

# COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ



## Plano de Negócios 2019



## **COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ – CDC**

Telefone: 55 85 3266.8908

Praça Amigos da Marinha, s/n, Mucuripe.

CEP 60.180-422 / Fortaleza – Ceará

CNPJ: 07.223.670/0001-16

### **GESTÃO**

Diretor Presidente: Cesar Augusto Pinheiro

Diretor de Administração e Finanças: Jeferson Cavalcante de Lucena

Diretor Comercial: Mario Jorge Cavalcanti Moreira

Diretor de Infraestrutura e Gestão Portuária: Claudio Henrique Pereira D'Alencar

### **EQUIPE TÉCNICA**

Allysson Costa de Oliveira - Coordenadoria de Planejamento Estratégico (CODPLA)

Francisco Humberto C Branco Araujo – Diretoria de Administração e Finanças (DIAFIN)

Raimundo Oliveira - Coordenadoria de Segurança, Meio Ambiente e Saúde (CODSMS)

Telma Leite Moraes – Coordenadoria de Gestão e Negócios (CODGEN)

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	5
1.1. CONTEXTO.....	5
1.2. JUSTIFICATIVA.....	5
1.3. OBJETIVOS .....	5
1.4. ESTRUTURA METODOLÓGICA.....	5
1.5. SUMÁRIO .....	5
2. DESCRIÇÃO DA EMPRESA .....	6
2.1. BREVE HISTÓRICO.....	6
2.2. ATRIBUIÇÕES .....	6
2.3. CAPITAL SOCIAL.....	9
2.4. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL.....	9
2.5. ORGANOGRAMA.....	10
2.6. ADMINISTRADORES.....	11
2.7. NEGÓCIO.....	11
2.8. MISSÃO.....	11
2.9. VISÃO.....	11
2.10. VALOR .....	11
3. O PORTO DE FORTALEZA .....	11
3.1. LOCALIZAÇÃO.....	11
3.2. ZONA DE INFLUÊNCIA .....	11
3.3. ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO .....	12
3.3.1. ACESSOS .....	14
3.3.2. INSTALAÇÕES.....	18
4. ANÁLISE DE MERCADO .....	24
4.1. ESTUDO DOS CLIENTES .....	24
4.2. ESTUDO DA CONCORRÊNCIA .....	27
4.3. PRINCIPAIS PORTOS DA REGIÃO .....	30
4.4. MOVIMENTAÇÃO DE CARGA.....	35
5. PLANO COMERCIAL .....	38
5.1. SERVIÇOS OFERECIDOS .....	38
5.2. TARIFA PORTUÁRIA.....	39
5.3. PROJEÇÃO DE CARGAS.....	39



5.4. ARRENDAMENTOS .....	43
5.5. ESTRATÉGIA MERCADOLÓGICA .....	48
6. PLANEJAMENTO FINANCEIRO .....	50
6.1. PREMISSAS.....	51
6.2. PROJEÇÃO DE RESULTADOS.....	53
6.3. ORÇAMENTO DE INVESTIMENTO.....	54
6.4. GESTÃO DE RISCO .....	55
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	57

## **1. INTRODUÇÃO**

### **1.1. CONTEXTO:**

O presente Plano de Negócios foi cuidadosamente desenvolvido pela equipe da CDC num esforço conjunto entre todas as Diretorias e demais setores da empresa. Na elaboração deste trabalho, foram consideradas diversas premissas balizadoras que representam um passo significativo para o desenvolvimento da Estratégia de Longo prazo – Planejamento Estratégico, que se encontra em curso, para a Companhia Docas do Ceará.

### **1.2. JUSTIFICATIVA**

O plano justifica-se pela necessidade que a empresa tem de atender ao disposto no art.37, parágrafo 1º, inciso I do Decreto 8.945 de 27.12.2016, bem como ao art. 53, inciso XIX do Estatuto Social da CDC, como também se alinhar ao novo marco regulatório que prevê um mercado portuário cada vez mais competitivo.

### **1.3. OBJETIVOS**

O plano de Negócios 2019 tem o objetivo de servir como um guia para as decisões estratégicas da empresa no próximo ano, provendo informações relevantes sobre a situação econômico-financeira da empresa, além da descrição sobre futuros investimentos e gerenciamento de riscos dos projetos da Companhia.

Procura auxiliar o acompanhamento da execução orçamentária e oferecer suporte às análises de eventuais revisões do Plano de Dispêndios Globais – PDG.

### **1.4. ESTRUTURA MERCADOLÓGICA**

O trabalho foi estruturado em itens temáticos, de forma a contemplar todo o conteúdo previstos nos objetivos definidos. O Plano aborda, ainda, temas que contribuirão de forma efetiva para a tomada de decisões estratégicas em 2019, considerando a formulação de projeção de resultado com cenários alternativos de resultados e uma análise do mercado.

## **1.5. SUMÁRIO**

O primeiro item, INTRODUÇÃO, contextualiza o produto do trabalho descrevendo justificativa, objetivos, estrutura metodológica, assim como o sumário dos itens do Plano de Negócios.

Os demais itens abordam; a descrição da CDC, as características do Porto de Fortaleza, a análise de mercado, o Plano Comercial, o Plano Financeiro e encerra o Plano de Negócios 2019 com uma construção de cenários, assim como apresenta as considerações finais.

## **2. DESCRIÇÃO DA EMPRESA**

### **2.1 - BREVE HISTÓRICO**

A COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ (CDC), empresa pública constituída sob a forma de sociedade anônima de capital fechado, vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, é regida por este Estatuto, especialmente, pelo decreto de criação, Decreto 54.046, de 23 de julho de 1964, pela Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016 e pelo Decreto nº 8.945, de 27 de dezembro de 2016, e demais legislações aplicáveis.

Dirigida por um órgão colegiado, com quatro diretorias, a CDC trabalha para fazer com que o Porto de Fortaleza, também chamado Porto do Mucuripe, seja cada vez mais um importante fator de desenvolvimento do Estado do Ceará, valorizando nossa economia e sustentabilidade, nossas indústrias, comércio e riquezas e, principalmente, contribuindo para a geração de trabalho e renda no Ceará e no Nordeste.

### **2.2 - ATRIBUIÇÕES:**

Para realização de seu objeto social, compete à CDC, sem exclusão de outros casos atribuídos em lei, e à Administração do Porto Organizado, em especial a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, o Decreto 9.048, de 10 de maio de 2017, e o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013:

- I. Cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;
- II. Assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;
- III. Pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas

- pelo poder concedente;
- IV. Arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;
  - V. Fiscalizar ou executar as obras de construção reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;
  - VI. Fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;
  - VII. Promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;
  - VIII. Autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvida as demais autoridades do porto;
  - IX. Autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;
  - X. Suspende operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;
  - XI. Reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;
  - XII. Adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;
  - XIII. Prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;
  - XIV. Estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, e as jornadas de trabalho no cais de uso público;
  - XV. Organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente;
  - XVI. Promover a realização de obras e serviços de construção e melhoramento dos portos, de suas infraestruturas de proteção e de acesso aquaviário sob sua jurisdição ou responsabilidade;
  - XVII. Promover a realização de obras e serviços necessários à proteção dos portos ou de seus acessos, sob sua jurisdição ou responsabilidade;
  - XVIII. Fiscalizar as áreas e instalações portuárias arrendadas, dentro dos limites dos

portos organizados da CDC;

- XIX. Elaborar, revisar e submeter à aprovação do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ dos portos sob sua competência ou cuja administração esteja sob sua responsabilidade;
- XX. Estabelecer, se necessário, escritórios ou representações;
- XXI. Elaborar o edital e realizar os procedimentos licitatórios para contratos de concessão e arrendamentos, sempre que determinado pela Secretaria Nacional de Portos, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, nos termos do §5º do art. 6º da Lei nº 12.815/ 2013;
- XXII. Estabelecer o regulamento de exploração do porto, observadas as diretrizes da Secretaria Nacional de Portos, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil;
- XXIII. Decidir sobre conflitos que envolvam agentes que atuam no porto organizado, ressalvadas as competências das demais autoridades públicas;
- XXIV. Explorar, direta ou indiretamente, as áreas não afetadas às operações portuárias, desde que as destinações estejam previstas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto a critério da Secretaria Nacional de Portos, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil;
- XXV. Exercer a coordenação das comissões locais de autoridades nos portos.

Parágrafo único. O disposto nos incisos IX e X do caput não se aplicam à embarcação militar que não esteja praticando comércio, nos termos do § 3º do art. 17 da Lei nº 12.815/2013.

### **2.3 - CAPITAL SOCIAL, AÇÕES E ACIONISTAS**

O capital social da CDC é de R\$ 332.778.173,27 (trezentos e trinta e dois milhões, setecentos e setenta e oito mil, cento e setenta e três reais e vinte e sete centavos), representado por 27.485.113.672 ações, sem valor nominal, sendo 17.948.605.801 ações ordinárias e 9.536.507.871 ações preferenciais.

Atualmente, o quadro de pessoal da empresa é composto por 138 empregados, sendo 92 com vínculo distribuídos em 19 empregados de nível superior e 73 de nível médio. Os demais são sem vínculos empregatícios, ocupantes de cargos comissionados e gratificação técnica.

### **2.4 – ESTRUTURA ORGANIZACIONAL:**

Os órgãos superiores da administração da CDC são exercidos pelo Conselho de Administração e pela Diretoria Executiva.

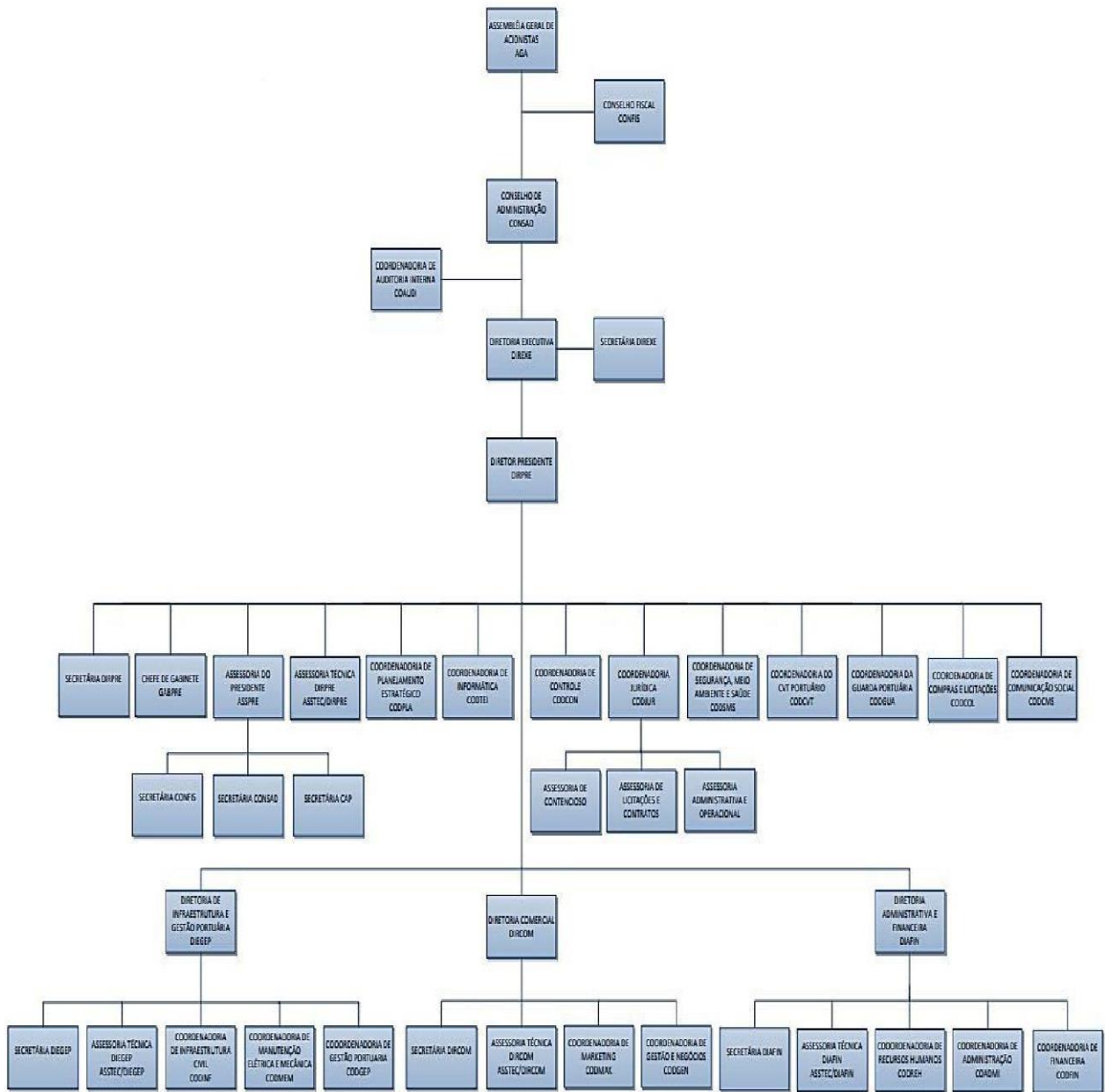
O Conselho de Administração é composto:

- I. Pelo seu Presidente, indicado pela SNP/MTPA;
- II. Por um membro indicado pelo MPOG;
- III. Por um membro indicado pelo Ministério dos Transportes;
- IV. Um membro indicado pelos acionistas minoritários e
- V. Dois membros indicados pelo CAP – um da classe de empresários e outro da classe de trabalhadores.

A Diretoria Executiva é composta pela:

- VI. Diretoria Presidência (DP);
- VII. Diretoria de Infraestrutura e Gestão Portuária (DI);
- VIII. Diretoria Comercial (DC);
- IX. Diretoria de Administração e Finanças (DF);
- X. O setor de Auditoria Interna está subordinado ao Conselho de Administração.

## 2.5. ORGANOGRAMA



## **2.6. ADMINISTRADORES**

- Diretor Presidente: Cesar Augusto Pinheiro
- Diretor de Administração e Finanças: Jeferson Cavalcante de Lucena
- Diretor Comercial: Mario Jorge Cavalcante Moreira
- Diretor de Infraestrutura e Gestão Portuária: Claudio Henrique Pereira D’Alencar

## **2.7. NEGÓCIO**

Oferecer facilidades de infra e superestrutura às operações portuárias

## **2.8. MISSÃO:**

Desenvolver, administrar e fiscalizar o Porto de Fortaleza, oferecendo serviços e infraestrutura eficientes aos armadores, arrendatários e operadores portuários, bem como apoiar o poder público, o comércio e o desenvolvimento econômico com responsabilidade sócio ambiente

## **2.9. VISÃO**

Ser um porto de referência pela excelência dos seus serviços e comprometido com a satisfação dos clientes internos e externos.

## **2.10. VALOR**

### **Inovação e ética**

Evolução técnica contínua, antevendo tendências, promovendo a eficiência dos serviços portuários e a sustentabilidade.

Promoção da ética e transparência nas relações interpessoais com todos públicos com os quais nos relacionamos: colaboradores, clientes, autoridades, fornecedores, sociedade.

## **3. PORTO DE FORTALEZA**

### **3.1. LOCALIZAÇÃO**

O Porto de Fortaleza ou Porto do Mucuripe, como é mais conhecido, localiza-se na Enseada do Mucuripe, cidade de Fortaleza, Capital do Estado do Ceará.

### **3.2. ZONA DE INFLUÊNCIA**

Engloba todo o Estado do Ceará, parte do Maranhão, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Paraíba. Estende-se ainda às regiões Norte e Centro Oeste, ao Vale do São Francisco e outras áreas de alcance de distribuição de cargas movimentadas no Porto.



### 3.3. ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

A área do Porto Organizado do Mucuripe é definida pelo Decreto nº 4.333, de 12 de agosto de 2002 e publicado no D.O.U. no dia 13 de agosto de 2002.

A área é constituída:

I - Pelas instalações portuárias terrestres e marítimas, delimitadas pela poligonal definida pelos vértices de coordenadas geográficas, abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, silos, rampas ro-ro, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Fortaleza, ou sob sua guarda e responsabilidade;

II – Pela infraestrutura de proteção e acesso Aquaviário, tais como áreas de

fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a este, até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no inciso I deste artigo, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por órgão do Poder Público.

Apresenta as seguintes características:

**CANAL DE ACESSO**

Comprimento	3.500 m
Largura	160 m
Profundidade Média	14 m

**CAIS ACOSTÁVEL**

Comprimento	1.054 m
Profundidade Mínima	3,60 m
Profundidade Máxima	13,00 m

**PIER PETROLEIRO**

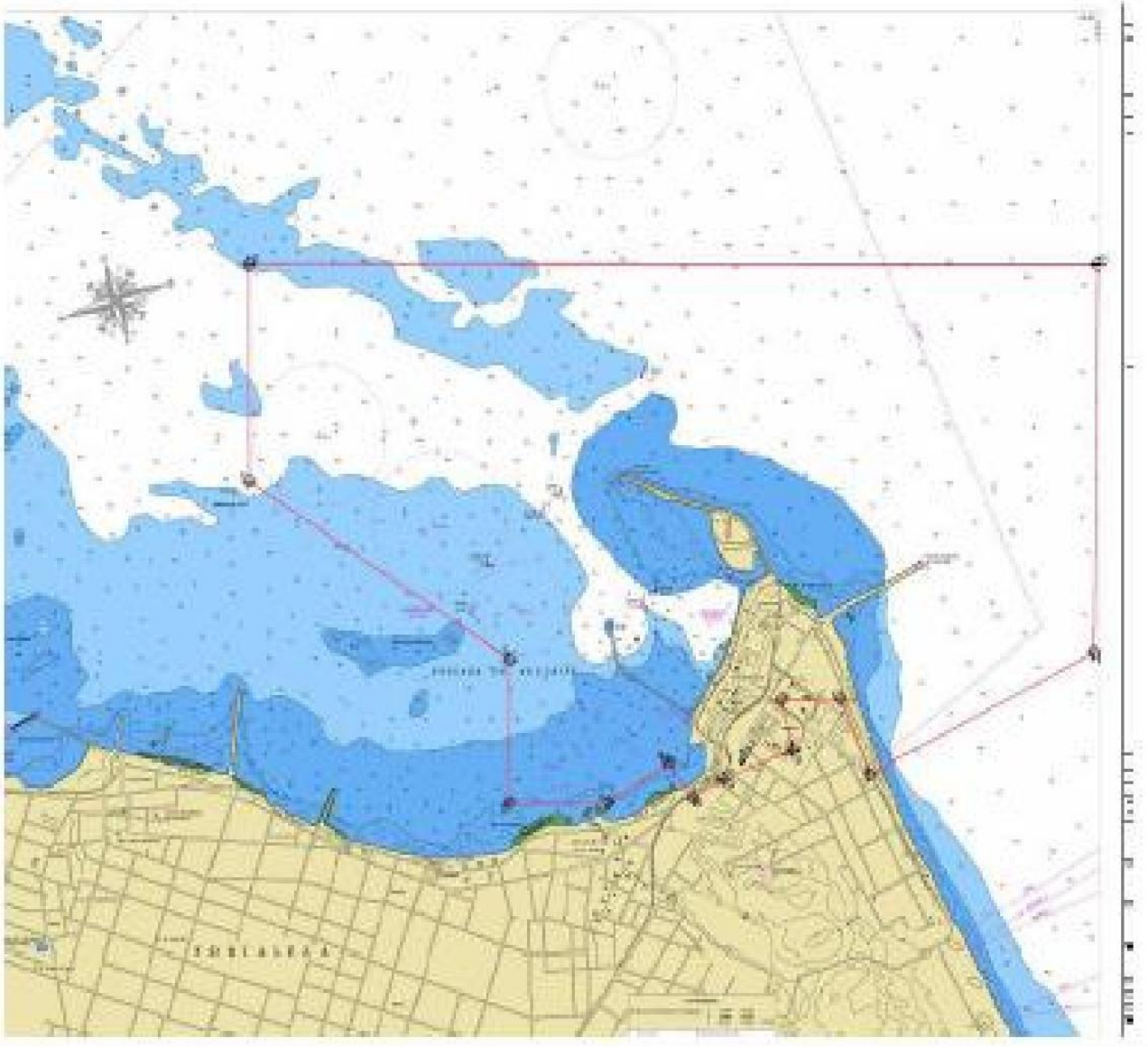
Comprimento	90 m
Profundidade	14 m
Capacidade para 02 petroleiros	

**TERMINAL DE PASSAGEIROS**

Comprimento cais	350 m
Profundidade	12 m

### 3.3.1. ACESSOS

#### ACESSO AQUAVIÁRIO

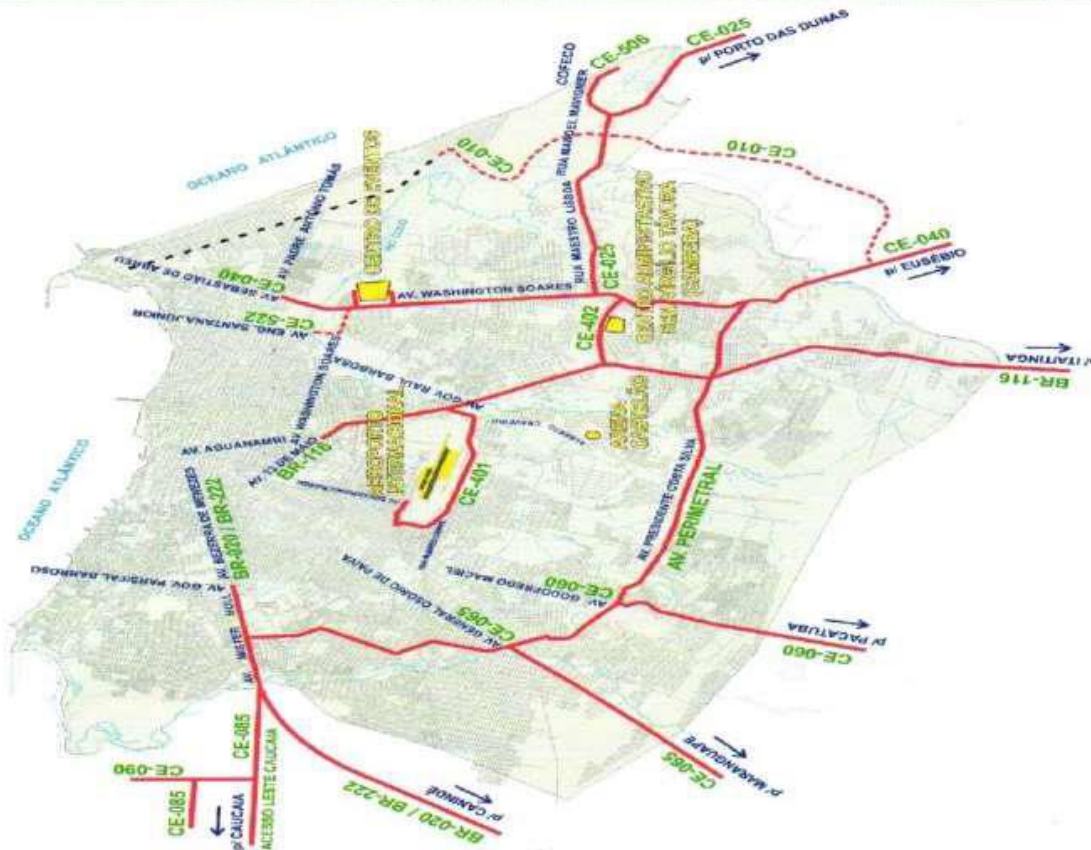


O acesso aquaviário ao Porto do Mucuripe encontra-se mostrado na carta náutica DHN-701. O canal de acesso tem cerca de 3.500 m de extensão e 160 m de largura. Trata-se de um canal retilíneo que conduz diretamente à bacia de evolução, demarcado por doze boias luminosas. O calado máximo recomendado no canal de acesso, com recursos da preamar, é de

10,8 m e a velocidade máxima permitida é de 10 nós. Não são permitidos cruzamentos no canal de acesso.

## ACESSO RODOVIÁRIO

### CIDADE DE FORTALEZA



#### Ligação 1: BR 116

Essa ligação ocorre pela BR-116, do limite do município até o viaduto da Av. Raul Barbosa. Esta última cruza a Via Expressa que faz ligação com o porto.

#### Ligação 2: Distrito Industrial

Nessa ligação segue-se para o anel rodoviário do DNIT até a BR-116 e interligando-se à Ligação

#### Ligação 3: BR-222

Essa ligação utiliza a BR-222 (Av. Mister Hull) e a Av. Bezerra de Menezes até o cruzamento com a Av. José Bastos, integrante do 1º Anel Expresso, seguindo por esta até o cruzamento com a BR-116, conectando-se, a partir deste ponto, com a Ligação 1.

## Ligação 4 CE- 085

Essa rodovia estadual é conhecida por Rodovia Estruturante ou Rota do Sol Poente. A via possui aproximadamente 390 quilômetros de extensão, com início na cidade de Caucaia/CE e término na divisa dos estados de Ceará e Piauí.

## O Anel Viário de Fortaleza

Possui 26 quilômetros de extensão, ligando as rodovias BR-116, CE-060, CE065, BR-020 E BR-222 próximo a cidade de Fortaleza.

## FERROVIÁRIO



O acesso ferroviário ao porto de Fortaleza é servido por um ramal a partir do entroncamento das linhas oeste e sul da concessionária Ferrovia Transnordestina Logística (FTL). Extensão: 15,689 km

## DUTOVIÁRIO



O sistema dutoviário do porto de Fortaleza para descarga de petroleiros e óleos vegetais é composto por uma dutovia com 4,40m metros de largura paralela a pista de rolamento da ponte de acesso, apoiando vários oleodutos e dutos de água e óleos vegetais com as características abaixo:

Duto(Tag)	Diâmetro	Extensão(km)	Produto
6"-HC-400214-Ba	6"	0,51	MF -180 / MF - 380
8"-HC-400213-Ba	8"	0,68	MF – 180 / MF – 380
10"-HC-400589-Ba	10"	1,80	Lubrificante NH - 140
8"-HC-400596-Ba	8"	1,80	Lubrificante – NH - 20
8"-HC-400581-Ba	8"	1,80	ISOVOLT
8"-HC-400598-Ba	8"	1,80	Lubrificante NH - 10
10"-GLL-6112001-Cb	10"	1,80	GLP
6"-GLV– 6112001 Cb	6"	1,80	Diesel Marítimo / MGO
12"-DS/QE-300601 -Ba	12"	1,80	Diesel / QAV

12"-GA/AL – 300601-Ba	12"	1,80	Gasolina / Etanol
16"-OC/ 300601- Ba	16"	1,80	Óleo Combustível / MF
18"-PE- 6112001- Ba	18"	1,80	Petróleo
12"-DS-6113 – 250 - Ba	12"	2,65	Diesel S 10
6"-GLL- 470501 - Cb	6"	0,35	GLP
4"-GLL – 470203 - Cb	4"	0,80	GLP
12"-DS/QE- 300204 - Ba	12"	0,50	Diesel / QAV
10"-GA/AL- 300203 -Ba	10"	0,50	Gasolina / Etanol
8" –Óleos Vegetais	8"	0,50	Óleos Vegetais

### 3.3.2 – INSTALAÇÕES

#### CAIS COMERCIAL



O cais contínuo é chamado de cais comercial e possui 1.080 metros de extensão, sendo dividido em três trechos, que serão descritos a seguir. O trecho 1 foi construído em meados da década de 50. O mesmo tem 426 metros de comprimento e uma plataforma de cais com largura de 7 metros, sendo composto pelos berços 101 e 102, referentes aos cabeços 1 a 15. O trecho 2 foi construído em meados da década de 1960, possuindo 690 metros de comprimento e plataforma de cais com largura de 7 metros. Este trecho abriga os berços 103, 104 e 105. Já o trecho 3 foi construído na década de 1970, possuindo 350 metros de comprimento e plataforma com 30 metros de largura. Neste trecho está localizado o berço 106. Neste segmento estão localizados os cabeços 15 a 38.

### PIER PETROLEIRO



O píer petroleiro do Porto do Mucuripe foi construído na década de 1980 e abriga os berços 201 e 202. Estes berços possuem comprimento de 250 metros e largura de 28 metros. As profundidades são de 11,5 metros no berço interno e 12 metros no

externo. O píer é ligado a terra por meio de uma ponte de acesso, que possui 853 metros de comprimento. A ponte é dividida em uma dutovia, que possui 4,40 metros para tubulação e interliga o píer a uma fábrica de margarina e a distribuidoras de petróleo e derivados, e uma rodovia com 3,60 metros de faixa de rolamento.

## TERMINAL DE PASSAGEIROS

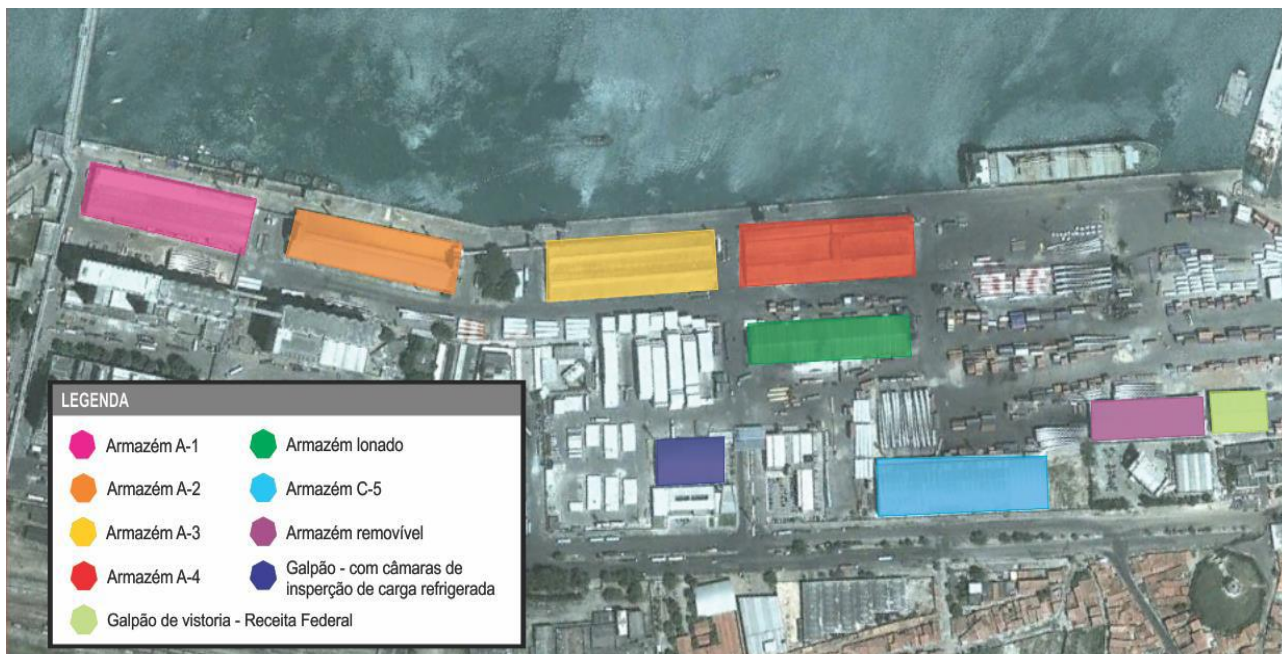


O terminal de passageiros do Porto do Mucuripe foi construído na Praia Mansa e entrou em operação em junho de 2014. As obras foram realizadas com recursos do PAC COPA e totalizaram um investimento de R\$ 205 milhões. A capacidade do terminal é de 4.500 passageiros por turno.

O cais permite a atracação de navios cruzeiros com 350 metros de extensão e profundidade de atracação de 13 metros. Além disso, dispõe de instalações completas para embarque, desembarque e trânsito de passageiros, como armazém de bagagens, sala para órgãos fiscalizadores, estacionamento externo com 200 vagas para automóveis e 40 vagas para ônibus, bares, restaurantes e lojas de conveniência. O prédio da estação poderá ser adaptado para a realização de eventos como exposições de arte ou lançamentos de livros.

Possui uma retroaria com 40.000 m<sup>2</sup> para armazenagem de contêineres, que opera durante a baixa estação dos cruzeiros.

## INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM



As instalações de armazenagem do Porto do Mucuripe são compostas por armazéns, pátios, silos e tanques.

O porto dispõe de quatro armazéns, paralelos aos berços, denominados A-1, A-2, A-3 e A-4. Os armazéns recebem a numeração de acordo com o berço de atracação localizado em área contígua. Os referidos armazéns possuem 6.000 m<sup>2</sup>, com dimensões de 150 x 40 metros. A tabela a seguir sintetiza as informações dos armazéns localizados na linha de cais.

ARMAZEM	ANO DE CONSTRUÇÃO	CARGA	CAPACIDADE ESTÁTICA (T)
<b>A-1</b>	1952	Trigo e milho	30.000
<b>A-2</b>	1952	Trigo e milho	45.000
<b>A-3</b>	1964	Granel sólido vegetal	30.000
<b>A-4</b>	1967	Fertilizantes /Clinker	20.000

## PÁTIOS

De acordo com o PDZ (2010), o Porto do Mucuripe dispõe de diversos pátios utilizados para armazenagem de cargas. Porém, a remodelagem que foi realizada nestes locais de armazenagem dividiu os pátios em apenas duas áreas. A área total de armazenagem dos pátios é superior a 100.000 m<sup>2</sup>.

## SILOS



As características dos silos utilizados para armazenagem no Porto do Mucuripe são descritas a seguir:

### **Moinho Dias Branco**

9.600 m<sup>2</sup>

2 baterias de silos verticais

80.000 t 300 t/h Trigo em grãos

### **Grande Moinho Cearense**

11.960 m<sup>2</sup>

Silo vertical com 16 células e 5 entre células 50.000 t 100 t/h Trigo em grãos

### **Moinho J. Macedo**

11.960 m<sup>2</sup>

1 silo vertical com 12 células e 5 entre células, além de 1 silo horizontal 50.000 t 200 t/h Trigo em grãos

## TANQUES



Atualmente no parque de tancagem do Mucuripe, operam, de forma compartilhada ou por cessão de espaço, um conjunto de 04 empresas (Raizen, BR, SP Combustíveis, Ipiranga), voltadas ao recebimento, armazenagem, operação e distribuição de combustíveis claros, com capacidade estática de 64.465 m, conforme abaixo:

PARQUE DE TANCAGEM DO MUCURIFE		
GASOLINA		
DISTRIBUIDORA	TANQUES	CAPACIDADE (m <sup>3</sup> )
TOTAL BASE PETROBRÁS	02	15.128
TOTAL BASE RAIZEN	08	14.773
TOTAL PÓLO MUCURIFE	10	29.901
DIESEL S-10		
DISTRIBUIDORA	TANQUES	CAPACIDADE (m <sup>3</sup> )
TOTAL BASE PETROBRÁS	03	13.536
TOTAL BASE RAIZEN COMBUST	05	9.021
TOTAL PÓLO MUCURIFE	08	22.557
DIESEL S-500		
DISTRIBUIDORA	TANQUES	CAPACIDADE (m <sup>3</sup> )
TOTAL BASE PETROBRÁS	02	5.947
TOTAL BASE RAIZEN COMBUST	03	6.060
TOTAL PÓLO MUCURIFE	05	12.007

## SERVIÇOS

O sistema de abastecimento de energia elétrica do Porto do Mucuripe é composto por seis subestações e um centro de medição, alimentados por uma rede primária em 13.800 Volts. A carga total instalada é de 2.400 KVA, havendo a divisão do sistema em três subestações interligadas em um cinturão para garantir o abastecimento em caso de falha no sistema.

O abastecimento de água é responsabilidade da Companhia de Água e Esgoto do Estado do Ceará – CAGECE. O porto também dispõe de três reservatórios de água, sendo dois subterrâneos com capacidade de 500 m<sup>3</sup> cada, e outro reservatório elevado, com capacidade de 100 m<sup>3</sup>. Estes reservatórios estão localizados na retaguarda do Moinho Cearense, totalizando a capacidade de armazenamento em 1.100 m<sup>3</sup>.

A distribuição da água no terminal ocorre através de tubulações com diâmetros de 200 mm (inicial) e 150 mm (final). Existem vinte pontos de abastecimento de água em toda a extensão do cais comercial e do píer petroleiro.

A rede de drenagem pluvial do Porto do Mucuripe cobre toda a área portuária, através de um sistema subterrâneo com aproximadamente 8.400 metros de extensão. A rede é composta por tubulação com diâmetros entre 0,40 e 1,0 metros, conectando-se a galerias existentes no cais que lançam as águas ao mar.

Os tratamentos dos resíduos sanitários são realizados através de fossas sépticas e sumidouros, já que a cidade de Fortaleza não dispõe de sistema de coleta de esgotos na região do porto.

## **4- ANÁLISE DE MERCADO**

### **4.1. ESTUDO DOS CLIENTES**

A carteira de clientes da CDC é formada basicamente por usuários e arrendatários, que remuneram a empresa pelo uso da área (parcela fixa do arrendamento) e movimentação de carga e bem como pelos requisitantes de serviços em geral (os próprios arrendatários, armadores, operadores, agentes, etc.). Com relação aos arrendatários, a CDC possui atualmente, dentre a sua carteira de clientes, 03 empresas arrendatárias. Abaixo seguem perfis de arrendatários do Porto de Fortaleza.

## PRINCIPAIS USUÁRIOS 2017

CLIENTE	VALOR EM REAIS	PRODUTO
CSP - COMPANHIA SIDERURGICA DO PECEM Total	661.549	Granel sólido
WILSON SONS AGENCIA MARITIMA LTDA Total	744.817	Granel sólido
LBH BRASIL AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA Total	950.000	Granel líquido
VOTORANTIM CIMENTOS N/NE S.A Total	1.278.118	Granel sólido
TERMACO OPERACOES PORTUARIAS S.A Total	1.520.110	Carga geral
RAIZEN COMBUSTIVEIS S.A Total	1.537.086	Granel líquido
BRANDAO FILHOS FORTSHIP AGENCIA MARITIMA LTDA. Total	2.219.818	Carga geral
TERGRAN-TERMINAIS DE GRAOS DE FORTALEZA LTDA Total	2.482.705	Granel sólido
GRANDE MOINHO CEARENSE S/A Total	2.578.809	Granel sólido
J. MACEDO S/A Total	2.807.237	Granel sólido
PETROLEO BRASILEIRO SA PETROBRAS LUB Total	3.207.758	Granel líquido
M. DIAS BRANCO S/A. IND. E COM. DE ALIMENTOS Total	6.436.704	Granel sólido
GALVANI INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS S/A. Total	5.995.683	Granel sólido
PETROLEO BRASILEIRO SA PETROBRAS LUB (AG) Total	16.664.568	Granel líquido
OUTROS	7.809.553	Diversos
<b>TOTAL</b>	<b>56.894.523</b>	

## PRINCIPAIS ARRENDATÁRIOS 2017

### M DIAS BRANCO S/A INDÚSTRIA E COMERCIO DE ALIMENTOS

Trata-se da empresa líder no ramo de massas alimentícias do país, detém 26,1% do mercado brasileiro de biscoitos e 25,4% do de massas, segundo a Ac Nielsen , e o terceiro maior produtor brasileiro de farinha de trigo. Emprega quase catorze mil empregados, tem quatorze unidades industriais e 25 centros de distribuição espalhados pelo País, e está presente nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Paraná, Espírito Santo, Bahia, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Rio Grande do Norte, Ceará, Maranhão, Piauí, Paraíba, Amazonas, Goiás e Pará, além do Distrito Federal (Brasília) e futuramente em Juiz de Fora, Minas Gerais.



Contrato de Arrendamento de nº 001/1991

Objeto – Implantação de um conjunto de silos para graneis sólidos e moinho para industrialização de trigo e seus derivados.

Área - 9.885 m<sup>2</sup> - localizada na área primaria do Porto. Vigência: =

11.05.2032

Valor mínimo mensal = área + tonelage = R\$ 235.162,77

### **TERGRAN TERMINAIS DE GRÃOS DE FORTALEZA LTDA**

A TERGRAN TERMINAIS DE GRAOS DE FORTALEZA LTDA é uma Sociedade Empresaria Limitada de Fortaleza - CE fundada em 17/12/1996. Sua atividade principal é Operações De Terminais. Atualmente realiza todas operações de movimentação de trigo e milho no porto de Fortaleza.

Contrato de Arrendamento de nº 001/1997

Objeto - Uso exclusivo de armazenamento de graneis sólidos Área:

6,174 m<sup>2</sup> - localizada na área primaria do Porto

Vigência - 31.03.2028

Valor Mínimo Mensal – R\$ 101.398,91

### **J MACEDO S/A**

A J.Macêdo é líder de mercado nos segmentos de farinha de trigo doméstica e de misturas para bolos, a segunda maior empresa nacional no segmento de massas alimentícias e a fabricante líder em vendas em São Paulo Capital.

A empresa produz, distribui e comercializa diversas categorias de produtos que fazem parte do dia a dia das famílias brasileiras: farinhas, massas, misturas para bolos, fermentos e biscoitos.

Contrato de Arrendamento de nº 003 /1997

Objeto – Implantação de um conjunto de silos para graneis sólidos.

Área - 6.000 m<sup>2</sup> - localizada na área primária do Porto.

Vigência: - 16.06.2017 - VIGENTE MEDIANTE LIMINAR

Valor mínimo mensal = área + tonelagem = R\$ 90.167,82

#### **4.2. ESTUDO DA CONCORRÊNCIA**

O Porto de Fortaleza é um dos cinco maiores na movimentação de cargas da região Nordeste, tendo movimentado 4.346.242,04 milhões de toneladas até novembro de 2018, com totalização de 4.878.926 milhões de toneladas em 2017. Embora a perspectiva da movimentação seja estável, a tendência é de obtemos um crescimento um pouco superior, considerando que o impacto da saída de uma linha de navegação teve resultado diretamente na estimativa otimista de maior crescimento.

Em relação aos concorrentes diretos, existe atualmente a participação do Terminal Portuário do Pecem, o qual movimentou em 2017, 15.808.961 toneladas, com um contexto de movimentação voltada à área siderúrgica. Observa-se que em termo local, o marketing share do Porto de Fortaleza, permanece em média 26% em relação ao total de cargas movimentadas no Estado do Ceará.

Um fator relevante e que impactará significativamente a concorrência entre portos brasileiros, reside no novo marco regulatório para o setor portuário. Nesta nova regulamentação, percebe-se um cenário de forte competitividade entre portos públicos e privados no futuro próximo, cuja evolução será melhor alcançada com o aperfeiçoamento dos processos internos e modelo de gestão, fortalecido com a gestão corporativa capitaneada pela SNP.

A infraestrutura do Porto de Fortaleza possui localização privilegiada, no litoral do Estado do Ceará, na região Nordeste, com tendência evolutiva de abarcar mais desenvolvimento e crescimento industrializado para a região, tendo uma parcela importante do PIB do Brasil. A região Nordeste apresenta um número razoável da



capacidade portuária, com viés voltado a movimentação de commodities (minério de ferro, trigo, enxofre, combustíveis minerais, soja, e produtos siderúrgicos) e na medida de suas capacidades, se apresentarem como alternativas para produtores, importadores e exportadores escoarem as suas cargas. Portos como os de Itaqui e Suape consolidam sua vocação para escoamento de grãos, particularmente soja, minério de ferro e granéis líquidos incluindo outros produtos de regiões mais afastadas.

O complexo portuário nacional, que movimentou 931 milhões de toneladas de mercadorias em 2017, é formado por portos públicos, os quais são administrados pelas Cias Docas, tendo a CDC como acionista majoritário, a União. No caso a CDC passou a ser empresa pública a partir do segundo semestre desse ano. Na figura abaixo encontram-se os portos delegados a estados ou municípios, sendo distribuídos ao longo da costa brasileira.



Figura 4 - Portos do Brasil (Fonte: SNP/MTPA, 2014)

De outro lado, são encontrados os Terminais de Uso Privativo (TUP's), no caso o Terminal Portuário do Pecem, já mencionado, único no Estado do Ceará. Os requerimentos para instalação de instalação privada são analisados e processados pela ANTAQ, com a qual serão firmados contratos de adesão, para a sua exploração. Os TUP's estão distribuídos pela costa brasileira conforme a Figura 5 abaixo.



Figura 5 - TUP's do Brasil (Fonte: SNP/MTPA, 2014)

#### 4.3 PRINCIPAIS PORTOS DA REGIÃO:

##### ► TERMINAL PORTUÁRIO DO PECÉM/CE

Localização: São Gonçalo do Amarante/CE;

Movimentação em 2017: 15.808.961 milhões de toneladas.

Cargas principais: Ferro fundido, ferro e aço, combustíveis minerais, óleos minerais.

▶ **PORTO DE ITAQUI:**

Localização: Itaqui/MA;

Movimentação em 2017: 19.113.977 milhões de toneladas.

Cargas principais: Derivado de petróleo, soja, celulose, manganês.

▶ **PORTO DE SUAPE/PE**

Localização: Cabo de Santo Agostinho/PE

Movimentação em 2017: 23.800.000 milhões de toneladas;

Cargas principais: grãos, minérios, graneis líquidos, contêineres.

### **Estudo do Market share**

De acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ (Figura 6), em 2017, foram movimentadas 931 milhões de toneladas através das instalações portuárias brasileiras, um aumento de 2,9% em relação ao ano anterior, equivalente a 26,6 milhões de toneladas a mais. Deste total, 338,2 milhões de toneladas foram movimentadas pelos portos organizados e 592,7 milhões pelos terminais privados.

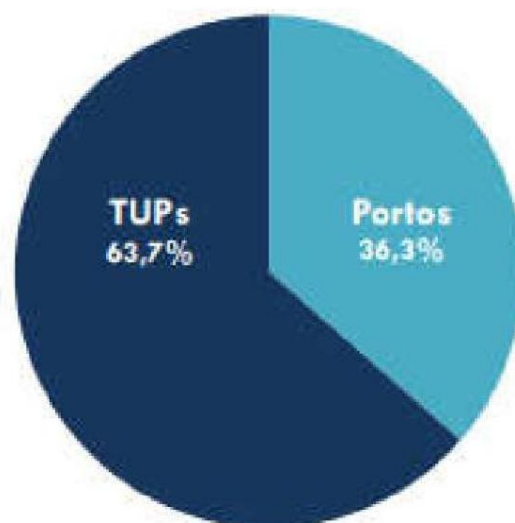


Figura 6 - Participação na movimentação de cargas 2017 - TUP x Porto Organizado (Fonte: ANTAQ 2014)

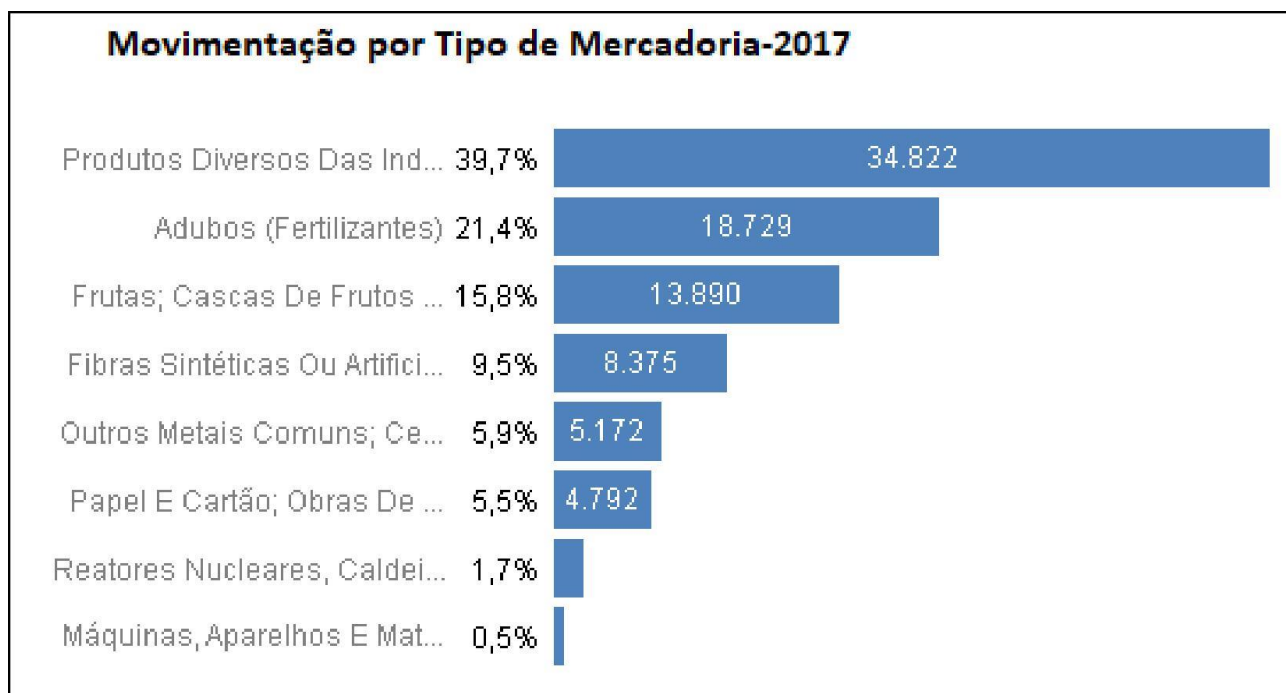
Ainda de acordo com a ANTAQ (Tabela 1), do total movimentado em 2017 pelos portos organizados, os quatro portos com maior representatividade na região Nordeste do país (Fortaleza, Itaqui, Pecém, Suape, Recife, Maceió, Salvador) juntos, foram responsáveis por cerca de 6,8% do total.

Porto	Total movimentado (milhões de ton.)	%
Fortaleza	4,8	7,5
Itaqui	19,1	30,0
Pecem	15,8	24,8
Suape	23,8	37,4
Total	63,5	-

Tabela 1 - Tabela da movimentação total do ano de 2017 (Fonte: ANTAQ e sítios dos portos)

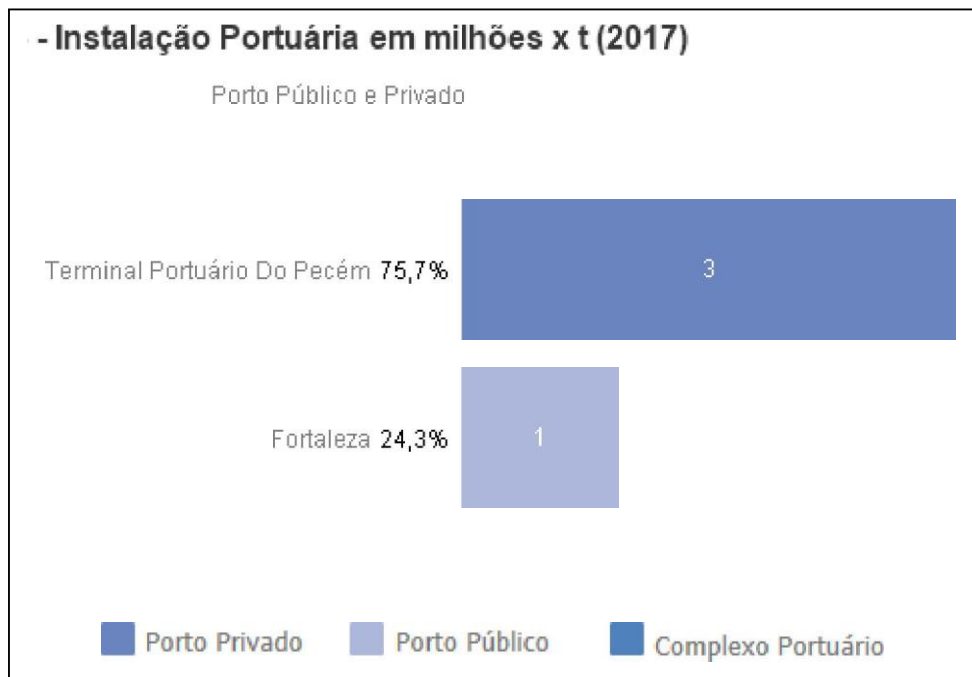
A parcela de movimentação do Porto de Fortaleza em relação ao total movimentado pelos portos na região nordeste manteve-se praticamente estável nos últimos anos, em torno de 7,0% do total.

No que se refere à corrente de comércio brasileira em valor, de acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), o Porto de Fortaleza manteve sua posição em 2017, com participação de 7,0%, tendo seus concorrentes diretos alcançados percentuais mais elevados. A figura abaixo demonstra o perfil do tipo de mercadoria movimentada no Porto de Fortaleza no período.



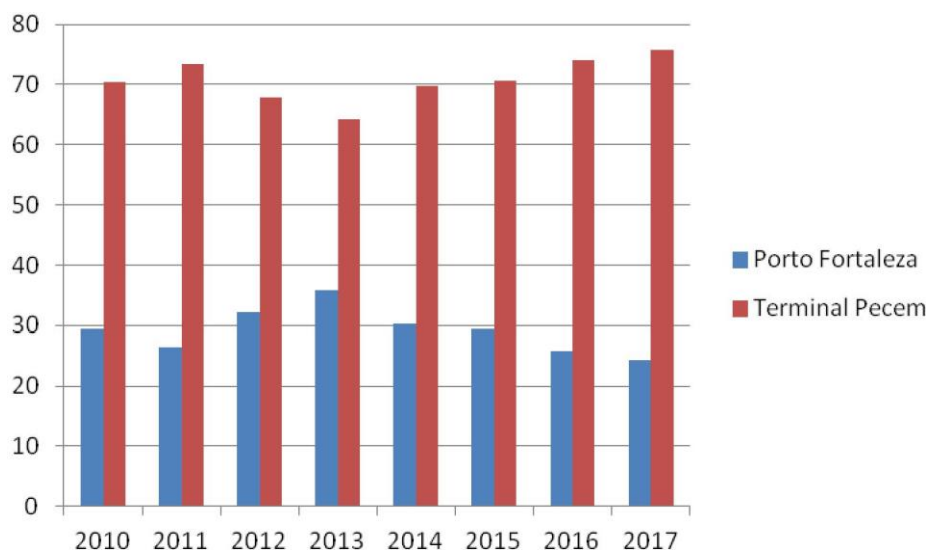
Fonte: Antaq-2017

Dentro do universo de cargas movimentadas nos últimos anos pelos portos cearenses temos uma evolução crescente. A série histórica demonstra uma tendência suave de redução na participação do Porto de Fortaleza sobre o total da movimentação de cargas no Estado do Ceará. No entanto, é importante demonstrar que houve um crescimento bastante significativo do período de 10 anos, onde se movimentou em 2010 cerca de 7.903.324 milhões de toneladas de carga, chegando em 2018, a um volume de 18.489.669 milhões de toneladas, ou seja, um crescimento de 2,33 por centos do volume de carga.



Na tabela acima percebe-se o comparativo da movimentação de cargas entre os portos cearenses, pelo qual o volume de carga movimentada no Porto de Fortaleza se mantém no percentual de 24,3% a nível estadual.

Fonte: Dados Estatísticos da ANTAQ-2017.



Fonte: Percentual de Participação na movimentação de carga. Estatística da ANTAQ-2017

#### 4.4 - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

O Porto de Fortaleza encerrou o ano de 2017 com uma movimentação de 4.884.004 toneladas de mercadorias importadas e exportadas, apesar de um cenário econômico desafiador com os impactos da crise econômica, alta do dólar entre outras, que refletiram no mercado durante o exercício de 2017, registrando um crescimento de 9,21% em relação ao desempenho da movimentação registrada em 2016. Nos últimos dez anos foi a terceira maior movimentação registrada no Porto de Fortaleza.

Do total movimentado em 2017, 828.255 t foi de Carga Geral, apresentando um incremento de 27,79%, comparado ao registrado no ano anterior, 1.894.8132 t de Granéis Sólidos, apresentando crescimento de 19,80% e 2.160.936 t de Granéis Líquidos, único entre os demais segmentos de carga a apresentar queda de 3,64% em relação ao total movimentado em 2016. Os principais produtos movimentados até novembro no Porto de Fortaleza foram:

##### **I. Carga Geral**

Frutas – melão, mangas, melancia, uva, banana entre outras Bobinas de Papel, Couro Bovino, Arroz, Sal etc.

##### **II. Granéis Sólidos**

Trigo, clínquer, coque de petróleo, enxofre, escoria, fertilizantes

##### **III. Graneis Líquidos**

Óleo Diesel, Gás Liquefeito de Petróleo, Gasolina, Querosene de Aviação, Óleos Vegetais etc.

A carga geral apresentou um elevado índice de containerização, de vez que a movimentação de carga solta consistiu principalmente de quantidades relativamente modestas de produtos siderúrgicos, castanhas de caju e cargas de projeto.

A importação de mercadorias no Porto de Fortaleza, no período de janeiro a dezembro/17, corresponde a 83,5% de tudo o que foi movimentado, refletindo a grande vocação do Porto de Fortaleza e 16,50% corresponde a cargas exportadas

## MOVIMENTAÇÃO POR SENTIDO DE NAVEGAÇÃO

DISCRIMINAÇÃO	REALIZADO 2018 *	REAL 2017
<b>. Importação</b>	<b>4.118.835</b>	<b>4.076.246</b>
. Longo Curso	1.687.798	1.694.491
. Cabotagem	2.431.037	2.383.755
<b>. Exportação</b>	<b>353.474</b>	<b>805.758</b>
. Longo Curso	141.762	558.618
. Cabotagem	211.712	247.140
<b>TOTAL</b>	<b>4.472.309</b>	<b>4.884.004</b>
CONTEINERES EM TEUS	75.394	75614

\* até novembro/2018

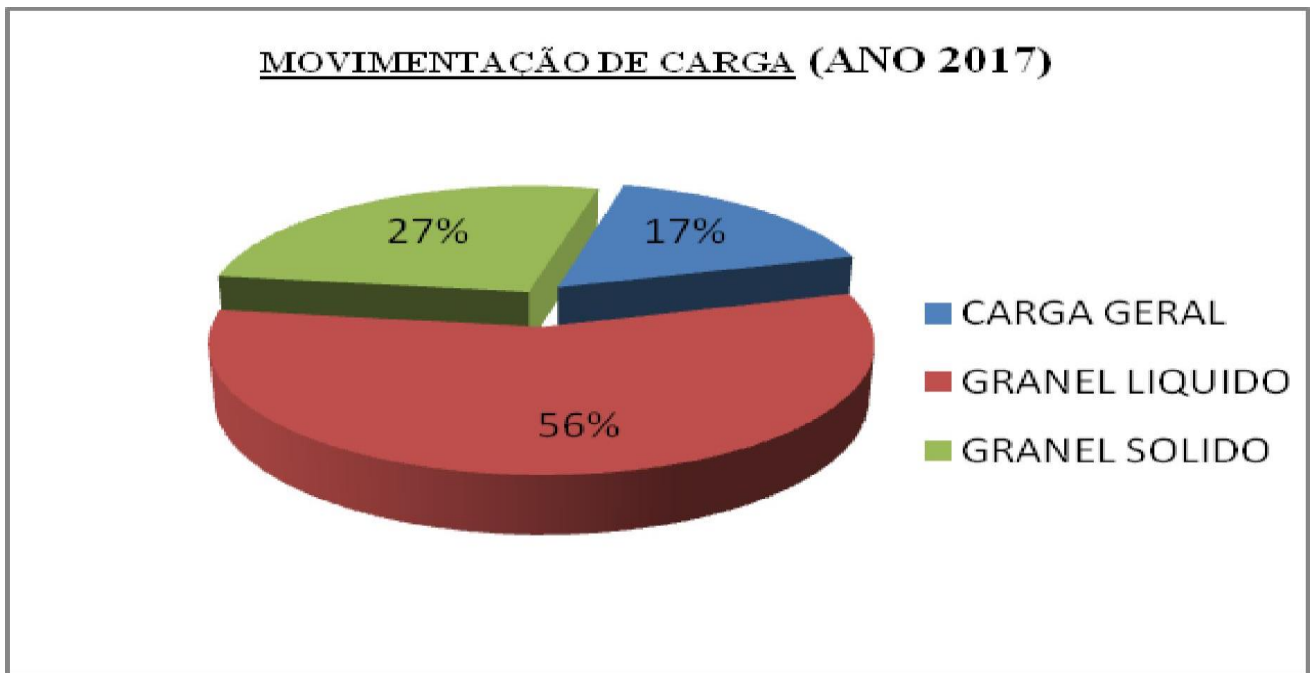
Observa-se no quadro acima que a navegação de Cabotagem participa do total movimentado em 53,87%.

## BALANÇA COMERCIAL

O total das **exportações** do Ceara, no período de janeiro a dezembro de 2017, foi de US\$ 2.102.683.030 bilhões. Passaram pelo Porto de Fortaleza, US\$ 341.644.957 milhões, correspondendo a **16,24%**.

No tocante às **importações** do Estado, atingiram a US\$ 2.243.181.089 bilhões, contribuindo o Porto de Fortaleza com US\$ 529.643.333 milhões, representando uma participação de **23,61%**.

## MATRIZ DE CARGAS NO PORTO DE FORTALEZA



No presente exercício, até novembro, foram movimentadas aproximadamente 4.472.309, sendo 800.020 t de Cargas Geral, 2.089.897 t de Graneis Líquidos e o restante de Graneis Sólidos. Esse volume está sujeito a alterações, em razão do Sistema Operacional ainda encontrar-se em implantação.

A Carga Geral vem registrando crescimento de 3,72%, Apesar do significativo crescimento das exportações de frutas, esse pequeno percentual de crescimento deveu-se a saída de operação no Porto de Fortaleza de uma Linha de Navegação semanal na Navegação de Cabotagem, em meados de julho/2018.

## 5. PLANO COMERCIAL

### 5.1. SERVIÇOS OFERECIDOS

A relação dos serviços oferecidos pela CDC encontra-se de acordo com as atribuições conferidas às Autoridades Portuárias pela Lei 12.815/2017, em seus artigos 17, 18 e 19, que buscam assegurar o bom funcionamento do Porto, de modo que as operações portuárias ocorram com segurança, eficiência e regularidade.

**Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.**

**Art. 18. Dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto:**

I - Sob coordenação da autoridade marítima:

- a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;
- b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia Marítima;
- c) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;
- d) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e
- e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto

II - Sob coordenação da autoridade aduaneira:

- a) delimitar a área de alfandegamento; e
- b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.

**Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de**

## Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

### 5.2. TARIFA PORTUÁRIA

O custeio de todas estas atividades previstas em lei é subsidiado mediante o recebimento de receitas tarifárias. A atual tarifa do Porto está dividida em 07 tabelas, a saber:

**TABELA I** UTILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE PROTEÇÃO E ACESSO AQUAVIÁRIO (Taxas devidas pelo Armador ou Agente);

**TABELA II** UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM (Taxas devidas pelo Armador ou Agente);

**TABELA III** UTILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA TERRESTRE (Taxas devidas pelo operador Portuário ou Dono da Mercadoria);

**TABELA IV** SERVIÇOS DE MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS (Taxas devidas pelo Dono da Mercadoria ou Requisitante);

**TABELA V** SERVIÇOS DE ARMAZENAGEM (Taxas devidas pelo Dono da Mercadoria ou Requisitante);

**TABELA VI** UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS (Taxas devidas pelo Requisitante)

### 5.3 - PROJEÇÃO DE CARGAS

Para o exercício de 2019 com a realização dos investimentos previstos para esse exercício e uma atitude comercial empresarial e proativa, procuraremos gerar oportunidades para os atuais clientes e atrair novos parceiros e negócios.

<b>PROJEÇÃO DE CARGAS 2019 - CENARIO BASE</b>			
<b>DISCRIMINAÇÃO</b>	<b>REALIZADO 2017</b>	<b>PROJETADO 2018 (*)</b>	<b>PROJETADO 2019 (**)</b>
<b>. CARGA GERAL</b>	<b>828.255</b>	<b>1.021.354</b>	<b>916.092</b>
. Solta	176.882	174.570	183.298
. Peso Bruto Contêiner	651.373	846.784	732.794
<b>. GRANEL SÓLIDO</b>	<b>1.894.813</b>	<b>1.895.898</b>	<b>1.944.804</b>
. Trigo	1.228.854	1.227.856	1.289.249
. Milho	97.002	90.000	-
. Coque	184.225	180.541	220.000
. Enxofre/fertilizantes	66.014	40.000	-
. Clinquer/escoria	276.822	305.501	320.000
. Outros	41.896	52.000	115.555
<b>. GRANEL LÍQUIDO</b>	<b>2.120.681</b>	<b>2.200.121</b>	<b>2.382.607</b>
. Óleo combustível	31.616	32.564	34.866
. Petróleo Cru	342.558	347.986	365.385
. GLP	281.635	295.194	309.954
. Óleo Vegetal	82.234	86.346	127.741
. Óleo Diesel	531.176	544.455	598.900
. Asfalto	50.684	57.985	50.000
. Gasolina	482.656	500.074	516.519
. Álcool/Etanol	137.976	140.875	159.362
. Querosene de Aviação	111.877	123.065	141.525
. Outros	68.269	71.577	78.355
<b>. CONTEINERES (Unid.)</b>			
. Unidades	61.164	79.513	69.424
. Teus	90.195	116.884	102.053
<b>TONELAGEM TOTAL</b>	<b>4.843.749</b>	<b>5.117.373</b>	<b>5.243.503</b>

**PROJEÇÃO DE CARGAS 2019 - CENARIO PESSIMISTA**

DISCRIMINAÇÃO	REALIZADO 2017	PROJETADO 2018 (*)	PROJETADO 2019 (**)
<b>. CARGA GERAL</b>	<b>828.255</b>	<b>1.021.354</b>	<b>842.813</b>
. Solta	176.882	174.570	183.298
. Peso Bruto Contêiner	651.373	846.784	659.515
<b>. GRANEL SÓLIDO</b>	<b>1.894.813</b>	<b>1.895.898</b>	<b>1.595.879</b>
. Trigo	1.228.854	1.227.856	1.160.324
. Milho	97.002	90.000	-
. Coque	184.225	180.541	-
. Enxofre/fertilizantes	66.014	40.000	-
. Clinquer/escoria	276.822	305.501	320.000
. Outros	41.896	52.000	115.555
<b>. GRANEL LÍQUIDO</b>	<b>2.120.681</b>	<b>2.200.121</b>	<b>2.246.003</b>
. Óleo combustível	31.616	32.564	34.866
. Petróleo Cru	342.558	347.986	347.986
. GLP	281.635	295.194	295.194
. Óleo Vegetal	82.234	86.346	127.741
. Óleo Diesel	531.176	544.455	544.455
. Asfalto	50.684	57.985	-
. Gasolina	482.656	500.074	516.519
. Álcool/Etanol	137.976	140.875	159.362
. Querosene de Aviação	111.877	123.065	141.525
. Outros	68.269	71.577	78.355
<b>. CONTEINERES (Unid.)</b>			
. Unidades	61.164	79.513	69.424
. Teus	90.195	116.884	102.053
<b>TONELAGEM TOTAL</b>	<b>4.843.749</b>	<b>5.117.373</b>	<b>4.684.695</b>

<b>PROJEÇÃO DE CARGAS 2019 - CENÁRIO OTIMISTA</b>			
<b>DISCRIMINAÇÃO</b>	<b>REALIZADO 2017</b>	<b>PROJETADO 2018 (*)</b>	<b>PROJETADO 2019 (**)</b>
<b>. CARGA GERAL</b>	<b>828.255</b>	<b>1.021.354</b>	<b>1.072.421</b>
. Solta	176.882	174.570	183.298
. Peso Bruto Contêiner	651.373	846.784	889.123
<b>. GRANEL SÓLIDO</b>	<b>1.894.813</b>	<b>1.895.898</b>	<b>2.040.642</b>
. Trigo	1.228.854	1.227.856	1.350.642
. Milho	97.002	90.000	-
. Coque	184.225	180.541	220.000
. Enxofre/fertilizantes	66.014	40.000	-
. Clinquer/escoria	276.822	305.501	320.000
. Outros	41.896	52.000	150.000
<b>. GRANEL LÍQUIDO</b>	<b>2.120.681</b>	<b>2.200.121</b>	<b>2.382.607</b>
. Óleo combustível	31.616	32.564	34.866
. Petróleo Cru	342.558	347.986	365.385
. GLP	281.635	295.194	309.954
. Óleo Vegetal	82.234	86.346	127.741
. Óleo Diesel	531.176	544.455	598.900
. Asfalto	50.684	57.985	50.000
. Gasolina	482.656	500.074	516.519
. Álcool/Etanol	137.976	140.875	159.362
. Querosene de Aviação	111.877	123.065	141.525
. Outros	68.269	71.577	78.355
<b>. CONTEINERES (Unid.)</b>			
. Unidades	61.164	79.513	69.424
. Teus	90.195	116.884	102.053
<b>TONELAGEM TOTAL</b>	<b>4.843.749</b>	<b>5.117.373</b>	<b>5.495.670</b>

## METODOLOGIA EMPREGADA PARA A PROJEÇÃO

Através do histórico de movimentação do Porto, foram identificadas as principais cargas para uma análise mais intrínseca.

Discriminados os destaques e considerando as projeções com base na série histórica de movimentação de carga no Porto, projetamos para 2019 uma movimentação de 5.243.503 milhões toneladas para um cenário base, considerando inalteradas as demandas pelos serviços portuários. Já para um cenário otimista, com uma conjuntura mais favorável de preços e reaquecimento da economia nacional e mercado externo, a projeção para 2019 é de uma movimentação de 5.495.670 milhões toneladas. Para um cenário pessimista, negada as condições anteriores, é estimado uma movimentação total de 4.684.995 milhões de toneladas.

### 5.4. ARRENDAMENTOS

#### ÁREAS ARRENDÁVEIS NÃO OPERACIONAIS

Com relação à disponibilidade de áreas para futuros arrendamentos ou cessões onerosas e não onerosas estas correspondem aos diversos armazéns e prédios administrativos bem como terrenos na retroaria do porto.

A área denominada de Pátio de Triagem onde atualmente operam, em parte, as composições ferroviárias da Empresa Ferrovia Transnordestina Logística – FTL é classificada como não operacional.

Neste sítio, são ofertadas para arrendamentos três áreas; a primeira medindo 10.523,94m<sup>2</sup> englobando um armazém com 2.364,91m<sup>2</sup> para implantação de modal sobre trilhos (VLT) destinado à auxiliar o fluxo de turistas que venham a demandar o Terminal de Passageiros do Porto de Mucuripe e a segunda, área com 25.628,96m<sup>2</sup>, propõe-se à ocupação por Empresa Comercial para implantação de instalação destinada a granéis líquidos (Unidades Formuladoras de Combustíveis ou similares) ficando a área com 24.808,53m<sup>2</sup> para a futura transferência da via permanente da Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), já operando no local. Ressalte-se que todas elas deverão operar em caráter oneroso, não sendo, entretanto, administradas pela

Companhia Docas do Ceará por serem não operacionais, mas todas compatíveis com as atividades portuárias, mantendo, portanto, correlação com as finalidades previstas

para os usos e ocupações dessas áreas. Para o Cais de Pesqueiros, que mede 12.713,95m<sup>2</sup>, projeta-se licitar a ocupação por empresas destinadas a processamento de pescados que tenham estreita compatibilidade com as operações de exportação, apesar de também não serem administradas pela Companhia Docas, enquadradas que são como não operacionais.

Por outro lado, para todas essas duas regiões Não Operacionais (Pesqueiros e Pátio de Triagem), não existem especificidades quanto à sua geografia podendo receber quaisquer ocupações que se enquadrem nas finalidades previstas no PDZ do porto de Fortaleza, sendo permitido, até mesmo, que um arrendamento previsto para uma determinada área venha a sofrer deslocamento ou permuta, antes da licitação, para outra na mesma poligonal do porto.

O PDZ do porto de Fortaleza, trabalha com intenções, uma vez que o contrato definitivo dependerá, rigorosamente, da aprovação de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA – e resultado do processo licitatório, sendo impossível, portanto, prevê antecipadamente qual será o vencedor.

## ÁREAS ARRENDÁVEIS OPERACIONAIS

### ARMAZÉNS

Sete armazéns estão dispostos no Porto de Fortaleza sendo quatro de primeira linha e três outros na linha C.

Os armazéns de primeira linha são identificados por A-1, A-2, A-3, A-4, cada um desses armazéns contemplando uma área de projeto de 6.000m<sup>2</sup>, aproximadamente, com dimensões de 150 m por 40 m e altura 6,5m perfazendo um total de 39.000m<sup>3</sup>.

Quanto à segunda linha, temos o armazém galpão de manutenção, denominação essa por se tratar de uma antiga oficina do porto que funcionava antes do advento da Lei 8630/93 hoje revogada.

Complementando, encontramos na terceira linha o armazém C-5 com 5.999,98m<sup>2</sup> e o armazém estruturado denominado de armazém removível uma área de projeto de 3.000m<sup>2</sup>.

Ressalte-se que os volumes brutos não correspondem ao volume útil de armazenagem, uma vez que existem muitos espaços vazios em função das

características das cargas, cujas perdas de áreas a seguir listamos:

1. Carga geral solta ou paletizada:

- Espaço de circulação (arruamentos no interior do armazém) não utilizado como praça (denominamos de praças as áreas efetivamente utilizadas com carga).
- Altura de empilhamento – Em função essencialmente do tipo de carga sendo, inclusive, normalizada pela ABNT.
- Espaçamento entre pilhas – Em função do tipo de carga uma vez existem algumas com possibilidades de combustão espontânea (também normalizadas pela ABNT).
- Granéis – Em função do ângulo de atrito interno e do equipamento disponível para o lançamento no armazém. No porto de Fortaleza, somente nos armazéns arrendados (A-1) e (A-2), existem equipamentos de distribuição dos granéis a partir do teto, o que vêm a reduzir substancialmente os espaços perdidos

### Armazéns A-1 e A-2



Os armazéns A-1 e A-2, construídos em 1952, frontais aos berços 101 e 102, estão destinados à armazenagem de granéis sólidos mais particularmente trigo e milho, e suas instalações encontram-se arrendadas a terceiros, recebendo, na condição de arrendados, manutenções periódicas por parte dos arrendatários, estando, ambos, em bom estado de conservação.

Com 5.954,81m<sup>2</sup>, após as built, e volume de 39.000m<sup>3</sup>, o Armazém A-1 tem uma capacidade estática de 30.000t e considerável variação de rotatividade do produto armazenado.

Com período de armazenagem de 15dias, haveria uma capacidade dinâmica de 360.000toneladas, tomando-se como 50% de tempo perdido em alimentação e recuperação (retirada) do produto.

Quanto aos armazéns A-3 e A-4 construídos em 1964 e 1967, situam-se frontais aos berços 103 e 104, respectivamente.

Suas instalações apresentam bom estado de conservação tendo sua estrutura em pórtico duplo de concreto armado.

O armazém A-3 com paredes em muros de arrimo projetadas para suportar empuxos laterais, foi construído exclusivamente para armazenagem de granéis sólidos vegetais, sendo, utilizado, excepcionalmente, para coque de petróleo tem um volume estimado em 39.000m<sup>3</sup> e área de 6.023,50m<sup>2</sup>.

Com capacidade estática de 30.000toneladas e período de permanência de 15 dias, pode-se estimar, também, uma capacidade dinâmica de 360.000toneladas por ano, com perda para carga e recuperação (retirada) de 50% de período morto.

Quanto o armazém A-4 para fertilizantes (granel sólido mineral), o mesmo possui a capacidade estática de 25.000toneladas com período de armazenagem de 30dias, pode-se determinar sua capacidade dinâmica de 360.000toneladas, com perda para depósito e recuperação (retirada) de 50% e área de 6.016,03 m<sup>2</sup>.



- Armazém A4

### **Armazém C-5**

Em terceira linha está implantado o armazém C-5 com a mesma dimensão de 5.999,98m<sup>2</sup> e 39.000m<sup>3</sup> de volume, destinado à carga geral e granel sólido químico com capacidade estática de 25.000toneladas.

A Capacidade estática do Armazém C-5 é de 25.000t, tempo de permanência da carga

geral para 15 dias, pode-se estimar uma capacidade dinâmica de 360.000toneladas e igual período morto para depósito e recuperação (retirada). O armazém apresenta excelente estado de conservação com sua coberta em arco e completamente construída em liga de alumínio estrutural, com notável resistência à corrosão, estrutura essa apropriada para um ambiente altamente agressivo como ocorre em Mucuripe. É administrado pela Companhia Docas do Ceara.

### **Armazém C -6 - Estruturado (Armazém Removível)**

O armazém estruturado, administrado diretamente pela CDC, encontra-se em bom estado de conservação e é construído totalmente em liga de alumínio estrutural (estrutura e paredes).

Atualmente denominado de armazém removível com 3.000m<sup>2</sup> e volume 19.000m<sup>3</sup> é projetado para carga geral com uma capacidade estática 12.000toneladas com predominância de bobinas de papel e lingotes de ferro de construção, sendo eventual e imprópriamente utilizado para granéis sólidos minerais e milho a granel.

Com período de armazenagem médio de 30dias, a capacidade dinâmica poderá ser avaliada em 72.000toneladas, tomando-se as perdas de 50% em depósito e recuperação (retirada) dos produtos.

### **Galpão de Manutenção**

Denominado galpão de manutenção com apenas 2.264,34m<sup>2</sup> e volume 13.000m<sup>3</sup>, o outro armazém aproveitado de uma antiga instalação do serviço de manutenção da empresa é, atualmente, utilizado para depósito de cargas de importação incidentes ao porto pelas empresas operadas pelo sistema NVOCC.

Também é bastante utilizado pela Receita Federal para guarda de cargas em perdimento.

Com capacidade estática de 8.000toneladas e prazo de armazenagem de 15dias, podemos estimar a capacidade dinâmica em 96.000toneladas, considerando as perdas com entrada e saída das mercadorias.

Administrado pela Companhia Docas do Ceará tem regime de exploração pública.

## PÁTIOS

O Porto do Mucuripe dispõe de diversos pátios utilizados para a armazenagem de cargas com área total de 118.704,82m<sup>2</sup>, sem considerar o existente no Terminal de Passageiros com 40.000m<sup>2</sup> de projeto e 36.412,66m<sup>2</sup> da geometria as built.

A pavimentação dos pátios é em blocos de concreto Inter travado recebendo cargas que variam de acordo com a demanda do porto, ora contêineres, ora cargas de projetos incluindo-se, aí, grande quantidade de peças para parques de geração de energia eólica que se instalam no interior cearense.

Nos pátios estão instaladas 400 tomadas referes para atender os contêineres refrigerados.

### 5.5. ESTRATÉGIA MERCADOLÓGICA

As atribuições relacionadas à divulgação, promoção e fomento do porto de Fortaleza – Autoridade Portuária, encontram-se concentradas nas coordenadorias de Marketing e Comercial. As estratégias mercadológicas têm o objetivo principal o fogo no desenvolvimento de negócios e atrair cargas, a fim de elevar nossos níveis de movimentação de carga, focando nos seguintes objetivos e estratégias.

**OBJETIVO I –.** Ofertar serviços de qualidade a preços módicos

#### ESTRATEGIA

- ▶ Organizar um registro abrangente das demandas dos usuários, com foco nas ações de melhoramento para os serviços do Porto;
- ▶ Melhorar a compreensão da prestação de serviço, habilidades e responsabilidade dentro da CDC;
- ▶ Implementar e monitorar a prestação de serviços e os resultados dos melhoramentos;
- ▶ Receber e enviar sugestões obtidas por pesquisas e pelas reclamações dos clientes;
- ▶ Melhorar a capacidade interna para atender as demandas de prestação de serviços;

▶ Desenvolver iniciativas de melhoramento na capacidade e armazenamento nos pátios e Armazéns;

▶ Atuar junto aos Operadores Portuários e Órgãos Intervenientes para implementar; Iniciativas de melhoramento nos custos e na prestação dos serviços.

OBJETIVO II - Assegurar planejamento solido para todos os aspectos do negócio da CDC, inclusive recursos, serviços e infraestrutura.

#### ESTRATEGIA

▶ Assegurar que o planejamento tenha o foco apropriado na sustentabilidade;

▶ Identificar iniciativas para expansão e implementação de necessidades adicionais de infraestrutura;

▶ Adequar a infraestrutura e serviços do Porto para o trafego atual e futuro;

▶ Buscar oportunidades para melhor desenvolver nossa potencialidade;

▶ Elaborar um planejamento através de todas das áreas da CDC;

OBJETIVO III - CRESCIMENTO DO NEGOCIO - Promover e facilitar o crescimento das oportunidades de negócios

#### ESTRATEGIA

▶ Promover ações para o aumento da movimentação de carga;

▶ Atender as expectativas do cliente para suas iniciativas de crescimento;

▶ Pesquisar, identificar, compreender e desenvolver oportunidades de negócios através do marketing e da promoção do porto, sintonia com os clientes, agencias de governo e industrias e do monitoramento das tendências nacionais e internacionais;

▶ Desenvolver alianças com parceiros relevantes para estratégias e oportunidades de negócios;

▶ Determinar e executar iniciativas para a excelência dos serviços prestados. Manter o engajamento proativo da comunidade e partes interessadas;

## **PRIORIDADES DENTRO DOS OBJETIVOS**

- Realização do arrendamento do Terminal de Passageiros, de área localizada no Pátio de triagem e no Cais Pesqueiro;
- Conclusão da implantação do Sistema Operacional para confiabilidade das informações operacionais;
- Elaboração e execução de um Plano Estratégico de Desenvolvimento, Recursos Humanos e Tecnologia da Informação;
- Desenvolvimento de uma cultura positiva do “pode ser feito”;
- Desenvolvimento e implementação de uma cultura de aprendizado;
- Assegurar que as políticas do Porto de Fortaleza, processos e procedimentos sejam adequadamente documentadas, utilizadas, revisadas e melhoradas
- Buscar a melhor prática de gestão de risco.

## **6. PLANEJAMENTO FINANCEIRO**

O Plano financeiro para 2015 estima as receitas e despesas da empresa para o próximo ano com referência em três cenários, a saber: Pessimista, Base e Otimista.

Para cada uma das simulações foram inseridas hipóteses que podem em 2019 impactar positivamente ou negativamente em cada cenário, sendo que as hipóteses negativas foram incluídas no cenário de movimentação pessimista. As positivas no cenário de movimentação otimista e as realistas foram incluídas em todas as movimentações.

Também foi apresentado às series históricas dos últimos dois anos assim como o acumulado em 2018 e a previsão até o término desse ano.

## 6.1. PREMISSAS

### **HIPÓTESE 1 (BASE)**

**RECEITA:** - Movimento físico = 5.243 mil t.- Sem reajuste tarifário.

**PESSOAL:** - Previsão de 152 colaboradores (102 empregados, 50 comissionados)

- Reajuste de 3% em junho/2019 (data base) e promoção em outubro/2019 conforme Plano de Cargos e Salários – PCS;

**SERVIÇOS DE TERCEIROS:** - Previsão das necessidades das áreas adequada à capacidade de receita considerando a tarifa vigente;

**OUTROS DISPÊNDIOS:** - Considera previsão nos níveis de 2018

### **HIPÓTESE 2 (PESSIMISTA)**

**RECEITA:** - Movimento físico = 4.684 mil t.- Sem reajuste tarifário.

**PESSOAL:** - Previsão de 152 colaboradores (102 empregados, 50 comissionados)

- Reajuste de 3% em junho/2019 (data base) e promoção em outubro/2019 conforme Plano de Cargos e Salários – PCS;

**SERVIÇOS DE TERCEIROS:** - Previsão das necessidades das áreas adequada à capacidade de receita considerando a tarifa vigente;

**OUTROS DISPÊNDIOS:** - Considera previsão nos níveis de 2018

### **HIPÓTESE 3 (OTIMISTA)**

**RECEITA:** - Movimento físico = 5.495 mil t.- Reajuste tarifário de 22% a partir de 01/01/2019.

**PESSOAL:** - Previsão de Previsão de 122 colaboradores (98 empregados, 24 comissionados)

- Reajuste de 3% em junho/2015 (data base) e promoção em outubro/2015 conforme Plano de Cargos e Salários – PCS;

- Dispêndio da ordem de R\$ 2,8 milhões com o Programa Incentivado de Demissão Voluntária – PIDV (de julho a dezembro/2019);

**SERVIÇOS DE TERCEIROS:** - Previsão das necessidades das áreas adequada à capacidade de receita considerando a tarifa vigente;

**OUTROS DISPÊNDIOS:** - Considera previsão nos níveis de 2018

### RESUMO HIPÓTESES

DESCRIÇÃO	UNIDADE	HIPÓTES 1 BASE	HIPÓTESE 2 PESSIMISTA	HIPÓTESE 3 OTIMISTA
<b>MOVIMENTO</b>	<b>M IL t</b>	<b>5.243</b>	<b>4.684</b>	<b>5.495</b>
<b>COLABORADORES</b>	<b>NÚMERO</b>	<b>152</b>	<b>152</b>	<b>122</b>
<b>REAJUSTE SALÁRIO</b>	<b>%</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>
<b>REAJUSTE TARIFA 22%</b>	<b>R\$ MIL</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>11.990</b>
<b>PIDV</b>	<b>R\$ mil</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2,8</b>

A seguir, apresenta-se o quadro da projeção de resultados para 2019, com base nas premissas definidas.

## 6.2. PROJEÇÃO DE RESULTADOS

DISCRIMINAÇÃO	REAL 2017	PROJEÇÃO 2018	PROJEÇÃO PARA 2019		
			BASE	PESSIMISTA	OTIMISTA
<b>1 - RECEITAS</b>	<b>63.404</b>	<b>64.800</b>	<b>71.384</b>	<b>61.829</b>	<b>73.528</b>
INDUSTRIAL	52.719	53.000	61.080	53.163	62.368
FINANCEIRA	720	2.200	830	420	960
OUTRAS	9.965	9.600	9.474	8.246	10.200
<b>2- DESPESAS</b>	<b>60.625</b>	<b>62.000</b>	<b>65.000</b>	<b>62.090</b>	<b>65.910</b>
PESSOAL	27.600	27.600	28.900	27.980	30.300
SERVIÇOS DE TERCEIROS	17.503	20.500	21.200	21.110	21.400
OUTRAS DESPESAS	15.522	13.900	14.900	13.000	14.210
RESULTADO FINANCEIRO	2.779	2.700	6.384	-461	7.618
<b>3 – CUSTOS (*)</b>	<b>-20.368</b>	<b>-14.500</b>	<b>-12.600</b>	<b>-12.600</b>	<b>-12.600</b>
<b>RESULTADO ECONÔMICO</b>	<b>-17.589</b>	<b>-11.800</b>	<b>-6.216</b>	<b>-13.061</b>	<b>-4.982</b>

(\*) Amortização, Depreciação, Correção monetária

### 6.3. ORÇAMENTO DE INVESTIMENTOS

O Orçamento de Investimento (OI) da Companhia Docas do Ceará para 2019 está previsto na monta de **R\$44.841.960** (quarenta e quatro milhões oitocentos e quarenta e um mil, novecentos e sessenta reais). O valor total se aprovado para o Exercício será distribuído nas fontes financeiras:

**Geração Própria (GP) na equivalência de R\$ 4.934.000,00** (quatro milhões, novecentos e trinta e quatro mil reais);

**Recurso Direto da União (DIRETO ou RT) no total de R\$ 39.907.960** (trinta e nove milhões, novecentos e sete mil, novecentos e sessenta reais) e

**Saldo de Exercício Anterior (SEA) em R\$ 2.490.049,00** (dois milhões quatrocentos e noventa e quarenta e nove mil reais).

O OI é subdividido, sob a ótica do PPA 2016-2019, nos Programas 2086 - Transporte Aquaviário e 0807 - Gestão e Manutenção de Infraestrutura das Empresas Estatais Federais.

Encontra-se assim distribuído:

PROJETO/ATIVIDADE	VALOR ORÇADO POR FONTE					VALOR REALIZADO			% REALIZADO ATÉ MÊS
	GERAÇÃO PRÓPRIA	RECURSOS TESOUREIRO	CRÉDITOS ADICIONAIS	DOTAÇÃO DISPONÍVEL NA CDC	TOTAL	NO MÊS		ATÉ O MÊS	
						CDC	TESOURO		
<b>VALOR TOTAL ORÇAMENTO DE INVESTIMENTO 2019</b>	<b>4.934.000</b>	<b>39.907.960</b>		<b>2.490.049</b>	<b>44.841.960</b>	0	0	0	
<b>2086 - PROGRAMA TRANSPORTE AQUAVIÁRIO</b>	<b>850.000</b>	<b>39.907.960</b>			<b>40.757.960</b>	0	0	0	
30.784.2086.12LM.0023 - Construção de Terminal de Contêineres no Porto de Fortaleza	100.000	1.600.000		0	1.700.000				
30.39210.26.784.2086.20HL - Estudos e Projetos para a Infraestrutura Portuária	50.000	0		0	50.000			0,00	
30.39210.26.784.2086.20HM - Estudos para o Planejamento do Setor Portuário	50.000	0		0	50.000			0,00	
30.39210.26.784.2086.142Z - Adequação de Instalações de Acostagem e de Movimentação e Armazenagem de Cargas	100.000	1.000.000		0	1.100.000			0,00	
30.39210.26.784.2086.15QU - Melhoria da Infraestrutura e da Operação Portuária - No Estado do Ceará	0	250.000		0	250.000			0,00	
30.39210.26.784.2086.147E - Adequação de Instalações de Proteção à Atracação e Operação de Navios	0	3.357.960		1.357.960	3.357.960			0,00	
30.39210.26.784.2086.143A - Adequação de Instalações Gerais e de Suprimentos	0	100.000		0	100.000			0,00	
30.39210.26.784.2086.14KJ - Implantação de Sistema de Apoio à Gestão de Tráfego de Navios	100.000	2.000.000		0	2.100.000			0,00	
30.39210.26.784.2086.14KL - Implantação de Sistema de Apoio ao Gerenciamento da Infraestrutura Portuária	100.000	500.000		0	600.000			0,00	
30.39210.26.784.2086.14RC - Implantação do Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos	100.000	1.000.000		1.132.089	1.100.000			0,00	
30.39210.26.784.2086.7U33 - Implantação de Área de Apoio Logístico Portuário	50.000	100.000		0	150.000			0,00	
30.39210.26.784.2086.15CN - Expansão do Molhe de Proteção do Porto de Fortaleza	100.000	18.000.000		0	18.100.000			0,00	
30.39210.26.784.2086.15OM - Implantação da Nova Subestação de Energia no Porto de Fortaleza	100.000	12.000.000		0	12.100.000			0,00	
<b>0807 - PROGRAMA DE GESTÃO E MANUTENÇÃO DE INFRAESTRUTURA DAS EMPRESAS ESTATAIS FEDERAIS</b>	<b>4.084.000</b>	<b>0</b>			<b>4.084.000</b>	0	0	0,00	
30.39210.26.122.0807.4101 - Manutenção e Adequação de Bens Imóveis	500.000	0		0	500.000			0,00	
30.39210.26.122.0807.4102 - Manutenção e Adequação de Bens Móveis, Veículos, Máquinas e Equipamentos	500.000	0		0	500.000			0,00	
30.39210.26.126.0807.4103 - Manutenção e Adequação de Ativos de Informática, Informação e Teleprocessamento	3.084.000	0		0	3.084.000			0,00	

#### 6.4. GESTÃO DE RISCO

A Companhia Docas do Ceará reúne uma vasta gama de atividades, que possuem riscos relacionados aos seus processos. É primordial que haja um planejamento estruturado para adereçar esses riscos, de forma criar e preservar o valor da entidade.

Para a efetivação do programa de gerenciamento de riscos da Companhia Docas do Ceará - CDC foi criado o Comitê de Riscos, composto por pelo menos um representante de cada diretoria. Na CDC, a referida comissão foi instituída através da Portaria nº14/2015, de 13/05/2015. Após a instituição do Comitê de Riscos, foram realizadas reuniões para identificar a metodologia e discutir pontos sobre as particularidades e realidade da CDC quanto à implantação do Programa de Gerenciamento de Riscos. A metodologia de gerenciamento de riscos consiste no framework estabelecido pelo COSO - Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, que possui a finalidade de apresentar uma estratégia sólida, capaz de identificar, avaliar e administrar riscos.

Devido ao fato de ser uma metodologia amplamente utilizada e difundida, esse método foi o escolhido como embasamento do programa de riscos da CDC. A proposta do comitê previu o mapeamento dos processos das áreas da CDC, iniciando com as áreas que apresentaram maior potencial de eventos que poderiam incluir situações de impacto na governança da empresa, seguida das demais áreas em segundo momento.

A comissão citada definiu que as áreas financeira e operação seriam as primeiras a serem mapeadas, nas quais foram evidenciados aspectos de identificação das categorias de objetivos da área, em termos de governança e seus eventos críticos que impactavam diretamente no gerenciamento do risco. Foi instituído, também, através da Portaria nº 29/2017, de 29/05/2017, o Comitê da Política de Gestão de Integridade, Riscos e Controles Internos da Gestão da CDC, com o objetivo de adotar medidas para a sistematização de práticas relacionadas à gestão de riscos, controles internos e governança no âmbito da CDC e tem por finalidade estabelecer as diretrizes, responsabilidades e princípios a serem observados e seguidos para a gestão da integridade, de riscos e de controles internos nas políticas.

Em relação à sistemática gestão de riscos, a CDC adota várias medidas de controles: possui uma unidade de Auditoria Interna, uma Coordenadoria de Controle, responsável por instituir rotinas e fluxos, revisão de normativos e cobrança de

pendências; possui dois Conselhos (Fiscal e de Administração) atuantes, monitorando e dando sugestões para a melhoria da gestão; e, atendimento às recomendações dos órgãos de Controle Interno e de Auditoria Interna.

A Companhia Docas do Ceará possui Estatuto Social, Regimento Interno e Organograma adequados às suas atividades e conta ainda com instruções formalizadas através de Normas Internas para fortalecer os atos e procedimentos administrativos e minimizar riscos. Os normativos internos são formalizados, aprovados pela Diretoria Executiva, sofrem atualizações, também aprovadas pela Diretoria Executiva e estão disponibilizados em intranet ao alcance de todos os empregados da Companhia.

A CDC conta com Comissão de Ética e código aprovado e publicado na intranet da CDC para conhecimento dos empregados. Quanto aos procedimentos de controle, existem procedimentos quanto à alçada (movimentação de recursos financeiros; autorizações de contratações; conciliações), segurança física (controle de acesso; inventários anuais). Com relação à comunicação, a CDC utiliza-se de sistemas geradores de Relatórios (Financeiro, Operacional, Contas a Pagar, Pessoal, Patrimônio).

Existem ações da área de comunicação da empresa, utilizando o site e intranet para informações sobre notícias do Porto e de interesse do Porto. A intranet da empresa foi reformulada, contendo notícias, informes, informações sobre pessoal (atendendo recomendação da CISET), dentre outros assuntos de interesse dos empregados. As normas internas são publicadas na intranet. Dessa forma a comunicação tende a chegar aos mais diversos níveis da empresa. Quanto ao monitoramento, os controles internos são constantemente revistos pela Auditoria Interna e órgãos de controle. As recomendações de controle realizadas pela Auditoria Interna têm sempre o objetivo de eliminar/mitigar os riscos com perdas e desvios e atendimento à legislação e normas.

A CDC dispõe de indicadores de gestão estratégica resultantes do redesenho dos indicadores da Portaria SEP nº 214, aprimorados com a elaboração do planejamento estratégico da Companhia. Os indicadores dividem-se nas seguintes categorias: financeira e social; comercial; clientes; processos internos; e, pessoas, tecnologia e inovação.

## 7 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho foi desenvolvido dentro de uma visão sistêmica das atividades da CDC, enquanto administradora do porto de Fortaleza, com foco nos seus diversos setores e segmentos. A partir deste contexto foram definidas as estratégias administrativa, comerciais, operacionais e de controle com os respectivos impactos nos demonstrativos financeiros da Companhia.

Em relação ao plano comercial, procuramos identificar as atividades ligadas diretamente ao negócio da CDC que é o de oferecer facilidades de supra e infraestrutura às operações portuárias e eventuais deficiências e limitações existentes na sua prestação. Destacam-se aqui as previsões de movimentação e a questão tarifária.

Para a projeção do resultado econômico financeiro, procuramos levantar e estabelecer valores com premissas de mercado dentro do atual contexto mercadológico. Além disso, foram detectados os possíveis eventos que poderão impactar no resultado do exercício de 2019.

Todas as projeções, no que pese apresentarem resultados financeiros superavitários para as previsões realista e otimistas, apresentam resultados econômicos deficitários em todos os cenários, o que indica a real e fundamental necessidade da realização de estudos que visem identificar e propor ações que restabeleçam a saúde econômico-financeira da empresa, dentre outras, a promoção de uma reestruturação organizacional, objetivando uma forte redução de despesas e pela identificação de novas oportunidades de negócio dentro de uma agressiva, eficiente e eficaz estratégia mercadológica.

Lutaremos para continuar a merecer a reputação de corresponder aos nossos clientes, de trabalhar em conjunto e manter um bom relacionamento com a comunidade local, colocando alta prioridade em segurança e meio ambiente.

Por meio deste Plano de Negócios também é apresentado um diagnóstico da situação atual do Porto de Fortaleza, onde são expostos os cenários e desafios para 2019, assim como a definição de possíveis estratégias e as linhas de ação para superá-los.