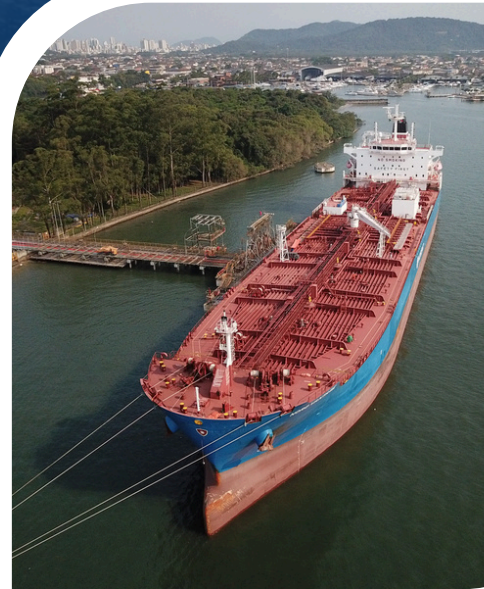


PLANO DE NEGÓCIOS

2025



Sumário

1. Avisos.....	3
2. Introdução.....	4
3. Objetivo.....	5
4. Mercado.....	6
4.1. Área de influência do Porto de Santos.....	6
4.2. Clientes e serviços fornecidos pela APS.....	7
4.3. Movimentação de cargas no Porto de Santos - 2023 e 2024.....	8
4.4. Acessos.....	12
4.4.1. Modo terrestre.....	12
4.4.2. Acesso Aquaviário.....	13
4.5. Projeções para 2025.....	14
5. Indicadores e metas do Plano Estratégico para o Plano de Negócios.....	19
5.1. Indicador 1: Market Share nacional (valor FOB).....	20
5.2. Indicador 2: Taxa de ocupação de berço.....	20
5.3. Indicador 3: Índice de Gestão das Autoridades Portuárias - IGAP.....	21
6. Finanças.....	22
6.1. Receitas.....	22
6.1.1. Receita tarifária.....	23
6.1.2. Receita patrimonial.....	25
6.1.1.2. Panorama das áreas arrendadas e arrendáveis.....	25
6.1.2.2. Renovações de outorgas e contratos de transição.....	26
6.1.2.3. Licitações e celebração de novos contratos para áreas ociosas.....	27
6.2. Despesas.....	28
6.3. Orçamento de Investimentos.....	29
6.4. Receitas e despesas projetadas	30
6.4.1. Cenário de receitas.....	30
6.4.2. Dispêndios - projeções.....	32
6.5. Projeções de resultados financeiros.....	33
7. Considerações finais.....	35

1. Avisos

Este documento contém projeções sobre eventos futuros, e refletem exclusivamente as expectativas dos administradores e gestores da Autoridade Portuária de Santos (APS) em relação às condições econômicas, ao setor portuário, ao desempenho e aos resultados financeiros da APS, entre outros fatores. Expressões como "antecipa", "acredita", "espera", "estima", "prevê", "pretende", "planeja", "projeta", "objetiva", "deverá" e termos semelhantes têm a intenção de identificar essas previsões, que, naturalmente, envolvem riscos e incertezas, previstos ou não pela APS.

Portanto, essas projeções não garantem resultados futuros, e os resultados reais podem divergir significativamente das expectativas atuais. Assim, recomenda-se ao leitor que não baseie suas decisões exclusivamente nas informações aqui apresentadas. As previsões representam a opinião da empresa somente na data de sua emissão, e a APS não assume a obrigação de atualizá-las com base em novas informações ou acontecimentos futuros.

Adicionalmente, a APS não se compromete a atualizar este documento à medida que novas informações surgirem ou em função de desdobramentos futuros. Os valores informados para 2024 foram atualizados, e os dados de 2025 são estimativas ou metas.

2. Introdução

A Autoridade Portuária de Santos S.A., doravante denominada “APS” ou “Companhia”, é uma Empresa Pública, revestida sob a forma de sociedade por ações, de capital fechado, dotada de personalidade jurídica de direito privado, sendo parte integrante da administração indireta da União, vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), regendo-se por seu Estatuto Social; pela Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976; pela Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013; pela Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016; pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de /2013; pelo Decreto nº 8.945, de 27 de dezembro de 2016 e demais legislações aplicáveis.

A APS tem como objetivo exercer as funções de autoridade portuária no Porto Organizado de Santos, sob sua administração e responsabilidade, além de gerenciar outras instalações portuárias no Estado de São Paulo que venham a ser incorporadas. Suas atividades são realizadas em conformidade com as políticas públicas setoriais definidas pelo Poder Concedente. A Companhia se empenha em ser um modelo de sustentabilidade, eficiência, agilidade, competitividade e integridade, visando consolidar o Porto de Santos como o maior e melhor porto da América Latina.



Desenvolver, administrar e fiscalizar o Porto de Santos, oferecendo serviços de infraestrutura eficientes aos seus clientes e usuários, bem como apoiar o poder público, o comércio e o desenvolvimento sustentável.



Ser Autoridade Portuária modelo em sustentabilidade, integração porto-cidades, eficiência, agilidade, competitividade e integridade, de forma a tornar o Porto de Santos o maior porto da América Latina.



- Agilidade e Eficiência;
- Compromisso com o resultado;
- Ética;
- Inovação;
- Trabalho em equipe;
- Valorização das pessoas.

3. Objetivo

O Plano de Negócios tem como objetivo apresentar informações relevantes sobre a Companhia, incluindo os principais resultados obtidos nos anos de 2023 e 2024, além de projeções econômico-financeiras para o ano de 2025. Este documento está organizado da seguinte forma:



I. MERCADO

Breve descrição de elementos do ambiente externo que podem influenciar direta ou indiretamente o resultado da Companhia, principalmente relacionados a expectativa de mercado.



II. PLANO ESTRATÉGICO

Indicadores e Metas do Plano Estratégico – Ciclo 2023-2027 para o Plano de Negócios.



III. FINANÇAS

Potencial de maximização de lucratividade e atração de novos investimentos

4. Mercado

4.1 Área de influência do Porto de Santos.

A área de influência primária[1] do Porto de Santos é constituída pelos estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e pelo Distrito Federal (Figura 1), que, em conjunto, têm uma população de aproximadamente 136,8 milhões de pessoas. Esta zona de influência (hinterlândia) primária compreende o maior centro industrial, comercial, financeiro e de consumo do Brasil, que responde por 47% do PIB do país e cerca de 29% da Corrente de Comércio.

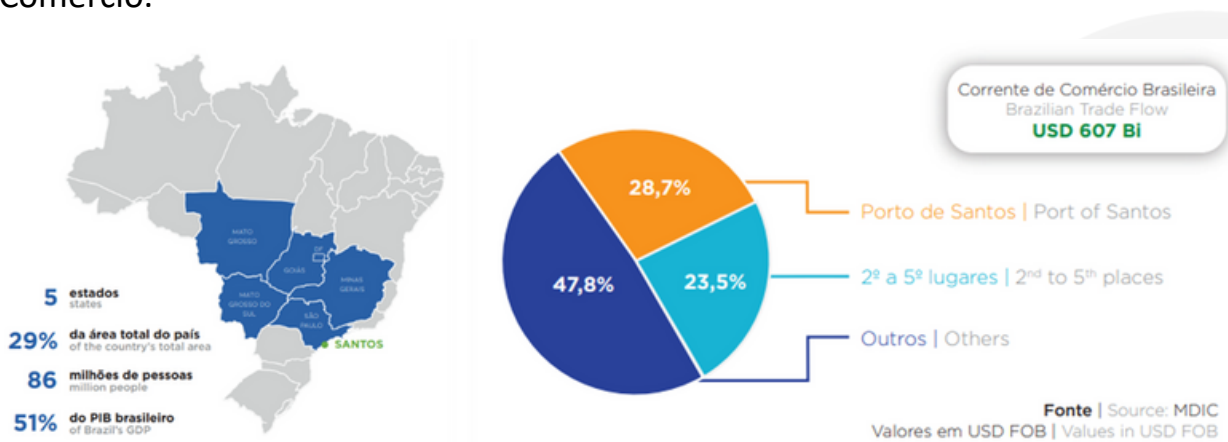


Figura 1: Região de influência do Porto de Santos. Fonte: MDIC.

Ciente da importância do Porto de Santos no cenário mundial enquanto maior porto brasileiro em USD FOB, a Autoridade Portuária não mede esforços para ampliar ainda mais sua região de influência primária bem como intensificar sua participação nas transações comerciais desses estados via modo marítimo.

Para tanto, iniciou em 2019, um amplo estudo de planejamento portuário envolvendo diversas análises, modelos, e consultas ao mercado, com atualização das projeções de demanda de cargas como celulose e fertilizantes, as quais foram contempladas na elaboração de um novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos, aprovada em julho de 2020, por meio da Portaria nº 1.620/2020 do MInfra², que vem permitindo a modernização do Porto de Santos ao planejar estrategicamente a ocupação das áreas públicas pelos próximos 20 anos. A concretização do plano elevará a capacidade do complexo santista em aproximadamente 50% até 2040, com propósito de atingir o patamar de 240,6 milhões de toneladas. O PDZ prevê a consolidação de áreas para a clusterização de

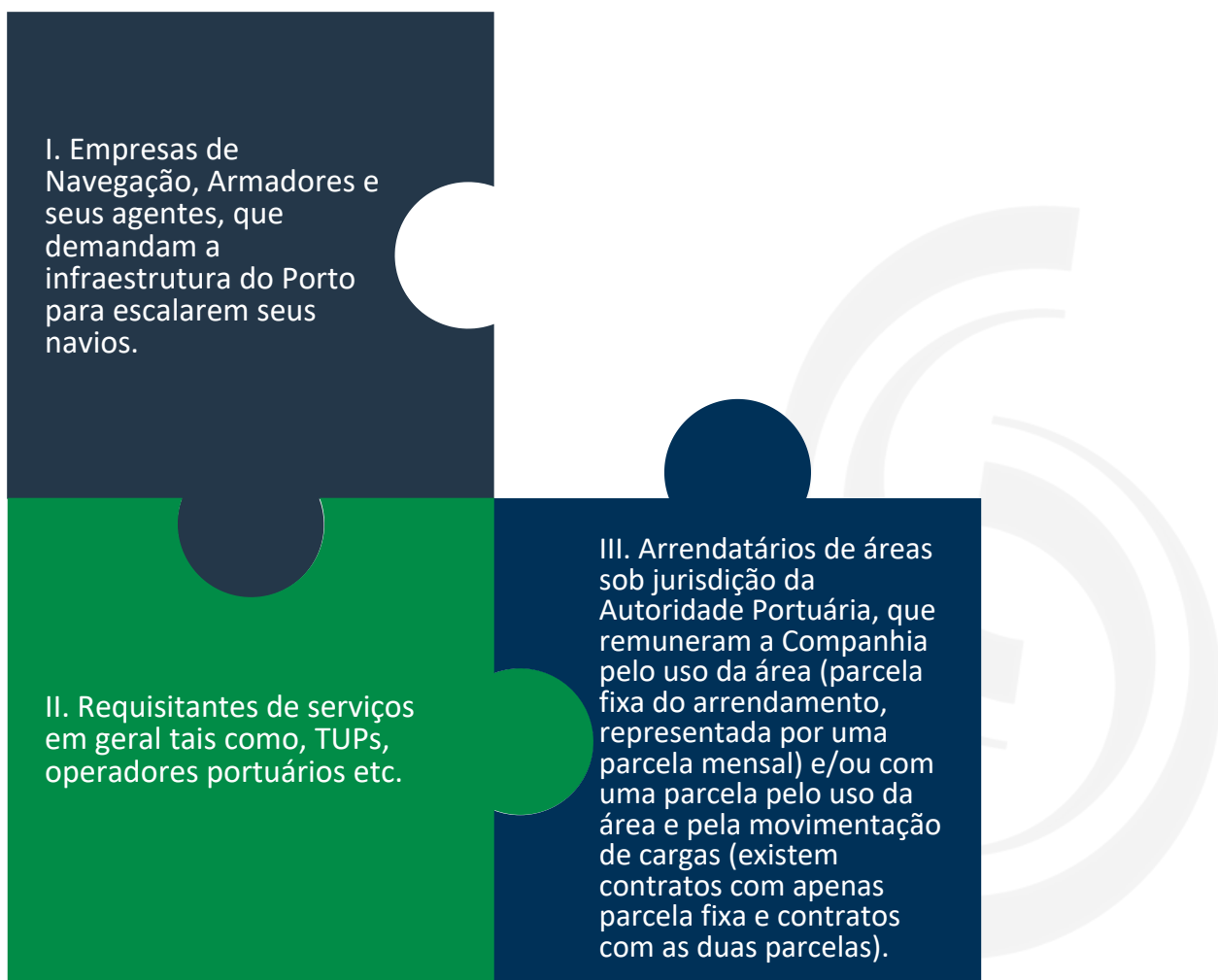
[1] O Porto de Santos também tem importância para a economia dos estados considerados na área de influência secundária, composta por Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Bahia.

² Ministério de Infraestrutura à época, responsável pela formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e fomento do setor de portos e pela política nacional de transportes aquaviário e aeroviário.

cargas e o aumento da participação do modo ferroviário na matriz de transportes.

4.2 Clientes e serviços fornecidos pela APS

O portfólio de clientes da APS é formado basicamente por:



Os serviços ofertados pela APS estão previstos em seu Estatuto Social e podem ser resumidos nos seguintes grupos:

I. Infraestrutura Aquaviária: utilização do canal de acesso, bacias de evolução, áreas de fundeio, balizamento e sinalização náutica. Na atual estrutura tarifária, é remunerada por meio da cobrança da Tabela I.

II. Infraestrutura de Acostagem: instalações de acostagem de faixa de cais, píeres e pontes de atracação que permitam a execução segura da movimentação de cargas, de tripulantes e de passageiros. Na atual estrutura tarifária, é remunerada por meio da cobrança da Tabela II.

III. Infraestrutura Terrestre: utilização de acessos terrestres abrangendo: arruamentos, pavimentação, sinalização e iluminação, acessos rodoviários ou ferroviários. Na atual estrutura tarifária, é remunerada por meio da cobrança da Tabela III.

IV. Serviços gerais: conjunto de utilidades e recursos, fornecido pela Administração do Porto e destinado a possibilitar o suporte a operação de embarcações, caminhões e trens, abrangendo: fornecimento de água, energia elétrica, telefonia, segurança patrimonial (escoltas), disposição de material para descarte. Na atual estrutura tarifária, é remunerada por meio da cobrança da Tabela VII e Tabela IX.

V. Áreas arrendáveis: conjunto de áreas e benfeitorias, de propriedade da União e passíveis de serem arrendadas ao setor privado. Pela atual regulamentação, é remunerada pela receita patrimonial, composta por uma parcela fixa, em função da área utilizada, e por uma parcela variável, em função do volume de carga movimentado.

4.3. Movimentação de cargas no Porto de Santos - 2024

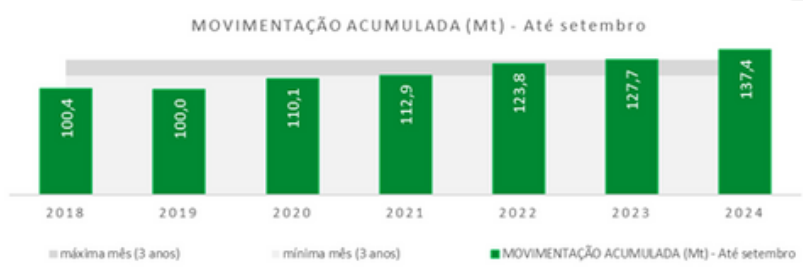


Figura 2 – Movimentação física total acumulada no ano até setembro, comparativo de 2018 a 2024

De janeiro a setembro de 2024, o porto atingiu a marca recorde de 137,4 milhões de toneladas movimentadas, ao superar em 7,7% o recorde anterior, registrado em 2023 (127,6 milhões t). Os embarques atingiram 102,0 milhões t, desempenho 6,5% superior ao observado em 2023. Já os desembarques atingiram 35,4 milhões t, aumento de 11,2% em relação ao movimento registrado ao longo do mesmo período de 2023.

Os graneis sólidos registraram 71,6 milhões de t, um avanço de 1,7% ante o período de janeiro a setembro de 2023 (70,4 milhões de t). Os maiores destaques observados nos graneis sólidos foram: açúcar (+4,2 milhões de toneladas), farelo de soja (+407 mil toneladas) e trigo (+195 mil toneladas).

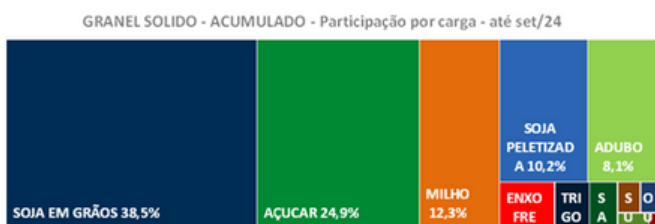


Figura 3 - Participação das cargas sólidos a granel em 2024



Figura 4 - Participação das cargas líquidas a granel em 2024

Os graneis líquidos registraram 14,4 milhões de t, um aumento ante a marca recorde de 2022(14,2 milhões de t). Os maiores destaques observados nos graneis líquidos foram: óleo diesel e gasóleo (+676 mil toneladas), gasolina (+104 mil toneladas) e GLP (+71 mil toneladas).

A movimentação acumulada de contêineres registrou a marca de 4,1 milhões de TEU, resultado 15,8% superior ao resultado de 2023. Os desembarques responderam por 2,1 milhões de TEU, resultado 15,0% superior ao observado nos primeiros nove meses de 2023 (1,8 milhões de TEU). Nos embarques, foi registrada alta de 16,7%, passando de 1,7 milhões de TEU 2023 para 2,0 milhões TEU no mesmo período de 2024. Em toneladas, a movimentação geral de cargas containerizadas apresentou alta de 21,6% ante o ano de 2023, totalizando 44,5 milhões de t.

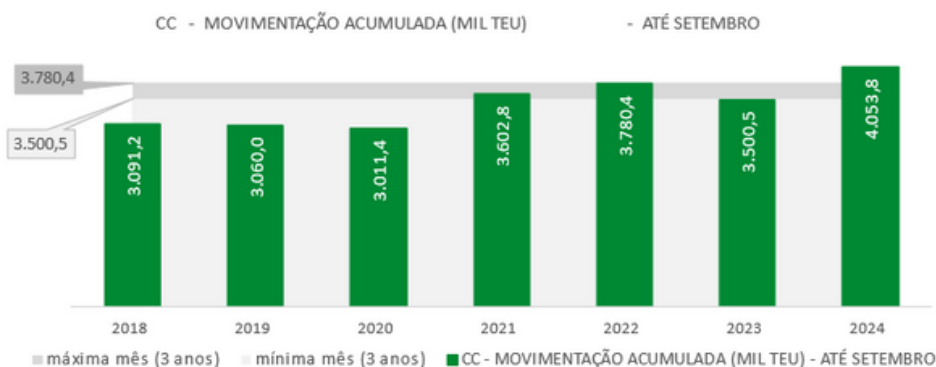


Figura 5 - Movimentação anual de contêineres no Porto de Santos - 6 anos - TEU

A movimentação de carga geral solta registrou 6,9 milhões de t, aumento de 6,6% ante a marca de 2023 (6,5 milhões de t). Os maiores destaques observados nesse perfil de carga foram: celulose (+236 mil toneladas) e açúcar (+19mil toneladas).

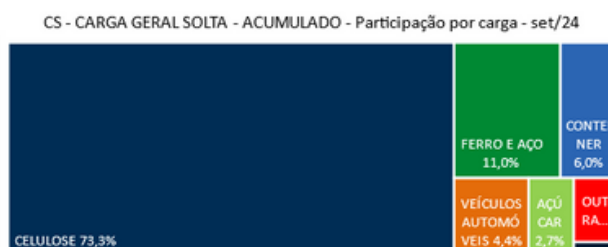


Figura 6 - Participação das cargas gerais soltas em 2024

Puxado pelo bom desempenho da carga containerizada e do açúcar, a **expectativa é que ao final de 2024 o porto atinja a marca de 185,6 milhões de toneladas movimentadas**, o que representa um resultado de 7% superior a 2023. O escoamento recorde de açúcar a granel e do farelo de soja no ano (26,4M t e 10,3M t, respectivamente) suprimiram as quedas nas exportações de soja e milho em grãos. Com isso, a movimentação de granéis sólidos no porto deverá registrar expansão de cerca de 2% (96,7M t). Já a movimentação de granéis líquidos deve registrar um aumento de 3% (20,0M t), impactado pelo aumento na movimentação de óleo diesel e gasolina.

Com relação à movimentação de carga geral solta, a celulose é o destaque. A boa performance nas operações deve resultar no recuo de 12% na movimentação de carga geral solta, que deve atingir patamar de 9,9 milhões de toneladas, refletindo os efeitos sentidos nas operações de celulose apesar do fraco desempenho dos produtos siderúrgicos e veículos. Quanto aos contêineres, a movimentação acumulada em 2024 poderá atingir 5,4 milhões de TEUs (13,0%).

A Tabela 1 contempla comparativo da movimentação mensal registrada em 2023 e 2024, considerando a movimentação efetiva até setembro/24, e a movimentação prevista para os demais meses.

(milhões de t)	2023 Até Set	2024 Até Set	var.%	2023	2024	var.%
Granel sólido	70,5	71,6	2%	94,6	96,7	2%
Soja	28,6	27,7	-3%	30,6	29,2	-4%
Milho	11,0	8,9	-20%	21,3	17,1	-20%
Açúcar	13,8	18,0	31%	19,9	26,4	33%
Fertilizantes	6,3	5,9	-6%	8,4	8,5	1%
Farelo	7,1	7,4	3%	9,5	10,3	9%
Outros sólidos	3,8	3,8	-1%	4,9	5,2	5%
Granéis Líquidos	14,2	14,5	2%	19,4	19,9	3%
Gasolina	0,9	1,0	11%	0,9	1,3	45%
Óleo Combustível	2,5	2,4	-4%	3,5	3,5	1%
Óleo Diesel + Gasóleo	2,7	3,4	25%	4,1	4,9	21%
Soda Cáustica	0,9	0,8	-14%	1,1	1,0	-9%
Sucos Cítricos	1,8	1,7	-10%	2,5	2,2	-9%
Outros líquidos	5,3	5,2	-1%	7,3	7,0	-4%
Contêineres	37,7	44,5	18%	50,6	59,1	17%
Unidades de Contêineres	2,1	2,1	-4%	2,9	3,2	11%
Contêineres em TEUs	3,6	3,6	-5%	4,8	5,4	13%
Carga geral solta	6,5	6,9	5%	8,8	9,9	12%
TOTAL	127,7	137,4	8%	173,3	185,6	7%

Tabela 1 - Movimentação de cargas no Porto de Santos, comparativo anual (2023 e 2024). (Fonte APS.)

A Figura abaixo apresenta a evolução do perfil de cargas movimentadas pelo Porto de Santos entre 2022 e 2024. Os aumentos consistentes nos volumes da carga containerizada e da carga geral solta pressionam os recuos nas participações dos granéis sólidos e dos líquidos em 2024, mesmo diante do aumento da movimentação de ambos granéis.

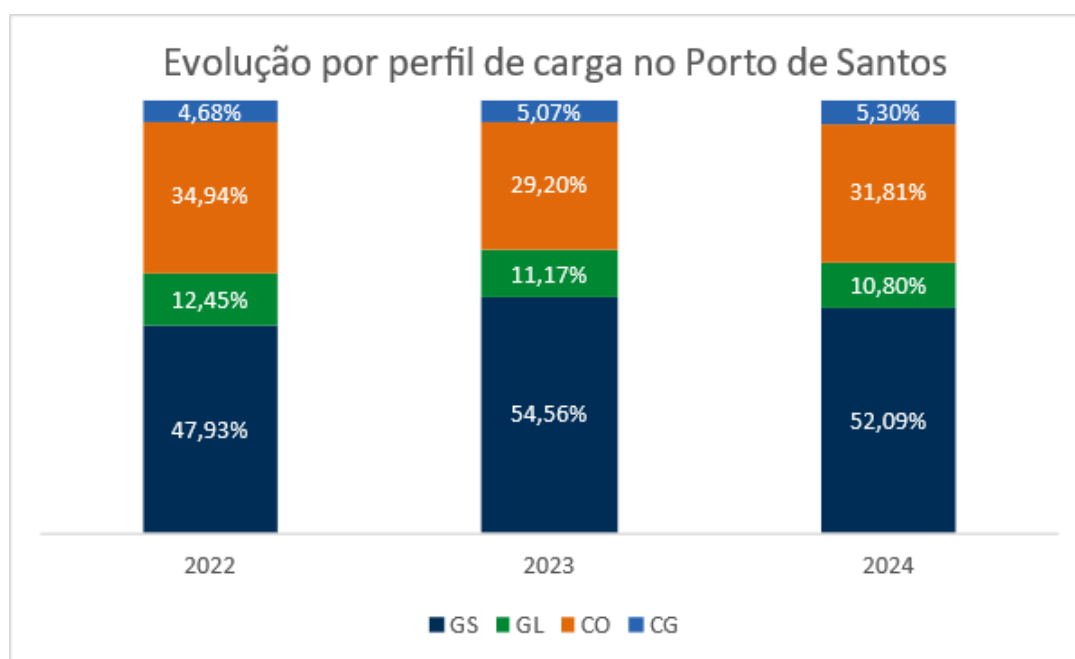


Figura 7 - Evolução do perfil de carga do Porto de Santos. (Fonte: APS)

4.4. Acessos

O transporte de cargas no Porto de Santos ocorre por meio dos modos terrestres (ferroviário e rodoviário), aquaviários e dutoviários. Além do canal de navegação, com cerca 30 km de extensão, o porto conta com 20 km de malha rodoviária, 100 km de linhas férreas, além uma extensa malha de dutos que liga o Terminal de Granéis Líquidos da Alamoá, no porto organizado, à Refinaria Presidente Bernardes de Cubatão (RPBC), que por sua vez se conecta a outros componentes da rede de transporte de combustíveis e derivados de petróleo da região.



30 km
de extensão
do canal



20 km
de malha
rodoviária



100 km
de linha
férrea

4.4.1. Modo terrestre

As estimativas para 2024 indicam que o transporte rodoviário continuará sendo o principal meio de escoamento de cargas no Porto de Santos, embora o modal ferroviário demonstre um forte crescimento, impulsionado pelo aumento na movimentação de granéis sólidos. Essa tendência positiva para a ferrovia é corroborada pela projeção de um volume recorde de cargas transportadas por trem em comparação ao ano anterior.

Para atender à crescente demanda e otimizar a logística portuária, o Porto de Santos tem como objetivo expandir sua infraestrutura ferroviária, construindo novos terminais e melhorando o acesso ao porto. Essa iniciativa, alinhada com as diretrizes do Ministério dos Portos e Aeroportos, visa aumentar a eficiência operacional e reduzir a dependência do transporte rodoviário, contribuindo para um sistema de transporte mais sustentável e competitivo.

De acordo com as projeções de movimentação para 2024, o modo rodoviário deverá se manter predominante no transporte portuário de cargas, respondendo por 54,5% dos produtos movimentados em Santos (101,18 Mt). Para o modo ferroviário, as projeções apontam para um forte crescimento nos volumes movimentados (62,83 Mt) em comparação a 2023 (59,8 Mt), o que deve elevar a participação da ferrovia na matriz de transporte.

Vale destacar que em 2024 a movimentação das cargas containerizadas registrou bom desempenho, elevando consideravelmente a participação da carga de transbordo, mesmo diante do aumento do volume de granéis sólidos, majoritariamente ferroviário.

A Tabela abaixo demonstra a participação dos modos de transporte utilizados pelas cargas movimentadas pelo Porto de Santos entre 2021 e 2023, bem como a estimativa para 2024.

Tabela 2 - Participação dos modos de transporte na movimentação de carga no Porto de Santos (Fonte: APS, ANTT[2]).

Item	Modo	Fonte	2021	2022	2023	2024*
Movimentação	Todos	SPA (Mensário)	147,01	162,45	173,49	185,62
Movimentação	Ferro	ANTT	47,23	56,06	59,83	62,83
Movimentação	Rodo	SPA	79,14	86,36	94,99	101,18
Movimentação	Transbordo	SPA (Mensário)	12,13	11,39	9,99	12,73
Movimentação	Duto	SPA (Supervia)	8,52	8,64	8,68	8,89
Share	Ferro	-	32,1%	34,5%	34,5%	33,8%
Share	Rodo	-	53,8%	53,2%	54,8%	54,5%
Share	Transbordo	-	8,3%	7,0%	5,8%	6,9%
Share	Duto	-	5,8%	5,3%	5,0%	4,8%

Valores em milhões de toneladas. (*) Estimado.

Em linha com as diretrizes do MPOR e com as necessidades do mercado, o PDZ prevê a implantação de novos terminais e a melhoria do acesso ferroviário ao porto para aumentar a participação desse modo de transporte, garantindo maior eficiência na movimentação terrestre do Porto de Santos.

4.4.2. Acesso Aquaviário

O acesso aquaviário ao porto ocorre por meio de seu canal de navegação, uma via navegável com cerca de 30 km de extensão[3] que se estende desde a barra até os terminais localizados em Cubatão, ao final do Canal de Piaçaguera.

Durante os doze meses de 2023 ocorreram 5.452 atracções, patamar 5% superior ao registrado em 2022 (5.190). Excluídos os navios de passageiros e da Marinha, foram registradas 5.273 atracções, sendo 4.519 de navios de longo curso (aumento de 2,8% ante o ano de 2022) e 754 navios de cabotagem (alta de 7,1%).

[2] Considera os dados de movimentação disponibilizados pela ANTT, contemplando ambos os sentidos (destino/origem), nas seguintes estações: "Santos", "Conceiçãozinha", "Estação TUF" (TIPLAM) e "Barnabé" (DP World Santos).

[3] Considera a soma das extensões do Canal de Navegação do Porto Organizado de Santos (com cerca de 25 km) e do Canal de Piaçaguera (com cerca de 5 km).

Durante os nove primeiros meses de 2024 ocorreram 4.181 atracções, patamar 3,5% superior ao registrado em 2023 (4.040). Excluídos os navios de passageiros e da Marinha, foram registradas 3.382 atracções de navios de longo curso (aumento de 0,9% ante o ano de 2023) e 667 navios de cabotagem (aumento de 18,7%).

A Figura abaixo contempla a comparação do número de atracções ocorridas de janeiro a setembro de 2023 e de 2024.



Figura 8 - Atracções por tipo de embarcação, jan-set, 2023-2024.
Obs: Ult. Trimestre de 2024 é estimado. (Fonte: APS).

4.5. Projeções para 2025

De acordo com o relatório “Panorama Econômico Mundial” (World Economic Outlook – WEO) de outubro de 2024, elaborado pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), a economia global deve crescer 3,2% em 2024 e 2025. Esse ritmo reflete uma estabilidade, embora ainda se situe abaixo da média histórica de 3,8% registrada entre 2000 e 2019. A projeção foi mantida desde as atualizações de julho e abril de 2024, com revisões pontuais para alguns países.

Nos Estados Unidos, a previsão de crescimento foi revista para cima, devido à resiliência econômica do país. Por outro lado, economias avançadas na Europa tiveram suas projeções revisadas para baixo. Entre os mercados emergentes, a Ásia se destaca, com um desempenho robusto impulsionado pela demanda por semicondutores e investimentos em inteligência artificial. Em contraste, os países de baixa renda enfrentam desafios adicionais, como os impactos de conflitos e eventos climáticos adversos, que têm prejudicado seu crescimento.

Já o relatório Global Economic Prospects, publicado pelo Banco Mundial em junho de 2024, projeta um crescimento global moderado nos próximos anos. Para 2024, a economia mundial deve crescer 2,6%, um nível estável, mas ainda abaixo das taxas observadas antes da pandemia, refletindo o desempenho mais fraco das últimas décadas. Para 2025, espera-se uma leve aceleração, com a expansão global projetada para 2,7%. Esse ritmo de crescimento será inferior à média de 3,1% registrada na década anterior à crise da COVID-19.

Nas economias emergentes e em desenvolvimento, o crescimento deverá desacelerar ligeiramente, passando de 4,2% em 2023 para 4% em 2024 e 2025. Embora as economias de baixa renda apresentem uma aceleração no crescimento, projetando um aumento de 5% em 2024, elas continuam a enfrentar desafios significativos, como elevados custos de serviço da dívida, questões climáticas e pressões comerciais. Já nas economias avançadas, a taxa de crescimento deve se manter em 1,5% em 2024, com uma leve recuperação para 1,7% em 2025.

Esse cenário de crescimento mais lento do que o período pré-pandemia é atribuído a uma série de fatores, incluindo a inflação persistente, taxas de juros elevadas e desafios geopolíticos. Para muitos países, especialmente os mais pobres, a recuperação econômica será difícil sem o suporte de políticas globais de estímulo, como investimentos em infraestrutura e programas de alívio da dívida.

Tabela 3 – Projeções do FMI para as principais economias mundiais
Projeções do FMI para 2023/24 - Principais Economias

Projeções do FMI para 2023/24 - Principais Economias			
Variações Percentuais	Projeções		
	2023	2024*	2025*
Produção Mundial	3,3	3,2	3,2
Economias Avançadas	1,7	1,8	1,8
Estados Unidos	2,9	2,8	2,2
Área do Euro	0,4	0,8	1,2
Economias Emergentes e em Desenvolvimento	4,4	4,2	4,2
Europa Emergente e em Desenvolvimento	3,3	3,2	2,2
Rússia	3,6	3,6	1,3
Índia	8,2	7,0	6,5
China	5,2	4,8	4,5
América Latina e Caribe	2,2	2,1	2,6
México	3,2	1,5	1,3
Brasil	2,9	3,0	2,2

(*) Projeções

Fonte: FMI (World Economic Outlook, Outubro de 2024)

Considerando o crescimento estimado de 3,4% em 2023, ainda segundo o WEO, é esperado para o comércio mundial um crescimento de 3,3% em 2024 e, em 2025, crescimento de 3,1%, bem abaixo da média de 4,9% ao ano obtida de 2000 a 2019.

Já o relatório “Carta de Conjuntura” Número 65 — Nota de Conjuntura 9 — 4º Trimestre de 2024, elaborado Grupo de Conjuntura da Diretoria de Estudos e Políticas Macroeconômicas (Dimac) do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, as perspectivas econômicas para 2024 e 2025 destacam um cenário global de moderação do crescimento, influenciado por fatores como inflação em queda, políticas monetárias ajustadas e desafios estruturais regionais. O crescimento mundial, projetado em 3,2% para ambos os anos, será sustentado pela recuperação gradual das cadeias globais de suprimento e pela estabilização dos preços das commodities. No entanto, a convergência para taxas inflacionárias controladas ainda enfrenta riscos em mercados avançados e emergentes.

Nos Estados Unidos, a economia deve expandir 2,6% em 2024, mas desacelerar para 1,6% em 2025, refletindo o impacto da redução no consumo privado e políticas monetárias ainda restritivas, apesar de cortes graduais nos juros (de 4,5% para 3,3%). A inflação controlada em 2,4% aponta para um cenário de estabilidade, embora desafios no mercado de trabalho possam interferir no ritmo de ajustes econômicos.

A China, com crescimento esperado de 4,9% em 2024 e 4,5% em 2025, enfrenta a desaceleração do setor imobiliário e baixa confiança do consumidor. A inflação baixa (0,3% em 2024) sugere margem para políticas fiscais e monetárias mais agressivas, com juros estabilizados em patamares historicamente baixos, impulsionando o comércio exterior como motor de crescimento.

Na Europa, a recuperação econômica é mais lenta, com o PIB crescendo 0,7% em 2024 e 1,3% em 2025. A queda da inflação (2,4% em 2024) deve abrir espaço para políticas monetárias acomodáticas, aliviando custos de financiamento e impulsionando a demanda interna. Ainda assim, a recuperação enfrenta desafios, como a fraqueza da indústria e ajustes pós-pandemia.

O Brasil exibe um crescimento robusto, sustentado por exportações resilientes e recuperação doméstica. O PIB deve avançar 2,9% em 2024 e 2,6% em 2025, com inflação moderada (4,4% e 4,0%) e juros em queda, de 9% para 8,5%.

A estabilidade política e a eficiência logística, como no Porto de Santos, fortalecem a competitividade no cenário internacional. Esses fatores evidenciam como a interação entre políticas econômicas e condições regionais molda as perspectivas globais, com impactos significativos no comércio e na dinâmica produtiva.

Em termos de comércio exterior, conforme apuração do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), o superávit da balança comercial acumulado até setembro atingiu o patamar de US\$ 59,12 bilhões, representando uma queda de 17,4% que reflete um cenário influenciado por fatores internos e externos. No mercado internacional, a queda nos preços de commodities essenciais para a pauta exportadora brasileira, como soja, minério de ferro e petróleo, desempenhou um papel significativo. Aliada a isso, a desaceleração econômica em mercados chave, como China, União Europeia e Estados Unidos, reduziu a demanda por produtos brasileiros. Tais fatores foram agravados por eventos geopolíticos e climáticos, que impactaram tanto a logística de exportação quanto a competitividade do país no comércio global.

Internamente, a valorização do real frente ao dólar no período pode ter diminuído a competitividade dos produtos brasileiros, tornando-os menos atrativos no mercado externo. O aumento das importações, impulsionado pela recuperação da demanda doméstica e pela aquisição de bens de capital, também influenciou negativamente o saldo comercial. Comparado ao ano anterior, marcado por uma recuperação econômica pós-pandemia que alavancou as exportações, 2024 apresentou uma normalização do comércio global, resultando em fluxos menos intensos e, conseqüentemente, em um saldo inferior na balança comercial.

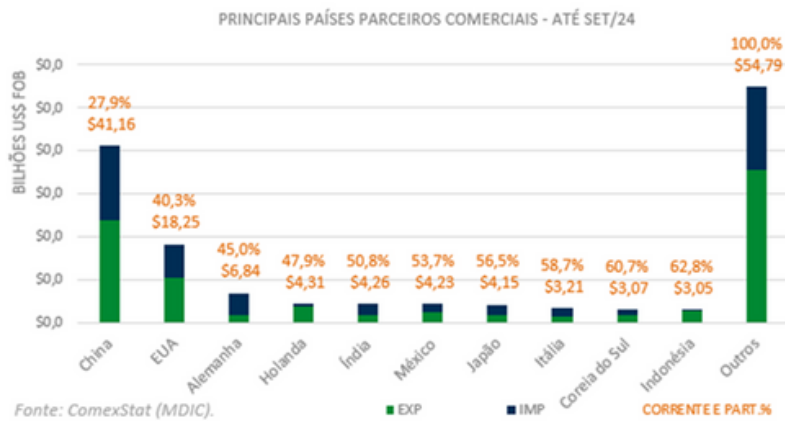


Figura 9 - Principais países parceiros comerciais, jan-set, 2024.

A Figura acima mostra a participação dos principais mercados do Brasil na corrente comercial brasileira, no acumulado do ano até setembro de 2024, onde a China lidera com 27,9% das transações brasileiras, seguida pelos Estados Unidos, com 12,4% e a Alemanha com 4,6%.

Para o Porto de Santos a previsão é de recordes de movimentações para o ano. Tomando como base esses parâmetros, projeta-se que em 2024, passarão pelo Porto de Santos um total de 185,6 milhões de toneladas de cargas, o que corresponderia a uma expansão de 7,1% em relação ao resultado de 2023.

As perspectivas do agronegócio são positivas. A safra brasileira de soja 2024/25 deve crescer 10,5% na produção do grão, sendo que as exportações devem atingir patamar 0,8% superior ao da safra atual. Já o milho nacional tem perspectiva mais favorável diante do fraco desempenho das exportações de 2024, é esperado um crescimento de 4,1% na produção e de 6,5% nas exportações da safra 2024/25. Assim, é esperado novo recorde para o ano de 2025, devendo atingir um total de 191,7 M t, o que corresponderia a uma expansão de 3% em relação ao resultado previsto para 2024 (Figura abaixo).

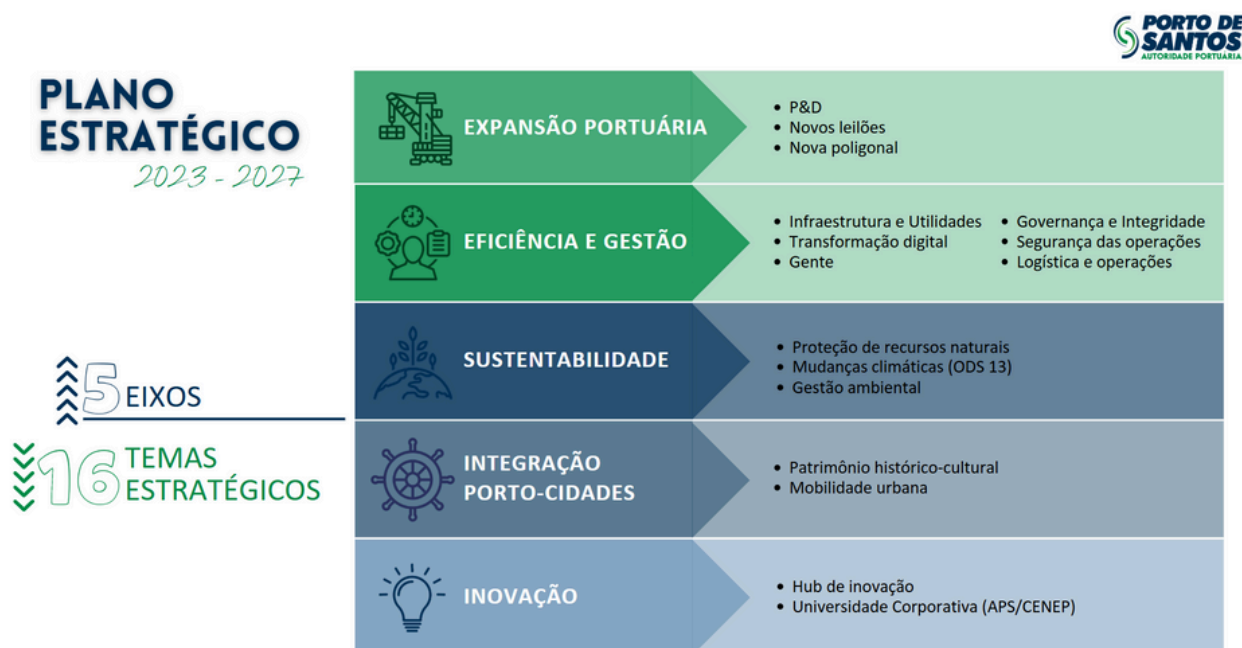


Figura 10 - Histórico do movimento físico do Porto de Santos entre 2010 e 2023, e projeção dos volumes para 2024 e 2025 (Fonte: APS).

5. Indicadores e metas do Plano Estratégico para o Plano de Negócios

O Plano Estratégico Ciclo 2023-2027 da APS foi desenvolvido com base nas principais políticas públicas voltadas ao setor portuário, considerando as diretrizes Estratégicas do MPOR, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos, Resultados da pesquisa de satisfação dos usuários + demandas Fala.BR e o Mapa de Riscos Corporativos.

Para alcançar os objetivos estabelecidos, a atuação da Companhia se apoia em cinco eixos estratégicos.



Para o exercício de 2025, o Plano de Negócios elencou três indicadores do Plano Estratégico Ciclo 2023-2027, que de forma conjunta refletem a situação da Companhia.

5.1. Indicador 1: Market Share nacional (valor FOB)

Propósito: Indicar a representatividade do Porto de Santos, em valor, nas transações de comércio exterior do Brasil.

Descrição: Mede a participação do Porto de Santos na corrente de comércio nacional (valor FOB).

Fórmula:
$$\frac{\sum \text{Valor FOB das transações do Porto de Santos (importações+exportações)}}{\sum \text{Valor FOB das transações do Brasil (importações+exportações) de todos os modais}}$$

Unidade de medida: Percentual

Fonte de informação: ComexStat, Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços – MDIC.

Frequência de mensuração: Anual

Polaridade: Quanto maior, melhor.

Meta 2025: 28,2%.

Indicador	2022	2023	2024	2025
	Realizado	Realizado	Estimado	Meta
Market Share nacional (valor FOB)	28,8%	28,5%	28,2%	28,2%

*Valores estimados para o exercício de 2024

5.2. Indicador 2: Taxa de ocupação de berço

Propósito: Indica a utilização dos berços

Descrição: Relação entre o tempo que as embarcações que operaram cargas passam atracadas nos berços do Porto de Santos e a disponibilidade total dos berços.

Fórmula:
$$\frac{\sum \text{Tempo atracação (embarcações com boletins) nos berços}}{\sum \text{Disponibilidade total dos berços no Porto de Santos}}$$

Unidade de medida: Percentual.

Fonte de informação: Supervia de Dados (APS)

Frequência de mensuração: Mensal.

Polaridade: Quanto maior, melhor.

Meta 2025: 59%

Indicador	2022	2023	2024	2025
	Realizado	Realizado	Estimado	Meta
Taxa de ocupação de berço	63%	60%	60%	59%

*Valores estimados para o exercício de 2024.

5.3. Indicador 3: Índice de Gestão das Autoridades Portuárias - IGAP

Propósito: Mensurar a qualidade da administração dos portos organizados

Descrição: O Igap avalia desempenho financeiro, eficiência na gestão de recursos humanos, capacidade operacional para concretizar investimentos, o comprometimento em atender e corrigir as irregularidades constatadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), qualidade da gestão ambiental, transparência na publicação de informações, regularidade fiscal e trabalhista, entre outros, das Autoridades Portuárias.

Fórmula: $X = \sum$ (pontuações conforme requisitos da Portaria 574/18)

Unidade de medida: Nota (0 a 10).

Fonte de informação: Divulgado pelo Ministério de Portos e Aeroportos.

Frequência de mensuração: Anual.

Polaridade: Quanto maior, melhor.

Meta 2025: 8,5

Indicador	2022	2023	2024	2025
	Realizado	Realizado	Realizado	Meta
Índice de Gestão das Autoridades Portuárias - IGAP	8,5	8,5	8,5	8,5

6. Finanças

O último pilar deste Plano de Negócios se refere às finanças da Companhia. É de fundamental importância que se tenha pleno conhecimento da corrente situação econômico-financeira da APS para a tomada de decisões em nível estratégico.

Imprescindível salientar, ainda, que tal tomada de decisões, particularmente quanto a investimentos futuros, deverá estar balizada pelo Programa de Dispêndios Globais – PDG.

6.1. Receitas

Em essência, as receitas auferidas pela APS são classificadas basicamente como Tarifárias e Patrimoniais. Enquanto as primeiras remuneram o uso da infraestrutura Portuária e são divididas em Tabela I (Infraestrutura Aquaviária), Tabela II (Infraestrutura de Acostagem), Tabela III (Infraestrutura Terrestre), Tabela VII (Diversos Padronizados), e Tabela IX (Complementares), as receitas patrimoniais decorrem dos arrendamentos portuários e movimentação de cargas.

Em 2024 observa-se um aumento significativo de 13,1% nas receitas com arrendamento, principalmente devido ao aumento com receita de movimentação de cargas dos contratos com a Petrobrás (STS08A) e a Brasil Terminal Portuários – BTP. Verifica-se também um crescimento de 6,1% na receita de Acostagem em 2024, tendo em vista uma projeção de maior número de atracções em cais público. As receitas tarifárias têm uma projeção de 1,6% de queda em decorrência dos descontos tarifários da tabela de Infraestrutura Aquaviária que começaram a ser concedidos ao final do exercício anterior. As receitas nas tabelas VII e IX têm uma redução de 25,6% para 2024, principalmente devido à política de migração de alguns usuários que recebiam fornecimento de energia elétrica da APS, e passaram para a concessionária pública.

A receita líquida total tem uma projeção de aumento de 7,7% em comparação a 2023, tendo como principal fator o reconhecimento de bens reversíveis à União do antigo terminal STS12 A, no valor total de R\$ 127,9 milhões, com previsão de ser contabilizado em dez./2024. Ao cotejar somente as receitas recorrentes, este aumento é da ordem de 5,0% em 2024, desconsiderando-se também as receitas extraordinárias referente os bens reversíveis da Portofer ocorridos em 2023 de R\$ 70,9 milhões.

Analisando o atual cenário para 2025, há uma tendência de aumento de 7,3% nas receitas tarifárias, com destaque para as receitas com Acostagem (10,5%) e Infraestrutura Terrestre (10,9%). Com relação às receitas financeiras, observa-se um aumento de 20,6% para 2025, principalmente pela projeção de um maior montante disponível para aplicação, bem como o aumento da taxa básica de juros, conforme projeções do Boletim Focus. Cumpre destacar que esse cenário quanto às receitas financeiras pode ser completamente alterado em 2025 com o advento da execução da obra da Ligação Seca Santos Guarujá, onde se prevê um desembolso representativo do que hoje a APS possui em caixa. Como ainda não existem números firmes e diante de muita indefinição até a edição deste plano de negócios, optou-se por considerar, para fins de projeção de receita financeira, o montante de aproximadamente R\$ 3,3 bilhões (caixa médio) ao longo de 2025. As tabelas a seguir (Tabela 4 e Tabela 5) resumem o histórico e projeções das receitas líquidas por tipo.

Tabela 4: Histórico da participação dos tipos de Receitas (Líquidas) – R\$ mil

ANO	TABI +II +III +VI +IX		Áreas Arrendadas		Financeira/Outras		Total Líquido
	R\$ MIL	%	R\$ MIL	%	R\$ MIL	%	R\$ MIL
2023	803.456	41,50%	755.263	39,01%	377.460	19,50%	1.936.180
2024	793.750	38,06%	853.980	40,95%	437.870	20,99%	2.085.601
2025	852.089	40,65%	870.529	41,53%	373.670	17,83%	2.096.287

Nota: 2024 realizado até setembro e previsto de outubro a dezembro.

Tabela 5: Histórico de Receita Líquida com detalhamento de tabela tarifária – R\$ mil

ANO	TABI - Aquaviário	TABI II - Acostagem	TABI III - Terrestre	TAB V, VII e IX - Serviços Gerais	Áreas Arrendadas	Financeiras	Outras	Total Líquido
2023	490.833	79.670	183.948	49.006	755.263	301.412	76.048	1.936.180
2024	483.151	84.519	189.617	36.464	853.980	308.778	129.092	2.085.601
2025	509.570	93.384	210.207	38.927	870.529	372.450	1.220	2.096.287

Nota: 2024 realizado até setembro e previsto de outubro a dezembro.

6.1.1. Receitas tarifária

A APS disponibiliza ampla infraestrutura aos usuários do Porto, de forma a viabilizar o fluxo de cargas e as operações portuárias. Os usuários dessas infraestruturas (aquática e terrestre) e de uma série de outros serviços prestados pela Companhia, em contrapartida, remuneram a Autoridade Portuária.

As tarifas cobradas pela Autoridade Portuária destinam-se a permitir a justa remuneração do capital, o melhoramento e a expansão dos serviços e assegurar o equilíbrio econômico e financeiro da empresa. A Tarifa Portuária[4], vigente é estruturada em conjunto de tabelas correspondentes a cada um dos tipos de serviços prestados pela APS no atendimento aos armadores, operadores portuários

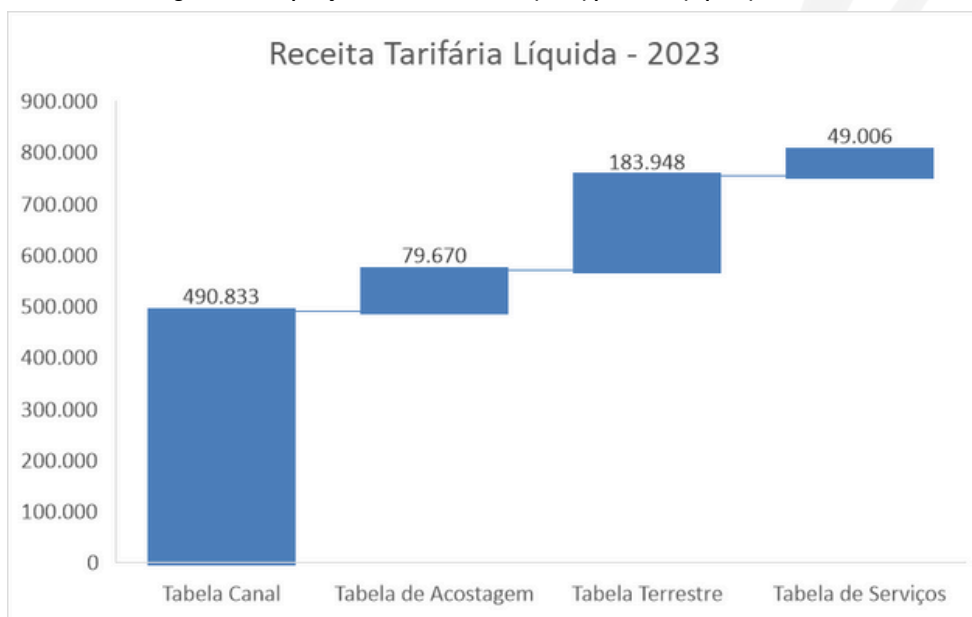
[4] Tarifa do Porto de Santos. APS. Disponível em <https://www.portodesantos.com.br/informacoes-operacionais/operacoes-portuarias/tarifas-portuarias/>.

e demais requisitantes:

- Tabela I – Infraestrutura de Acesso Aquaviário
- Tabela II – Instalações de Acostagem
- Tabela III – Infraestrutura Operacional ou Terrestre
- Tabela VII – Diversos Padronizados
- Tabela IX – Complementares

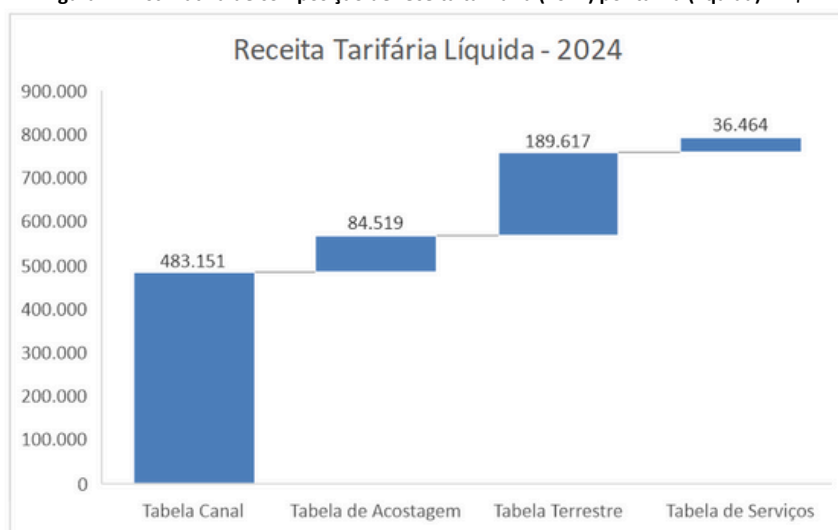
A receita tarifária líquida atingiu em 2023 R\$ 803,5 milhões, sendo 61,1% referente ao uso do canal de navegação, 9,9% à tabela de acostagem, 22,9% à tabela terrestre e 6,1% à tabela de serviços. A Figura abaixo ilustra as receitas por tabela para o ano de 2023.

Figura 11: Composição de receita tarifária (2023) por tarifa (líquida) – R\$ mil



Para 2024, estima-se a receita tarifária líquida de R\$ 793,8 milhões, sendo 60,9% referente ao canal, 10,6% à tabela de acostagem, 23,9% à tabela terrestre, e 4,6% à tabela de serviços. A Figura abaixo ilustra as receitas por tabela para o ano de 2024.

Figura 12: Estimativa de composição de receita tarifária (2024) por tarifa (líquida) – R\$ mil



6.1.2. Receitas patrimonial

As receitas patrimoniais são aquelas oriundas da exploração de áreas da União sob administração da APS. Em geral, subdividem-se em (i) cobrança por utilização de área e (ii) cobrança por movimentação de mercadoria.

6.1.1.2. Panorama das áreas arrendadas e arrendáveis

Atualmente, a APS conta com trinta e um contratos de longo prazo vigentes em seu cadastro, além de dois instrumentos vencidos, porém vigorando normalmente por força de decisão judicial (Localfrio e Deicmar-Bandeirantes) e decisão cautelar/despacho decisório nº4/2023/ASSAD-MPOR/GAB-MPOR (Ecoporto) - prorrogado pela Portaria DIPRE nº 84.2024- bem como três instrumentos de caráter transitório (válidos por até cento e oitenta dias – Transbrasa, Termares e Comportce).

Além dos contratos sub judice, vale destacar, ainda, a existência de instrumentos cujo prazo de outorga encerrar-se-á nos próximos quatro anos (Tabela 6).

Tabela 6: Instrumentos contratuais com vencimento nos próximos 4 anos

CONTRATO				
Nº	Arrendatário Atual	Vigência		Área total arrendada (m²)
		Início	Término	
PRES/019.98	NST - TERMINAIS E LOGÍSTICA S/A (ARM. 30 - LDC)	07/05/98	06/05/28	15.912,00
PRES/019.98-A	NST - TERMINAIS E LOGÍSTICA S/A (ARM. 31 - GBT)	12/07/23	06/05/28	14.952,00
DP 56.2002	TERMINAL 12-A S/A ⁵	02/12/04	01/12/24	9.686,17
01/97	TERMINAL DE GRANÉIS DO GUARUJÁ S/A - TGG	23/08/02	22/08/27	340.000,00
01/97	TERMINAL MARÍTIMO DO GUARUJÁ S/A - TERMAG	23/08/02	22/08/27	158.000,00

6.1.2.2. Renovações de outorgas e contratos de transição

Com a meta de rever todos os contratos que ainda mantinham sua vigência por instrumentos precários (decisões judiciais), a atual gestão da APS assumiu o compromisso de buscar a revogação de tais decisões a fim de estabelecer a negociação dos devidos valores de mercado via contratos de transição, que têm validade de cento e oitenta dias ou até que sejam ultimados os respectivos processos licitatórios para a assunção de novo arrendatário – o que ocorrer primeiro.

Neste sentido, a APS elaborou o Processo Seletivo Simplificado nº 01, 02 e 03/2020, onde disponibilizou áreas que eram ocupadas pelas empresas: Setport, Deicmar-Saboó, Suzano-Paquetá. Após a finalização do processo seletivo, no ano de 2021, foram celebrados três contratos de transição com as empresas Conport (Comportce), Santos Brasil e Bracell, os quais, somados, representaram uma receita adicional de R\$ 1,2 milhões/mês, destacando que a APS foi a pioneira em publicar o referido edital do processo seletivo simplificado. A Figura abaixo ilustra a localização das referidas áreas.

[5] O contrato se encerrará e a área será absorvida pelo Terminal TEC – Terminal Export COFCO LTDA, conforme estabelecido no contrato de arrendamento nº 08/2022.



Figura 13: Áreas contempladas nos novos editais para processo seletivo simplificado.

Foram celebrados novos contratos de transição com essas empresas em 2021, 2022, 2023 e 2024. Atualmente, apenas a Comportce possui o contrato com origem em um dos Processos Seletivos supra, gerando uma receita de aproximadamente R\$ 428.974,84 por mês.

Tais resultados são da equipe comercial da APS, em cumprimento às orientações e normativas da Agência Reguladora (Antaq) e da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), com foco na correta remuneração das áreas arrendadas no Porto de Santos.

Ademais, os demais contratos de transição mencionados no item anterior, Transbrasa e Termares, foram resultados de encerramento de contratos de arrendamento à época, 007/91 e 005/91, respectivamente, que com a autorização da Agência Reguladora, foram celebrados e estão sendo renovados até hoje, gerando, atualmente, R\$ 443.501,84 por mês.

6.1.2.3. Licitações e celebração de novos contratos para áreas ociosas

No que diz respeito ao aumento da arrecadação do Porto, destaca-se a realização da licitação RLE Eletrônico Nº 33/2024. Em 2024, foi concluído o processo licitatório referente à área denominada "Ilha do Tatu", destinada à implantação e operação de um pátio regulador de caminhões, condomínio logístico e atividades acessórias.

A partir de 2025, estão previstos novos leilões, que consolidarão as destinações de áreas definidas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) para o horizonte de curto prazo. Entre os destaques, está o leilão para o arrendamento de um terminal portuário destinado à armazenagem e distribuição de granéis líquidos, especialmente combustíveis, na área STS08, localizada na Alamoia, dentro do complexo portuário de Santos.

Além disso, o governo federal planeja, para 2025, o leilão da área STS10, destinada à movimentação e armazenagem de cargas containerizadas, localizada na região de Saboó/Valongo, no município de Santos-SP.

Adicionalmente, está programado o processo licitatório para a área SSZ33E, destinada a Terminais Retroportuários Alfandegados (TRA), situada no bairro do Jabaquara, em Santos.

Por fim, o Porto dispõe de outras áreas com grande potencial para exploração, que serão modeladas nos próximos anos, com o objetivo de atender às novas demandas provenientes da região de influência do complexo portuário.

6.2. Despesas

A previsão atual dos dispêndios para o exercício de 2024 conforme o Programa de Dispêndios Globais (PDG), pelo regime de competência, é da ordem de R\$2,2 bilhões (Tabela 7).

Tabela 7: Total de dispêndios previstos para 2024 – R\$ mil

DICAR - DISCRIMINAÇÃO DAS APLICAÇÕES DE RECURSOS	ANO 2024
TOTAL DOS DISPÊNDIOS	2.173.920
DISPÊNDIOS DE CAPITAL	180.588
INVESTIMENTO NO ATIVO IMOBILIZADO	83.588
<i>IMOBILIZADO</i>	83.588
- <i>MÓVEIS, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS</i>	1.790
- <i>SISTEMAS DE TECNOLOGIA DA INFORMÁTICA</i>	29.699
- <i>INVESTIMENTOS NO PAC</i>	41.196
- <i>OUTROS INVESTIMENTOS NO ATIVO IMOBILIZADO</i>	10.903
DISTRIBUIÇÃO DE LUCROS AOS ACIONISTAS	97.000
DESPESAS CORRENTES	1.993.332
PESSOAL E DIRIGENTES	395.245
<i>PESSOAL</i>	390.113
- <i>PESSOAL + ENCARGOS, BENEFÍCIOS E TREINAMENTO</i>	295.178
- <i>DESLIGAMENTO E PÓS EMPREGO</i>	4.310
- <i>DEMANDAS TRABALHISTAS, PESSOAL CEDIDO E OUTRAS DESPESAS</i>	90.626
- <i>DESPESAS COM DIRIGENTES</i>	4.321
- <i>DESPESAS COM CONSELHEIROS E COMITÊS</i>	810
OUTROS CUSTEIOS	1.598.087
- <i>MATERIAIS E PRODUTOS</i>	4.967
- <i>SERVIÇOS DE TERCEIROS</i>	331.109
- <i>TRIBUTOS</i>	663.956
- <i>DESPESAS FINANCEIRAS</i>	59.320
- <i>OUTRAS DESPESAS CORRENTES</i>	186.841
- <i>DEPRECIÇÃO, AMORTIZAÇÃO E EXAUSTÃO</i>	49.636
- <i>PROVISÕES</i>	302.258

Nota: 2024 realizado até setembro e previsto de outubro a dezembro.

6.3. Orçamento de investimentos

Os investimentos autorizados na LOA para 2024 somam R\$ 375,5 milhões. A ação 4103, qual seja, Manutenção e Adequação de Ativos de Informática é a mais representativa, com um limite de R\$ 77,5 milhões, seguida pela ação 12NK, Reforço de Berço da Ilha Barnabé, atingindo o montante de R\$ 74,6 milhões.

Para uma gestão mais realista, a APS revisou o total de investimentos de R\$ 375,5 milhões para R\$ 83,6 milhões.

O saldo de exercício anterior, conforme tabela 8, refere-se à ação 14KM: Implantação de Sistema Portuário de Monitoramento de Cargas e da Cadeia Logística, no valor total repassado à APS de R\$ 2,0 milhões, que já havia sido integralizada ao Capital Social da Companhia, e permaneceu como recursos do tesouro. O valor estimado de gasto desta ação para 2024 é de R\$ 1,3 milhão, conforme tabela 9.

Já para 2025, a proposta inicial do Orçamento de Investimentos da APS enviada à SNPTA foi de R\$ 259,1 milhões, e a ação de investimento de maior monta é a ação 4103, Aquisição de Bens de TI, no valor de R\$ 38,8 milhões, tendo em vista diversos novos projetos da área de TI, com destaque para o sistema Anti-Drone; outra ação que merece destaque é a 1C66, Implantação da Avenida Perimetral na Margem Esquerda do Porto de Santos, no total de R\$ 36,3 milhões, sendo que já foi contratada a empresa que irá desenvolver o projeto básico da obra.

Destacando que todos os investimentos serão custeados por fontes de geração própria, com exceção da ação 14KM, como já explicado, que tem como previsão o valor de R\$ 1,3 milhão, sendo R\$ 1,1 milhão de recursos do tesouro (saldo de exercício anterior) e R\$ 176 mil de recursos próprios. As tabelas 8 e 9 ilustram as previsões de investimentos.

Tabela 8: Orçamento de investimentos previstos - R\$ mil

ANO 2024					
	SALDO EXERC. ANT.	RESTOS A PAGAR	TOTAL TESOURO	RECURSOS PRÓPRIOS	TOTAL
TOTAL DOS INVESTIMENTOS	1.132	0	1.132	82.456	83.588

ANO 2025					
	SALDO EXERC. ANT.	RESTOS A PAGAR	TOTAL TESOURO	RECURSOS PRÓPRIOS	TOTAL
TOTAL DOS INVESTIMENTOS	1.132	0	1.132	257.935	259.067

Tabela 9: Orçamento de investimentos previstos detalhado - R\$ mil

AÇÃO	2024			2025		
	Tesouro	Recursos próprios	Total	Tesouro	Recursos próprios	Total
12NK - REFORÇO BERÇO ILHA BARNABÉ	-	192	192	-	23.221	23.221
143Y - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÕES GERAIS	-	9.595	9.595	-	31.263	31.263
14KJ - VTMIS	-	1.238	1.238	-	33.841	33.841
14KM - MONITORAMENTO DE CARGAS	1.132	176	1.308	1.132	176	1.308
14RC - RESÍDUOS SÓLIDOS	-	-	-	-	11.000	11.000
15N8 - ACESSO RODOVIÁRIO ILHA BARNABÉ	-	-	-	-	10.000	10.000
15N9 - REURBANIZAÇÃO BACIA CANAL 4	-	-	-	-	-	-
1C66 - PERIMETRAL MARGEM ESQUERDA	-	8.063	8.063	-	36.286	36.286
1C67 - PERIMETRAL MARGEM DIREITA	-	10.416	10.416	-	23.467	23.467
15X3 - DRAGAGEM A PROFUNDAMENTO BERÇOS	-	13.883	13.883	-	-	-
15ZZ - LIGAÇÃO SECA SANTOS/GUARUJÁ	-	5.760	5.760	-	25.962	25.962
162Y - DRAGAGEM A PROFUNDAMENTO CANAL	-	1.645	1.645	-	22.305	22.305
20HL - ESTUDOS E PROJETOS P/ INFR. PORTUÁRIA	-	-	-	-	-	-
20HM - ESTUDOS P/ DESENV. SETOR PORTUÁRIO	-	-	-	-	-	-
4102 - BENS MÓVEIS	-	1.790	1.790	-	1.606	1.606
4103 - INFORMÁTICA	-	29.699	29.699	-	38.809	38.809
TOTAL	1.132	82.456	83.588	1.132	257.935	259.067

6.4. Receitas e despesas projetadas

6.4.1. Cenários de receitas

Cenário Base

O cenário base de projeção de receitas líquidas para 2024 totaliza R\$ 2,1 bilhões, sendo que pela primeira vez a Receita Patrimonial supera o faturamento da Receita Tarifária, em decorrência de novos contratos de arrendamento, como STS 08 A (Petrobrás) e BTP. Quanto à 2025, estima-se uma receita líquida de R\$ 2,1 bilhões, com forte destaque para a Receita de Infraestrutura Terrestre (tabela III) e Acostagem (tabela II). Tendo em vista as indefinições quando se dará a realização de novos leilões, optou-se por retirar da previsão de Receita Patrimonial as arrecadações com arrendamento, movimentação e valores de outorga, apresentando um cenário mais conservador. Destacamos também o forte crescimento das receitas financeiras, tendo em vista o montante disponível para aplicação ser de R\$ 3,3 bilhões (caixa médio), além do aumento da taxa básica de juros para 2025. O cenário base é demonstrado na tabela 10.

Tabela 10: Cenário base de receita líquida 2024/2025 – R\$ mil

Base	2024	2025
Receita Patrimonial	853.980	870.529
Receita Tarifária	793.750	852.089
TAB I	483.151	509.570
TAB II	84.519	93.384
TAB III	189.617	210.207
TAB V, VII e IX	36.464	38.927
Financeira	308.778	372.450
Outros Recorrentes	129.092	1.220
Receita Líquida Total	2.085.601	2.096.287

Cenário Otimista

Para o cenário otimista, foi utilizado como premissa um adicional de crescimento de cinco pontos percentuais em relação ao cenário base. Não consideramos neste cenário variações das receitas patrimoniais, por não terem a mesma volatilidade da receita tarifária, que é impactada pela oscilação da movimentação no Porto de Santos.

Base	2024	2025
Receita Patrimonial	853.980	870.529
Receita Tarifária	833.438	894.693
TAB I	507.308	535.048
TAB II	88.745	98.054
TAB III	199.098	220.718
TAB V, VII e IX	38.287	40.873
Financeira	308.778	391.072
Outros Recorrentes	129.092	1.281
Receita Líquida Total	2.125.288	2.157.575

Cenário Pessimista

Para o cenário pessimista, foi utilizado como premissa a redução de dez pontos percentuais em relação ao cenário base. Não consideramos neste cenário variações das receitas patrimoniais, por não terem a mesma volatilidade da receita tarifária, que é impactada pela oscilação da movimentação no Porto de Santos.

Tabela 12: Cenário pessimista de receita líquida 2024/2025 – R\$ mil

Base	2024	2025
Receita Patrimonial	853.980	870.529
Receita Tarifária	714.375	766.880
TAB I	434.836	458.613
TAB II	76.067	84.046
TAB III	170.655	189.187
TAB V, VII e IX	32.818	35.034
Financeira	308.778	335.205
Outros Recorrentes	129.092	1.098
Receita Líquida Total	2.006.226	1.973.711

6.4.2. Dispêndios – projeções

A previsão revisada do PDG para 2025, projeta um dispêndio de R\$ 2,6 bilhões, 19,6% superior ao exercício de 2024.

Este aumento é resultante, principalmente:

- das despesas decorrentes do Acordo que será realizado com o Portus;
- da contratação de 242 novos colaboradores aprovados em concurso público realizado em 2024, impactando a rubrica de pessoal, encargos e benefícios;
- do Programa de Incentivo de Demissão Voluntária - PIDV projetado para o exercício;
- do aumento na rubrica de serviços de terceiros;

- de dispêndios de capital projetados em R\$ 369,1 milhões, já considerando o início dos estudos com a ligação seca Santos-Guarujá. Cumpre destacar que em 2024 os investimentos apresentados demonstram uma tendência de execução, enquanto em 2025 são os valores considerados na Proposta de Lei Orçamentária – PLOA, encaminhada ao MPOR.

A tabela 13 demonstra detalhadamente os dispêndios com todas as rubricas.

Tabela 13: Total de dispêndios previstos para 2024/2025 – R\$ mil

DICAR - DISCRIMINAÇÃO DAS APLICAÇÕES DE RECURSOS	ANO 2024	ANO 2025
TOTAL DOS DISPÊNDIOS	2.173.920	2.600.917
DISPÊNDIOS DE CAPITAL	180.588	369.067
INVESTIMENTO NO ATIVO IMOBILIZADO	83.588	259.067
<i>IMOBILIZADO</i>	<i>83.588</i>	<i>259.067</i>
- <i>MÓVEIS, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS</i>	<i>1.790</i>	<i>1.606</i>
- <i>SISTEMAS DE TECNOLOGIA DA INFORMÁTICA</i>	<i>29.699</i>	<i>38.809</i>
- <i>INVESTIMENTOS NO PAC</i>	<i>41.196</i>	<i>165.081</i>
- <i>OUTROS INVESTIMENTOS NO ATIVO IMOBILIZADO</i>	<i>10.903</i>	<i>53.571</i>
DESTRIBUIÇÃO DE LUCROS AOS ACIONISTAS	97.000	110.000
DESPESAS CORRENTES	1.993.332	2.231.850
PESSOAL E DIRIGENTES	395.245	513.123
<i>PESSOAL</i>	<i>390.113</i>	<i>507.674</i>
- <i>PESSOAL + ENCARGOS, BENEFÍCIOS E TREINAMENTO</i>	<i>295.178</i>	<i>326.373</i>
- <i>DESLIGAMENTO E PÓS EMPREGO</i>	<i>4.310</i>	<i>85.301</i>
- <i>DEMANDAS TRABALHISTAS, PESSOAL CEDIDO E OUTRAS DESPESAS</i>	<i>90.626</i>	<i>96.000</i>
- <i>DESPESAS COM DIRIGENTES</i>	<i>4.321</i>	<i>4.522</i>
- <i>DESPESAS COM CONSELHEIROS E COMITÊS</i>	<i>810</i>	<i>927</i>
OUTROS CUSTEIOS	1.598.087	1.718.727
- <i>MATERIAIS E PRODUTOS</i>	<i>4.967</i>	<i>3.626</i>
- <i>SERVIÇOS DE TERCEIROS</i>	<i>331.109</i>	<i>457.770</i>
- <i>TRIBUTOS</i>	<i>663.956</i>	<i>604.341</i>
- <i>DESPESAS FINANCEIRAS</i>	<i>59.320</i>	<i>74.364</i>
- <i>OUTRAS DESPESAS CORRENTES</i>	<i>186.841</i>	<i>480.502</i>
- <i>DEPRECIÇÃO, AMORTIZAÇÃO E EXAUSTÃO</i>	<i>49.636</i>	<i>52.950</i>
- <i>PROVISÕES</i>	<i>302.258</i>	<i>45.174</i>

6.5. Projeções de resultados financeiros

A projeção atualizada para o exercício de 2024 aponta para um resultado contábil superavitário de R\$ 409,2 milhões ante R\$ 465,0 milhões projetado para o ano de 2025. Analisando o quadro, observa-se um grande aumento nas receitas estimadas tarifárias brutas em 7,4%, devido à estimativa no aumento no número de atracções para 2025. As receitas financeiras apresentam aumento de 20,6%, impulsionadas fortemente pelas receitas com aplicações financeiras, em função do aumento do montante disponível para aplicação bem como pelo aumento da taxa básica de juros.

As despesas correntes estimadas totais apresentam aumento de 12,0% para 2025; entretanto, algumas rubricas, como a de pessoal e encargos sofrem forte aumento causado pelo efeito do concurso público e PIDV, além da rubrica “Outras despesas Correntes”, em decorrência do acordo do Portus. A tabela 14 a seguir evidencia as estimativas por rubricas.

O resultado projetado do PDG para 2025 apresenta queda de 58,0%. Cumpre destacar que as despesas são estimadas considerando que serão executadas em sua totalidade, enquanto em 2024, os números apresentados referem-se ao real até setembro/24 e previsto de outubro a dezembro de 2024.

Tabela 14: Projeções de resultado para 2024/2025 – R\$ mil

PROGRAMA DE DISPÊNDIOS GLOBAIS - PDG	ANO 2024	ANO 2025
DICOR - TOTAL DE RECURSOS	2.402.499	2.696.887
RECEITAS DE CAPITAL	0	0
AUMENTO DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO	0	0
RECEITAS CORRENTES	2.402.499	2.696.887
VENDA DE PRODUTOS E SERVIÇOS	927.795	996.092
ALUGUEL	941.000	959.261
RECEITAS FINANCEIRAS	323.836	390.613
RENDAS DE APLICAÇÕES FINANCEIRAS	280.180	366.291
OUTRAS RECEITAS FINANCEIRAS	43.656	24.322
OUTRAS RECEITAS CORRENTES	131.628	1.220
REVERSÕES DE PROVISÕES	78.239	349.702
DICAR - TOTAL DOS DISPÊNDIOS	2.173.920	2.600.917
DISPÊNDIOS DE CAPITAL	180.588	369.067
INVESTIMENTO NO ATIVO IMOBILIZADO	83.588	259.067
IMOBILIZADO	83.588	259.067
- MÓVEIS, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS	1.790	1.606
- SISTEMAS DE TECNOLOGIA DA INFORMÁTICA	29.699	38.809
- INVESTIMENTOS NO PAC	41.196	165.081
- OUTROS INVESTIMENTOS NO ATIVO IMOBILIZADO	10.903	53.571
DESTRIBUIÇÃO DE LUCROS AOS ACIONISTAS	97.000	110.000
DESPESAS CORRENTES	1.993.332	2.231.850
PESSOAL E DIRIGENTES	395.245	513.123
PESSOAL	390.113	507.674
- PESSOAL + ENCARGOS, BENEFÍCIOS E TREINAMENTO	295.178	326.373
- DESLIGAMENTO E PÓS EMPREGO	4.310	85.301
- DEMANDAS TRABALHISTAS, PESSOAL CEDIDO E OUTRAS DESPESAS	90.626	96.000
- DESPESAS COM DIRIGENTES	4.321	4.522
- DESPESAS COM CONSELHEIROS E COMITÊS	810	927
OUTROS CUSTEIOS	1.598.087	1.718.727
- MATERIAIS E PRODUTOS	4.967	3.626
- SERVIÇOS DE TERCEIROS	331.109	457.770
- TRIBUTOS	663.956	604.341
- DESPESAS FINANCEIRAS	59.320	74.364
- OUTRAS DESPESAS CORRENTES	186.841	480.502
- DEPRECIAÇÃO, AMORTIZAÇÃO E EXAUSTÃO	49.636	52.950
- PROVISÕES	302.258	45.174
RESULTADO PDG	228.579	95.971
RESULTADO CONTÁBIL (exclui Receitas e Dispêndios de Capital)	409.167	465.038

7. Considerações finais

O Plano de Negócios para 2025 destaca informações relevantes sobre a Autoridade Portuária de Santos (APS), com os resultados alcançados em 2023/2024 e suas projeções econômico-financeiras para o exercício de 2025.

A APS permanece na busca da inovação em seus processos, do estabelecimento de parcerias com o setor privado e, numa visão mais abrangente, do fortalecimento da relação Porto-cidades. Diversos projetos conjuntos com as administrações municipais e com universidades da região têm sido conduzidos, para a melhoria da qualidade de vida na região e uma capacitação adequada de profissionais para suprir as necessidades de mão de obra do Porto.

Com os investimentos e as transformações em andamento e as planejadas, a APS projeta um crescimento na infraestrutura disponibilizada no Porto de Santos e um aumento na receita que propicie recursos para uma crescente transformação que garanta eficiência e ampliação de seu mercado.

A APS tem trabalhado para acelerar projetos considerados fundamentais para o crescimento do complexo marítimo, como o aprofundamento do canal de navegação para 16 ou 17 metros. O planejamento da Companhia inclui ainda a construção do túnel Santos-Guarujá, o início das obras da Avenida Perimetral da Margem Esquerda e a entrega e conclusão do viaduto sobre a ferrovia na Avenida Mário Covas Júnior. A inauguração da primeira fase do Parque Valongo, no Centro Histórico, pela Prefeitura de Santos, no dia 5 de julho de 2024, representou uma grande conquista para Santos, com resgate da rica história do Porto e da cidade.

A Companhia segue comprometida na busca pela excelência, com o objetivo de entregar valor aos nossos clientes, parceiros e colaboradores, em uma jornada guiada pela inovação, qualidade e melhoria contínua.