para que o resultado do indicador cresça, ou aumenta-se a quantidade de carga movimentada (cenário desejado) ou diminui-se a quantidade de empregados da Companhia (cenário não desejado considerando a deficiência de mão de obra de diversos setores e portos da empresa). Desse modo, o plano de ação para o alcance da referida meta é muito parecido com o plano de ação do indicador "Crescimento da Carga movimentada", o qual faz parte do programa RVA 2024. Por outro lado, o presente indicador também se apresenta como um bom indicativo para analisar a distribuição de empregados pelos portos da Companhia e pode apontar uma possível deficiência de pessoal em alguns portos, frente a um possível excesso de empregados em outros portos.

Assim, para que haja o crescimento na movimentação de cargas nos portos da CDP, um dos seguintes fatores deve ser atendido: aumento da produtividade das operações existentes, o que demanda investimentos, e a inauguração de novos projetos, que também requer investimentos. Nesse viés, quanto à inauguração de novos projetos, temos como perspectiva o início da

operação de GNL pela CELBA no Porto de Vila do Conde e o início da operação de navios de combustíveis no berço 201 do Porto de Santarém pelo Consórcio Porto Santarém, os quais estão na sua fase inicial de operação, e que poderão provocar um incremento na movimentação da CDP no final do ano de 2024.

Quanto aos investimentos necessários para a melhoria da eficiência das operações existentes, há a dependência do planejamento da CDP para a execução da dragagem do Terminal de Miramar e Terminal de Outeiro, construção do TMU2 e retirada do navio Haidar do Porto de Vila do Conde, além do avanço da obra da Transpetro para incremento da capacidade operacional do berço 101 do Terminal de Miramar, a fim de que seja possível aumentar a produtividade das operações existentes nesses portos, uma vez que os navios poderiam ser operados com uma consignação média maior e seria reduzida a fila de navios em Vila do Conde, além da atração de novas cargas para os Portos de Vila do Conde e Outeiro, já que a CDP teria mais estrutura e janela operacional para atender novos clientes e projetos.

Portanto, a perspectiva é de manutenção da movimentação nos níveis atuais. Para o final do exercício, caso não ocorram imprevistos, acredita-se que o indicador poderá ser alcançado, ou o resultado ficará muito próximo da meta estabelecida.

5. ESTRATÉGIAS, OPORTUNIDADES E METAS DE CRESCIMENTO

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



Figura 5: Mapa estratégico 2021-2025. Fonte: GEGEST/CDP.

5.1. METAS E OPORTUNIDADES PARA 2025

5.1.1 INFRAESTRUTURA: AÇÕES PRIORITÁRIAS PARA 2025

Para o Orçamento de Investimento do exercício de 2025, com montante total previsto de R\$241.291.815,00, foram definidas ações prioritárias demonstradas na Tabela 2, as quais estão alinhadas com o presente Plano de Negócios.

Ressalta-se que as ações previstas para o exercício de 2025 estão detalhadas no Anexo III deste plano, com descrição dos principais projetos de engenharia que precisam ser contratados, além dos serviços e obras que serão executados no próximo exercício.

Nº	Descrição do Projeto	Investimento Previsto
1	Dragagem de aprofundamento dos portos de Belém, Vila do Conde e Santarém	R\$ 151 milhões
2	Implementação do Sistema de Monitoramento Aquaviário para o Porto de Vila do Conde	R\$ 15 milhões
3	Revisão do Projeto do TMU2 no Porto de Vila do Conde	R\$ 2 milhões

Tabela 2: Principais investimentos da CDP previstos para o exercício de 2025. Fonte: Relatório da Proposta de Orçamento de Investimento da CDP para 2025.

5.1.2. INVESTIMENTOS EM PROJETOS DE ENGENHARIA

Os investimentos estruturantes planejados pela Companhia para o exercício de 2025 guardam sintonia com uma das principais funções de uma

Autoridade Portuária, o da oferta de infraestrutura e serviços portuários com qualidade e eficiência.

Assim, além dos principais projetos elencados no item 5.1.1 deste plano, foram previstos no Anexo III projetos de engenharia que a CDP necessita contratar para buscar financiamento e soluções para a concretização de obras que provoquem aumento de receita e novos negócios para a Companhia.

Dessa forma, cabe destacar as seguintes:

- Projeto de Reforço, Recuperação e Alargamento do Píer 100 do Porto de Santarém;
- Aquisição de Projeto Executivo para dragagem dos berços internos do Terminal de Miramar, a fim de reativar os berços existentes para a operação de barcaças.
- 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.

Ressalta-se que o detalhamento das principais ações estão descritas no Anexo III 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, o sistema de monitoramento de tráfego de embarcações, além de ser um excelente instrumento de gestão portuária, possui aplicações diversas, com externalidades positivas para outros órgãos públicos e para a sociedade, sendo uma ferramenta consagrada mundialmente e que já se encontra instalado em alguns portos no Brasil, apresentando resultados positivos quanto à administração dos espaços molhados.

Com isso, existe programação para 2025 de licitação para desenvolvimento de estudos técnicos, elaboração de análise de risco, de projeto básico e executivo para futura implantação de sistema de monitoramento de embarcações na área de influência do Porto Organizado de Vila do Conde.

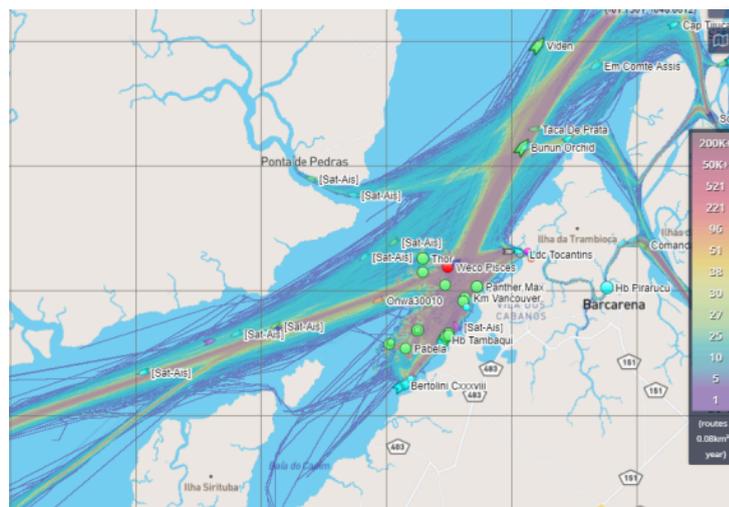


Figura 6: Exemplo de mapa de calor e monitoramento de embarcações no Porto de Vila do Conde, Barcarena/PA. Fonte: Marine Traffic.

5.2.2. TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

As ações prioritárias na área da Tecnologia da Informação objetivam integrar e automatizar os processos de gestão portuária da Companhia, principalmente os ligados diretamente à realização da operação nas diversas instalações administradas pela CDP, incluindo o controle de acessos, a automação e divulgação dos line-ups das unidades, além da melhor interface com os órgãos intervenientes e os usuários.

Desse modo, o principal objetivo da Companhia nesse aspecto é a implantação de Sistema de Apoio ao Gerenciamento da Infraestrutura Portuária (CDPPORT) em todas as unidades portuárias da CDP, o qual já está em funcionamento no Porto Organizado de Santarém e está prevista a implantação em 2025 nos Portos Organizados de Vila do Conde e Belém.



Figura 7: Novo Sistema de Gestão Portuária CDPPort. Fonte: Site CDPPort. Disponível em: <https://cdpport.cdp.com.br/cdpport>

5.3. LEILÕES E ESTUDOS DE VIABILIDADE

Dos projetos encaminhados ao Poder Concedente, para o ano 2025 espera-se a realização de 02 Leilões, sendo eles o leilão para arrendamento

portuário da área VDC29 e o leilão portuário para o VDC04, ambos localizados no Porto Organizado de Vila do Conde.

O VDC29 refere-se à implantação de um terminal de granel sólido vegetal (milho e soja), cujo investimento total está estimado em 700 milhões, dispondo de aproximadamente 57.000 m² para infraestrutura de armazenagem, correia transportadora, tombadores de caminhões, balanças, bem como infraestrutura de acostagem com 1 píer para navio de até 120.000 TPB e dois berços para barcaças. Estima-se a movimentação anual de 7 milhões de toneladas por ano.

O VDC04 refere-se à implantação de um terminal de granel sólido mineral (minério e fertilizantes) com 32 mil m², com investimento total estimado em 13 milhões, para recepção marítima, armazenagem na área e expedição terrestre. O terminal contará com pátio de armazenagem de minérios com capacidade estática de 40.000 toneladas e terá 03 armazéns com capacidade estática para armazenar 15.425 toneladas de fertilizantes, totalizando uma capacidade dinâmica do terminal de 665.100 toneladas por ano.

Além disso, em 2025 ocorrerá a contratação de empresa especializada em elaborar estudos de viabilidade diversos (cessão, arrendamento etc), de acordo com a demanda levantada pela própria empresa especializada. Deste modo, a CDP terá maior oportunidade de disponibilizar suas áreas ao mercado, e, assim, ocupá-las para auferir receitas patrimoniais e garantir investimentos em suas áreas.

5.4. RENOVAÇÃO DE CONTRATOS DE ARRENDAMENTOS

Para o ano 2025 há um contrato de arrendamento com prazo a vencer. Trata-se do contrato 09/1995 celebrado com a empresa Ipiranga Produtos de

Petróleo S.A para exploração da área 06, de 20.000 m², no Porto de Vila do Conde. Ocorre que, no ano de 2023, antepenúltimo ano de contrato, este foi transferido para a arrendatária Ultracargo Vila do Conde Logística S.A.

Sendo assim, ao finalizar os 30 anos (15+15) do contrato 09/1995 em 2025, há a expectativa de que este não seja prorrogado nem leiloado. Contudo, ocorrerá o adensamento da referida área 06, de 20.000 m², ao contrato 08/2019 da empresa Ultracargo, a qual ficará responsável pela área durante o prazo do seu arrendamento de origem - Contrato nº 08/2019, de 25 anos, portanto, até 2044.

5.5. PERSPECTIVAS DE NOVAS CARGAS

Referente ao Porto de Vila do Conde, é importante destacar o granel sólido vegetal, que, apesar de já contar com a movimentação dessa carga naquela unidade, ocorre ainda nos moldes do transbordo barge-to-ship, ou seja, em operações exclusivamente no modal hidroviário com uso de guindaste de bordo ou de guindaste flutuante em balsa. Consequentemente, dada a configuração desse tipo de operação como alternativa única para movimentar esse tipo de carga no Porto de Vila do Conde, a quantidade movimentada de grãos nesta unidade ainda não é expressiva.

Deste modo, prevê-se para 2025 a realização do leilão portuário para arrendamento da área VDC29, o qual contará com a construção de um terminal de granel sólido vegetal com silos, correias transportadoras, um píer para navio e dois berços para barcaças, cuja movimentação estimada é de aproximadamente 7 milhões de toneladas anuais.

5.6. GESTÃO FINANCEIRA

A Proposta Orçamentária para o exercício de 2024 projeta um superávit de aproximadamente R\$ 12 milhões, com previsão de Receita Corrente de R\$

480 milhões e Despesa Correntes de R\$ 468 milhões. Em comparação a 2023, a Receita Corrente de 2024 é cerca de 4% superior (R\$ 480 milhões contra R\$ 460 milhões), enquanto as Despesas Correntes aumentam significativamente em 26% (R\$ 468 milhões contra R\$ 370 milhões).

Além disso, estão previstos investimentos relevantes, em parceria com a União, para melhorar a infraestrutura aquaviária e de acostagem do Porto de Belém, visando a recepção de navios de cruzeiro, em preparação para a COP-30. Esses investimentos incluem projetos de dragagem e adequação dos píeres, com recursos federais, para ampliar a capacidade do porto.

5.7. MEIO AMBIENTE

As contratações instruídas pela Gerência de Relação Porto Cidade e Meio Ambiente são pautadas na transversalidade das vertentes ambiental, econômica, social e cultural, dialogando com a missão da Companhia Docas do Pará - CDP. De maneira geral, busca-se cumprir os itens de condicionantes das licenças ambientais dos Portos e Terminais administrados pela CDP e a legislação ambiental das esferas municipal, estadual e federal dos diversos órgãos intervenientes, no âmbito do Meio Ambiente, saúde e segurança do trabalhador.

Portanto, prioritariamente, as ações a serem executadas pela GERPMA em 2025 dizem respeito, principalmente, ao licenciamento de projetos e revisão do licenciamento dos portos da CDP para a inclusão de novas cargas, de modo a facilitar novas operações portuárias.

Assim, a partir de uma atividade portuária executada com zelo, atenção e sensibilidade, sob a luz da legislação vigente, é possível construir uma gestão responsável e processos sustentáveis, gerando renda, desenvolvendo a economia, mas sem deixar de cuidar do trabalhador, da comunidade e do Meio Ambiente.

6. ANÁLISE DE RISCO DOS CENÁRIOS

A CDP está inserida, atualmente, em um contexto favorável para atrair investimentos para o Porto Organizado de Belém, tendo em vista a realização do evento COP-30 na capital paraense, o que tem o potencial para deixar um legado importante para a empresa, principalmente com a realização da dragagem do canal de acesso ao Porto Organizado de Belém, permitindo o retorno das operações de navios trigueiros para a referida unidade portuária e estimulando a atracação de cruzeiros no complexo turístico que está em fase de construção na área dos armazéns 4 a 8.

Além disso, percebe-se uma estabilização na movimentação de cargas da empresa, conforme observou-se no item 4.3 deste plano de negócios, em patamares que geram uma receita anual em torno de 400 milhões de reais, haja vista o exposto no item 4.2.

Contudo, também há perspectiva de negócios que podem incrementar até sete milhões de toneladas por ano no quantitativo total operado nos portos da CDP, considerando os novos arrendamentos que estão planejados (VDC04 e VDC29), nos termos apresentados nos itens 5.3 e 5.5.

Cabe destacar, ainda, a nítida relação de dependência da CDP com o agronegócio brasileiro, considerando que as principais cargas operadas em seus portos, que não estão ligadas à cadeia verticalizada do alumínio, são a soja, o milho e o fertilizante, de modo que todos os novos arrendamentos projetados estão relacionados a essas cargas. Além disso, importantes projetos de combustíveis foram implantados em Vila do Conde e Santarém como carga acessória do agronegócio, ou seja, devido principalmente ao crescimento desse setor na região, que gerou investimentos expressivos nas áreas VDC12 e STM04.

Desse modo, faz-se necessário analisar as perspectivas desse mercado de forma específica, conforme passa-se a abordar no item 6.1.

6.1. AGRONEGÓCIO BRASILEIRO

O agronegócio brasileiro é um dos setores mais dinâmicos e estratégicos da economia nacional, com um papel essencial no comércio internacional de alimentos. Responsável por quase 30% do PIB brasileiro e por boa parte das exportações do país, o setor tem grande relevância econômica e social. No entanto, ele enfrenta uma série de desafios e oportunidades que precisam ser endereçados para que possa se desenvolver de maneira sustentável e competitiva nos próximos anos.

Cabe destacar de antemão que as perspectivas para o agronegócio brasileiro em 2025 são promissoras, mas os desafios são significativos. Para maximizar as oportunidades e mitigar os riscos, será necessário um equilíbrio entre o aumento da produtividade e a adoção de práticas sustentáveis. Investimentos em tecnologia e infraestrutura, diversificação de mercados e políticas de incentivo à inovação e sustentabilidade podem fazer do agronegócio brasileiro uma referência global. Se esses fatores forem bem administrados, o Brasil poderá consolidar ainda mais sua posição como um dos maiores produtores e exportadores de alimentos do mundo, com ganhos em competitividade, sustentabilidade e resiliência, o que pode trazer excelentes oportunidades para a CDP.

6.1.1. Perspectivas para o Agronegócio Brasileiro

a) Crescimento da Demanda por Alimentos

A demanda global por alimentos e insumos agrícolas tende a crescer, impulsionada pelo aumento populacional e pela crescente urbanização, especialmente em países em desenvolvimento. Com isso, o Brasil deverá

continuar sendo um dos principais fornecedores globais de alimentos, exportando soja, milho, carne bovina, café, açúcar e outros produtos. Esse cenário oferece uma oportunidade para expansão, especialmente em mercados asiáticos como China e Índia, que necessitam de grande volume de importações para atender à demanda interna.

b) Avanço da Tecnologia e da Agricultura Digital

A tecnologia tem se mostrado um fator crítico para o desenvolvimento do agronegócio, permitindo ganhos expressivos de produtividade. O uso de inteligência artificial, drones, sensores e big data permite monitorar com precisão as plantações, identificar pragas e otimizar o uso de recursos, como água e fertilizantes. A adoção crescente da agricultura de precisão e de soluções digitais em 2025 deverá ajudar a melhorar a eficiência e a sustentabilidade, impulsionando a produtividade.

c) Sustentabilidade como Diferencial Competitivo

A pressão internacional por práticas agrícolas mais sustentáveis e por redução das emissões de carbono continuará a aumentar. Grandes mercados importadores, especialmente a União Europeia, estão cada vez mais exigentes quanto a normas ambientais e padrões de sustentabilidade. Essa tendência cria a oportunidade para o Brasil se consolidar como uma referência em práticas agrícolas sustentáveis, investindo em tecnologias de baixo impacto ambiental e em modelos como a integração lavoura-pecuária-floresta (ILPF).

6.1.2. Desafios para 2025

a) Mudanças Climáticas e Resiliência

O agronegócio brasileiro enfrenta os efeitos adversos das mudanças climáticas, que representam um dos maiores desafios para o setor. Eventos extremos, como secas prolongadas, chuvas intensas e variações bruscas de temperatura, têm impactado negativamente a produção agrícola. Em resposta,

o setor precisará investir em técnicas de manejo de risco, variedades de sementes mais resistentes e sistemas de irrigação mais eficientes para garantir a resiliência frente às mudanças climáticas.

b) Infraestrutura e Logística

Embora o Brasil seja um dos maiores produtores de alimentos do mundo, ele ainda sofre com problemas de infraestrutura e logística, que encarecem o escoamento da produção e limitam a competitividade. Investimentos em infraestrutura, como a expansão de ferrovias e a melhoria dos portos, são essenciais para reduzir os custos de transporte e tornar o agronegócio brasileiro mais competitivo no mercado global. Para 2025, espera-se que iniciativas e parcerias público-privadas ajudem a melhorar a infraestrutura logística do país.

c) Sustentabilidade e Pressões Externas

O setor ainda enfrenta uma grande pressão de compradores internacionais para reduzir desmatamentos e práticas que impactam negativamente o meio ambiente. Além disso, novos regulamentos e políticas, como a legislação europeia contra a importação de produtos ligados ao desmatamento, são desafios significativos. Esses fatores podem pressionar a rentabilidade do setor e demandar investimentos em soluções mais sustentáveis, mas também abrem a oportunidade para que o Brasil se posicione como líder em práticas ambientais.

d) Dependência de Mercados Específicos

A dependência de poucos mercados, como a China, para a exportação de soja e carne bovina, representa um risco para o agronegócio brasileiro. Diversificar os mercados de exportação será fundamental para reduzir essa vulnerabilidade e garantir uma base de clientes mais ampla e estável. O fortalecimento das relações comerciais com outros países e blocos

econômicos, como a África e o sudeste asiático, poderá reduzir essa dependência e criar novas oportunidades.

e) Custos de Insumos e Volatilidade do Mercado Internacional

O aumento dos custos de insumos, como fertilizantes e defensivos agrícolas, devido à instabilidade no mercado internacional, é outro desafio para o setor. A dependência de importações de insumos essenciais, especialmente fertilizantes, torna o agronegócio brasileiro vulnerável a flutuações de preços globais e problemas de fornecimento. Em 2025, o Brasil deverá buscar alternativas para reduzir essa dependência, como o desenvolvimento de indústrias locais de fertilizantes e o incentivo ao uso de bioinsumos e técnicas de manejo que reduzam o consumo desses produtos.

6.2. SITUAÇÃO DA INFRAESTRUTURA

Tendo em vista a situação financeira desfavorável em anos anteriores, a Companhia não conseguiu atualizar sua infraestrutura para atender todas as necessidades de seus clientes. Contudo, a partir da apuração de lucro em 2020, a CDP passou a prever em seu planejamento orçamentário a realização de investimentos importantes para a manutenção da qualidade da infraestrutura ofertada e para o crescimento da movimentação portuária e dos serviços oferecidos aos clientes.

Desse modo, no Orçamento de Investimentos de 2025 está prevista a rubrica no montante de R\$ 241.291.815,00, sendo R\$ 197.048.225,00 de recursos próprios e R\$ 44.243.590,00 de recursos da União.

Ressalte-se que esse recurso não é suficiente para viabilizar todos os planos da Companhia, como, por exemplo, o Terminal de Múltiplo Uso 2 do Porto de Vila do Conde, de forma que a CDP estuda diversas formas de financiamento para os seus projetos.

Por fim, cabe destacar que o presente Plano de Negócios foca em projetos que visam gerar o crescimento da movimentação portuária e da oferta de infraestrutura para a geração de novos negócios, enquanto a manutenção da infraestrutura existente não faz parte do acompanhamento deste documento, sendo de responsabilidade da Gerência de Engenharia da CDP tal atribuição em seu plano de manutenção.

6.3. ANÁLISE DOS PRINCIPAIS RISCOS DOS PRÓXIMOS 5 ANOS

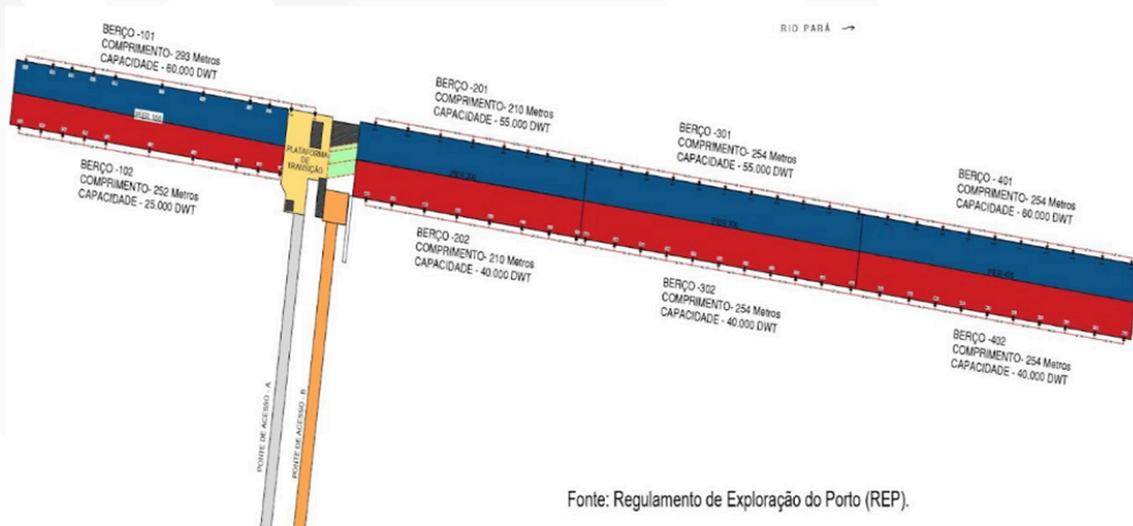
Para a presente análise, foram considerados os fatores acima listados, bem como a análise de riscos para os objetivos estratégicos priorizados no exercício de 2024. A produção e o mercado dos portos da CDP consideram tanto variáveis de gestão, ou seja, de ação interna, quanto variáveis de caráter exógeno, aquelas que estão fora do alcance da CDP.

No que diz respeito ao contexto exógeno, o principal risco, sem dúvida, é representado pelas secas que, pelo segundo ano consecutivo, afetam a navegação fluvial na região amazônica. Essa estiagem traz incerteza ao cenário dos próximos anos, dado que não se pode descartar a possibilidade de um ciclo prolongado de redução de chuvas.

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 a obsolescência/desgaste da infraestrutura portuária da Companhia.

Com o aprofundamento do Canal do Quiriri, que evoluiu de 11,60 m em 2010 para 13,90 m em 2024, a infraestrutura de acostagem no complexo portuário de Vila do Conde deveria ter sido modernizada para atender o porte maior da frota e a escala de transporte atualmente exigida pelo mercado, independentemente dos testes e estudos em andamento para definir o limite de calado ideal.

Para proporcionar maior compreensão, apresentamos a seguir uma figura com as condicionantes atuais do TMU 1/PVC, sobre as quais faremos uma avaliação comparativa.



Como observado, a construção dos últimos berços ocorreu em 2008, ou seja, há 16 anos. Nesse período, o perfil da frota de embarcações mudou consideravelmente, especialmente com o início da operação da nova eclusa do Canal do Panamá, inaugurada em junho de 2016.

Considerando o calado máximo da eclusa mencionada, de aproximadamente 15,24 metros, os navios da geração Post-Panamax/Neo-Panamax, com capacidade de até 120 mil DWT, demandam condições de acostagem superiores às atualmente oferecidas no PVC. Os berços do porto atendem apenas a navios de porte inferior a essa nova geração que utiliza o Canal do Panamá.

Além disso, parte da frota da geração anterior à nova eclusa — os navios Panamax, com capacidade de até 80 mil DWT — também requer berços com capacidade acima da oferecida pelo PVC.

Portanto, embora tenha havido avanços no calado da via de acesso pelo Canal do Quiriri, as condições de acostagem disponíveis atualmente não são

compatíveis com o porte da nova geração de navios, colocando o principal porto da Companhia aquém dos padrões operacionais exigidos pelo mercado.

Para mitigar, a curto prazo, os efeitos desse déficit de infraestrutura, a CDP licitou pontos operacionais de fundeio nos portos de Vila do Conde e Santarém, com o objetivo de atender à demanda reprimida de mercado.

Ainda em relação à adequação da infraestrutura portuária, visando oferecer aos nossos arrendatários condições isonômicas de concorrência, é necessário que o Terminal de Miramar possua condições operacionais compatíveis com as de TUP concorrente localizado próximo a Miramar, o qual dispõe de excelente infraestrutura de tanques para armazenamento de derivados líquidos e de um píer com maior calado que o porto público.

Outrossim, cabe destacar que, em busca de melhores condições operacionais, a CDP está contratando serviços de dragagem para proporcionar condições adequadas de calado ao Terminal de Miramar.

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
<p>ATRAIR E ESTIMULAR NEGÓCIOS</p>	<p>Dragagem de manutenção dos berços externos para a cota -9,50m no Terminal Petroquímico de Miramar, Localizado em Belém/PA</p>	<p>Até 2027</p>
	<p>Construção do Terminal de Múltiplo Uso 2 do Porto de Vila do Conde</p>	<p>Até 2029</p>
	<p>Recuperação, Reforço e Ampliação do Píer 100 do Porto de Santarém (a depender de captação de interesse privado)</p>	<p>Até 2029</p>
	<p>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</p>	<p>Até 2028</p>
	<p>Dragagem dos berços internos do Terminal de Miramar, a fim de reativar os berços existentes para a operação de barcaças.</p>	<p>Até 2027</p>
	<p>Implantação dos Quadros de Bóias de Santarém, Vila do Conde e Outeiro</p>	<p>Até 2026</p>
<p>PROMOVER GANHO DE PRODUTIVIDADE OPERACIONAL</p>	<p>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</p>	<p>Até 2026</p>
	<p>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.</p>	<p>Até 2026</p>
	<p>Implantação de Sistema de Monitoramento das Operações e Tráfego do Espaço Aquaviário (LPS / VTS / VTMS - Sistema de Tráfego de Embarcações) – Vila do Conde</p>	<p>Até 2029</p>
<p>ALCANÇAR NÍVEL DE PRONTIDÃO DE INFRAESTRUTURA</p>	<p>Adequação de Instalações de Acostagem e de Movimentação e Armazenagem de Cargas no Terminal de Miramar (PA)</p>	<p>Até 2028</p>

	Construção da Nova Portaria de Acesso de Veículos e Pessoas de Vila do Conde	Até 2029
GARANTIR O EQUILÍBRIO ENTRE O MEIO AMBIENTE, A SOCIEDADE E A ECONOMIA	Revisar os Licenciamentos dos Portos da CDP	Até 2026
MANTER CLIENTES SATISFEITOS COM OS SERVIÇOS PRESTADOS PELA CDP	Elaborar Plano de Manutenção da Infraestrutura Portuária	Até 2025
	Iniciar o Acompanhamento do Plano de Manutenção da Infraestrutura Portuária	A partir 2027
	Elaborar Plano de Reposição dos Equipamentos de TI	Até 2025
	Iniciar o Acompanhamento do Plano de Reposição dos Equipamentos de TI	A partir 2027
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

Fonte: Planejamento Estratégico CDP com atualizações.

6.4. PLANOS DE AÇÃO PARA OS RISCOS DO PLANO DE NEGÓCIOS 2025

O sucesso da estratégia tem como foco principal as ações de infraestrutura a serem realizadas, contudo, há todo um contexto organizacional, administrativo e legal envolvido para viabilizar tais ações.

Os investimentos e projetos que serão implementados, com vistas à COP-30, bem como as manutenções nas infraestruturas de acostagem e canais de acesso, assim como o controle e monitoramento do tráfego de embarcações, demandam ações proativas do corpo técnico da Companhia.

Gerir e acompanhar esses vários projetos em andamento apresentam-se como os principais riscos identificados, de modo que são apresentados como os principais fatores a serem controlados e mitigados em ações conjuntas das várias áreas internas da CDP.

a. Infraestrutura Portuária Defasada

A missão da CDP é oferecer uma infraestrutura portuária moderna, eficiente e segura. Considerando o estado atual dessa infraestrutura, verifica-se a necessidade de investimentos significativos em manutenção e modernização, especialmente por meio da automação de processos operacionais.

Entretanto, há mais de 16 anos não são construídos novos berços de atracação, além de dois berços estarem interditados ou com restrições, o que limita a quantidade de atracações simultâneas. Além disso, a infraestrutura existente não atende às necessidades das embarcações modernas, obrigando os navios a operarem aliviados, ou seja, com cargas abaixo da sua capacidade máxima.

Essas atividades são essenciais para atingir os objetivos definidos nos Planos de Negócios. Contudo, apesar de sua importância, por diferentes razões, algumas ações não foram executadas até o momento. É necessário que essas ações permaneçam previstas nos planos atuais para viabilizar o desenvolvimento e a competitividade da CDP.

Plano de Ação – GEENGE

- A. Investimentos em sinalização e balizamentos náuticos;
- B. Investimentos e manutenções no Porto de Vila do Conde e Santarém;
- C. Dragagem de aprofundamento para o Terminal de Miramar e Porto de Belém.

b. Atrasos em Execução de Projetos

A Companhia possui diversos projetos em execução, incluindo alguns de exercícios anteriores e outros que se iniciarão no presente exercício,

recebendo um grande montante de recursos para investimentos. No entanto, o histórico de acompanhamento revela um grande déficit na execução desses projetos, resultando em atrasos significativos e, em alguns casos, até mesmo na não realização de projetos importantes.

Plano de Ação – GEENGE

- A. Avaliar a possibilidade de contratação de consultoria para produção de projetos;
- B. Acompanhamento trimestral dos projetos pela DIREXE e CONSAD.

c. Manter Força de Trabalho Adequada

A Companhia possui um histórico de déficit de empregados em diversas áreas importantes. Assim, manter o quadro de funcionários adequadamente preenchido é fundamental para o cumprimento das atividades e metas da empresa. Para isso, é importante reduzir a rotatividade de empregados, oferecer benefícios mais atrativos e preencher as posições atualmente vagas.

Plano de Ação – GERHUM

- A. Contratação de consultoria para Elaboração Plano de Empregos, Carreira e Remuneração;
- B. Programa de Capacitação e Qualificação dos Empregados;
- C. Realização de Concurso Público.

d. Obsolescência do parque tecnológico

A Companhia possui muitos ativos de tecnologia obsoletos, o que pode ocasionar falhas e interrupções em sistemas e equipamentos.

Plano de Ação – GETINF

- A. Implantação de Sistema de Apoio ao Gerenciamento da Infraestrutura Portuária (CDPPORT) em todas as unidades portuárias da CDP;
- B. Contratação/Aquisição de solução de estações de trabalho;

7. ACOMPANHAMENTO DO PLANO DE NEGÓCIOS

O Plano de Negócios 2025 terá acompanhamento trimestral das ações propostas neste documento pelos colaboradores da companhia a partir da elaboração de relatórios parciais de controle a serem apresentados à DIREXE e ao CONSAD.

Esses relatórios deverão conter as ações e atividades 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/2025;
- 2º trimestre - CONSAD em Agosto/2025;
- 3º trimestre - CONSAD em Novembro/2025;
- 4º trimestre - CONSAD em Fevereiro/2026.

ANEXO I – AVALIAÇÃO DAS AÇÕES PREVISTAS NO PN 2024

ANÁLISE ATÉ O 3º TRIMESTRE/2024

ANEXO II – AVALIAÇÃO DAS ATIVIDADES PREVISTAS NO PN 2024

ANÁLISE ATÉ O 3º TRIMESTRE/2024

ANEXO III – PRINCIPAIS AÇÕES DE INVESTIMENTO A SEREM IMPLEMENTADAS EM 2025