

BRZ Infra Portos FIP-IE (BRZP11)

FUNDO DE INVESTIMENTO EM PARTICIPAÇÕES EM INFRAESTRUTURA - FIP-IE

GESTOR



ADMINISTRADOR



Fundo de acordo com o Código da ABVCAP/ANBIMA de Regulação e Melhores Práticas para os Fundos de Investimento em Participações e Fundos de Investimento em Empresas Emergentes.

Este material publicitário ("Material") foi preparado pela BRZ Investimentos Ltda. ("Gestora"), na qualidade de gestora do BRZ Infra Portos Fundo de Investimento em Participações em Infraestrutura ("Fundo"), exclusivamente para disponibilização do mesmo no site do Fundo e para apresentação a investidores e potenciais investidores.

O presente Material não constitui oferta e/ou recomendação e/ou solicitação para substituição ou compra de quaisquer valores mobiliários. As informações aqui contidas não devem ser utilizadas como base para a decisão de investimento em valores mobiliários. A decisão de investimento dos potenciais investidores nas Cotas é de sua exclusiva responsabilidade, de modo que se recomenda aos potenciais investidores que consultem, para considerar a tomada de decisão relativa ao investimento nas Cotas, as informações contidas neste Material, no regulamento do Fundo ("Regulamento"), seus próprios objetivos de investimento e seus próprios consultores e assessores em matérias legais, regulatórias, tributárias, negociais, de investimentos, financeiras, até a extensão que julgarem necessária para formarem seu julgamento para o investimento nas Cotas, antes da tomada de decisão de investimento.

As informações financeiras gerenciais previstas neste Material devem ser consideradas apenas para fins informativos, não podendo ser utilizadas para qualquer outra finalidade, não devem ser consideradas como fundamento para o investimento nas Cotas e não devem substituir a leitura cuidadosa do Regulamento e dos Fatores de Risco, conforme descritos neste Material e no Regulamento.

Este Material apresenta informações resumidas e não é um documento completo, de modo que potenciais investidores devem ler o Regulamento e o prospecto preliminar da Oferta, assim como sua versão definitiva ("Prospecto"), em especial a seção de "Fatores de Risco" prevista em tais documentos, antes de decidir investir no Fundo. Qualquer decisão de investimento pelos potenciais investidores deverá basear-se única e exclusivamente nas informações contidas no Regulamento e no Prospecto, os quais conterão informações detalhadas a respeito do Fundo, da Oferta, das Cotas e dos riscos relacionados ao investimento no Fundo.

Outros termos e expressões contidos neste Material que não tenham sido definidos nesta Seção terão o significado que lhes for atribuído no Prospecto e/ou no Regulamento, conforme o caso.

A RENTABILIDADE OBTIDA NO PASSADO NÃO REPRESENTA GARANTIA DE RENTABILIDADE FUTURA. O FUNDO NÃO POSSUI QUALQUER RENTABILIDADE ALVO OU ESPERADA OU PRETENDIDA. QUALQUER RENTABILIDADE PREVISTA NOS DOCUMENTOS DA OFERTA NÃO REPRESENTARÁ E NEM DEVERÁ SER CONSIDERADA, A QUALQUER MOMENTO E SOB QUALQUER HIPÓTESE, COMO HIPÓTESE, COMO PROMESSA, GARANTIA OU SUGESTÃO DE RENTABILIDADE FUTURA MÍNIMA OU GARANTIDA AOS INVESTIDORES. O FUNDO DE QUE TRATA O PROSPECTO NÃO CONTA COM GARANTIA DO ADMINISTRADOR DO FUNDO, DA GESTORA, DAS INSTITUIÇÕES PARTICIPANTES DA OFERTA OU DE QUALQUER MECANISMO DE SEGURO OU, AINDA, DO FUNDO GARANTIDOR DE CRÉDITOS – FGC. A PRESENTE OFERTA NÃO CONTA COM CLASSIFICAÇÃO DE RISCO.

NÃO SERÁ DEVIDA PELO FUNDO, PELO ADMINISTRADOR, PELA GESTORA E/OU PELAS INSTITUIÇÕES PARTICIPANTES DA OFERTA QUALQUER INDENIZAÇÃO, MULTA OU PENALIDADE DE QUALQUER NATUREZA, CASO OS COTISTAS NÃO ALCANÇEM A REMUNERAÇÃO ESPERADA COM O INVESTIMENTO NO FUNDO OU CASO OS COTISTAS SOFRAM QUALQUER PREJUÍZO RESULTANTE DE SEU INVESTIMENTO NO FUNDO.

O REGISTRO DA OFERTA NÃO IMPLICARÁ, POR PARTE DA CVM, GARANTIA DE VERACIDADE DAS INFORMAÇÕES PRESTADAS, OU JULGAMENTO SOBRE A QUALIDADE DO FUNDO, DO SEU ADMINISTRADOR, DE SEU GESTOR, DE SEU OBJETIVO E DE SUA POLÍTICA DE INVESTIMENTO, DOS VALORES MOBILIÁRIOS E DEMAIS ATIVOS QUE INTEGRARÃO SUA CARTEIRA OU, AINDA, DAS COTAS A SEREM DISTRIBUÍDAS. A CVM NÃO GARANTE A VERACIDADE DAS INFORMAÇÕES PRESTADAS E, TAMPOUCO, FAZ JULGAMENTO SOBRE A QUALIDADE DAS COTAS A SEREM DISTRIBUÍDAS.

- 1. BRZ Investimentos**
- 2. Setor Portuário**
- 3. BRZ Infra Portos FIP-IE**
- 4. O Porto Itapoá**
- 5. Governança**
- 6. Análise de Rentabilidade**

1. BRZ Investimentos

A Gestora

Descrição da BRZ

- **Pioneirismo e relevância em ativos alternativos:**

Fundada em 2005, a BRZ é uma das principais gestoras independentes atuantes em ativos alternativos

- **Foco e histórico em Fundos de Investimentos em Participações (FIPs) e Crédito Privado:**

Atuação em duas linhas de negócios complementares:

Private Equity: foco em capital de crescimento e infraestrutura

Crédito Privado: foco em estratégia mista (carteiras com % em estruturados) e em produtos estruturados

- **Equipe sênior e experiente de 7 sócios:**

Equipe sênior, com extensa experiência de mercado e um longo período de atuação conjunta

- **Estrutura proprietária de suporte:**

A BRZ possui ainda estrutura robusta interna de suporte: jurídico, *backoffice*, *compliance*, risco e TI

- **Base de clientes diversificada:**

Composta por investidores institucionais, *family offices* e pessoas físicas

Números da BRZ

+ R\$ 2,4Bi
de AuM¹

+ 18 Fundos
sob gestão em *Private Equity* e Crédito

Private Equity

+ R\$ 1,2Bi em AuM nos
fundos em atividade¹

23 investimentos em seus
+16 anos de atuação

+ R\$ 8,1Bi captados nas diferentes
estratégias de *Private Equity* em 10 Fundos²

Credito Privado

+ R\$ 1,2Bi em AuM nos
fundos em atividade¹

45 fundos captados em seus
+16 anos de atuação

2. Setor Portuário

Cenário Atual e Perspectivas

Setor Portuário

Análise do Setor e Tipos de Terminais

O sistema portuário brasileiro opera 4 principais tipos de carga. Em 2022 foram movimentados 1,21 bilhão de toneladas, 0,4% menos que em 2021



As cargas são movimentadas em 380 terminais portuários, operados em 2 tipos de contratos: (1) 210 Terminais de Uso Privado (TUP); e (2) 170 terminais arrendados em portos organizados (portos públicos)

	Porto Organizado (Arrendamento Portuário)	Terminal de Uso Privado (TUP)
Tipo de Contrato	Contrato de arrendamento, com obrigatoriedade de licitação pública	Contrato de adesão com autorização pelo poder público
Prazo	Até 35 anos, prorrogáveis até no máximo 70 anos	Indeterminado, condicionado à manutenção da atividade portuária e a investimentos no terminal
Infraestrutura	Bens públicos reversíveis concedidos à iniciativa privada	Privada e sem reversão de bens (terreno e equipamentos)
Operação	Contrato de arrendamento determina objeto, área, prazo, condições de exploração, tarifas fixas e variáveis à serem pagas, investimentos à serem feitos, dentre outros Obrigatoriedade de contratar mão de obra por meio do Órgão Gestor da Mão de Obra (OGMO), o que representa maior custo	Estratégia interna determina política de preços Contratação livre de mão de obra, de acordo com a legislação trabalhista

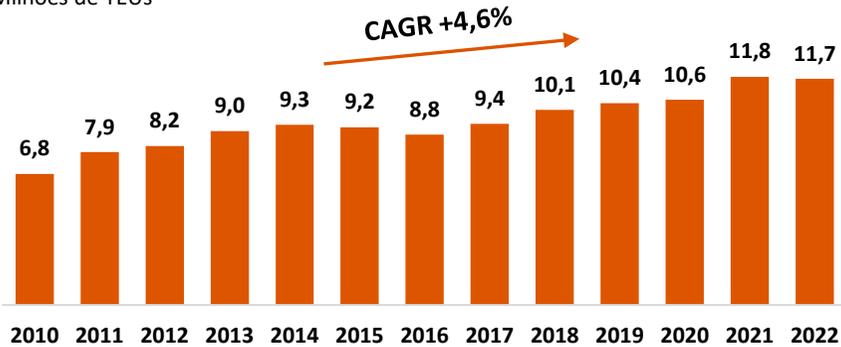
Setor Portuário - Contêineres

Setor com Forte Crescimento Histórico

Quando analisamos os terminais de contêineres especificamente, vemos resiliência no crescimento, aumento de participação dos terminais privados, mas ainda um potencial significativo de crescimento do segmento

Mercado de Contêineres Brasileiro - Demanda

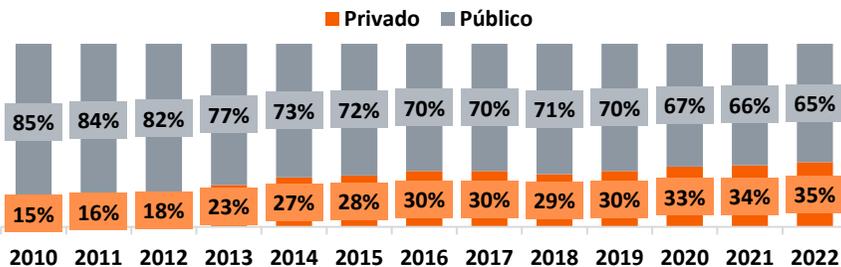
Milhões de TEUs



Crescimento resiliente mesmo durante períodos de recessões econômica, com ganho de **2,3 milhões de TEUs** em 5 anos e **3,5 milhões de TEUs** em 10 anos

Crescimento no Share de Terminais Privados

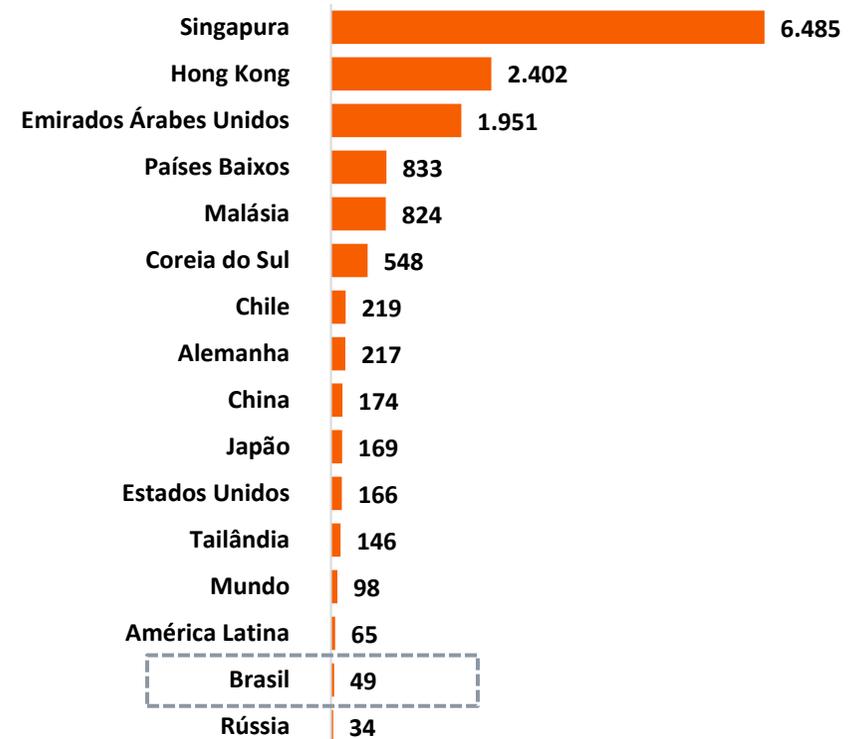
% de movimentações por tipo de terminal



Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviários (ANTAQ); Banco Mundial

Benchmark Mundial de Containerização

Movimentação de TEUs por 1.000 habitantes, 2020



Potencial de crescimento significativo ao igualar a média dos países da América Latina

Setor Portuário - Contêineres

Dinâmica Competitiva

A carga containerizada tem como característica básica, ficar restrita a uma área de influência direta da região onde é produzida ou consumida, sendo essas regiões de influência chamados clusters

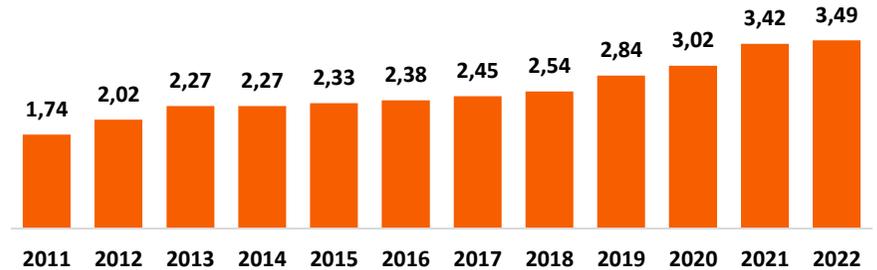
Dinâmica Competitiva - Cluster



A competição entre terminais acontece dentro dos clusters, com pouca ou nenhuma competição entre clusters

Cluster Sul

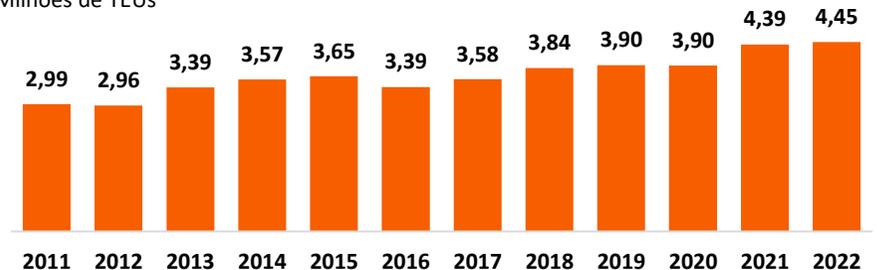
Milhões de TEUs



O Cluster Sul apresentou o maior crescimento, com aumento de **1,0 milhão de TEUs** em 5 anos e **1,5 milhão de TEUs** em 10 anos

Cluster Santos

Milhões de TEUs



O Cluster Santos, maior do Brasil, cresceu **0,9 milhão de TEUs** em 5 anos e **1,5 milhão de TEUs** em 10 anos

Dentro de cada cluster, a determinação do local de movimentação da carga será pelos interesses dos donos das cargas, das empresas de navegação e da dinâmica competitiva entre os terminais

Cientes: Critérios de Decisão

Empresas de Navegação

- Infraestrutura portuária
- Custo e eficiência da operação
- Rapidez no embarque e desembarque
- Volume de movimentação de mercadorias
- Verticalização (caso o armador faça parte do mesmo grupo econômico)

Donos das Cargas

- Disponibilidade de armadores e de operadores logísticos para serviços da retroária
- Custo e eficiência da operação
- Nível do atendimento ao cliente
- Nível de omissões dos armadores
- Agilidade do despacho aduaneiro

Concorrentes: Critérios de Diferenciação

- Proximidade aos pólos consumidores e produtores
- Arquitetura de berço linear e de pátio desenhado para contêineres
- Acesso aquaviário: canal de acesso, águas protegidas, pouca sedimentação
- Acesso terrestre: rodovias, ferrovias e baixa urbanização favorecem
- Existência de linhas de navegação que atendam as diferentes regiões
- Equipamentos eficientes
- Preços competitivos



Setor Portuário - Contêineres

Potencial de Continuidade do Crescimento

O cenário favorável observado nos últimos anos é reforçado e continuado pelas características do setor portuário brasileiro

Fatores que potencializam o crescimento da demanda

- Regulamentação estável para as operações portuárias traz segurança para investidores, operadores e clientes
- Vasta área costeira e concentração econômica próximo à costa potencializam o crescimento das operações de cabotagem
- Novas políticas de estímulo à Cabotagem, como a BR do Mar, favorecem as operações portuárias de contêineres
- Políticas econômicas que favorecem a abertura comercial brasileira potencializam a demanda

Fatores que potencializam o crescimento dos terminais mais competitivos

- Áreas escassas: regiões que consolidem acessos terrestres, acessos marítimos adequados e demanda de carga na área de influência são raras e reforçam o potencial dos terminais atuais
- Investimentos relevantes para construção de terminais competitivos funcionam como barreira de entrada a novos projetos
- Processo de licenciamento longo e seletivo, seja para terminais novos, seja para expansões, permitem previsibilidade no lançamento de terminais
- Política de privatização e concessão de operações públicas favorecem a competitividade das operações públicas atuais
- TUPs com áreas de expansão permitem crescimento em alguns terminais atuais



3. BRZ Infra Portos FIP-IE

O Fundo

BRZ Infra Portos FIP-IE

Visão Geral

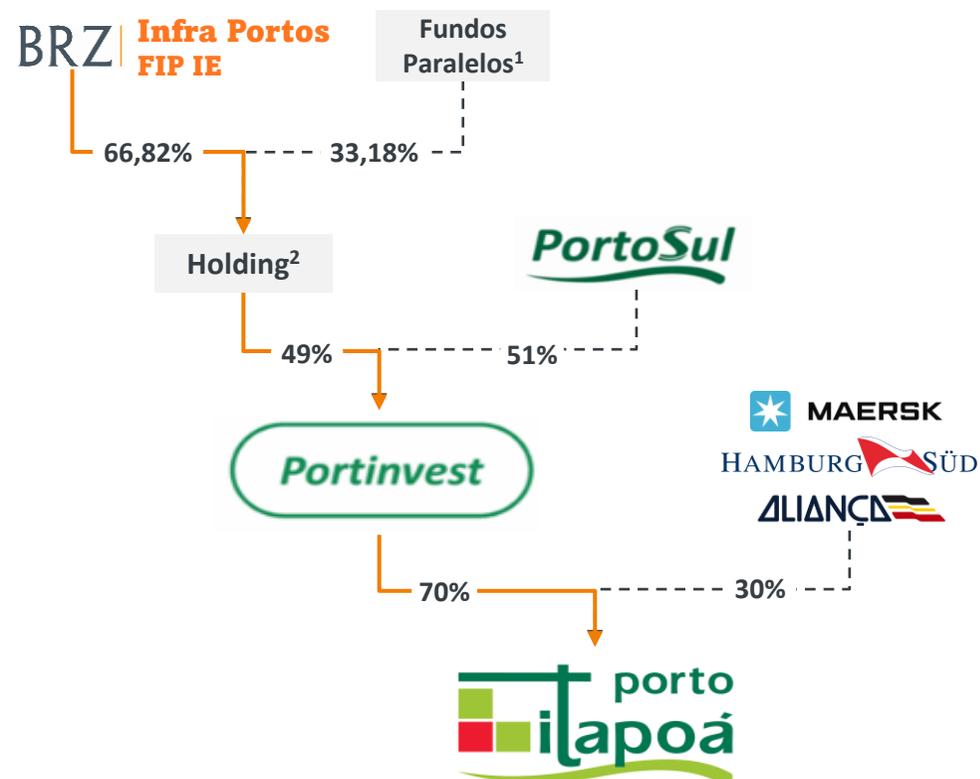
O Fundo BRZ Infra Portos é um FIP-IE, com participação societária indireta no Porto Itapoá, um dos maiores e mais eficientes terminais portuários de contêineres do Brasil

O Fundo

- O BRZ Infra Portos FIP-IE (“Fundo”) é um fundo de investimento em participações em infraestrutura gerido pela BRZ Investimentos Ltda. Sua estratégia tem como base o investimento em companhias do setor portuário brasileiro e a participação na sua gestão de forma ativa
- O Fundo possui participação indireta de 22,9% na Itapoá Terminais Portuários S.A. (“Porto Itapoá”), um dos maiores e mais eficientes terminais portuários de contêineres do Brasil
- O fundo tem suas cotas negociadas na B3, tendo encerrado 2022 com mais de 3.700 cotistas



Ativo investido: Porto Itapoá



(1) Fundo Portos e Fundo Empreendedor geridos pela BRZ; (2) Veículo de investimento na Portinvest denominado N O G S P E

4. O Porto Itapoá

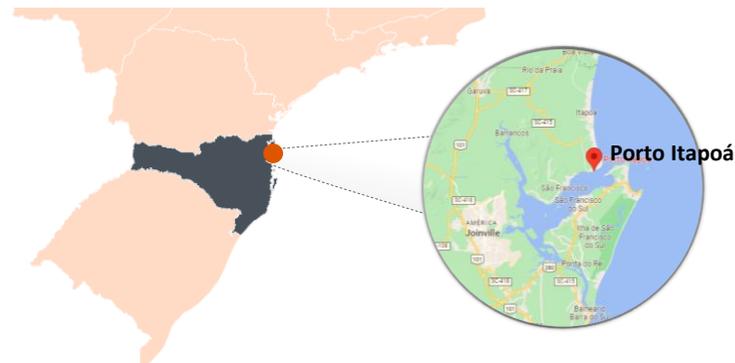
O Ativo



O Porto Itapoá

- Terminal privado focado na operação de cargas containerizadas, com um portfólio de serviços abrangente, envolvendo todos os tipos de navegação e de demandas dos donos de carga. Localizado em Itapoá (SC), no interior da Baía da Babitonga
- Infraestrutura com 2 berços totalizando 800m, área operacional com 340 mil m² e capacidade instalada para 1,4 milhão de TEUs
- Expansão em andamento para área operacional de 450 mil m²
- Licenciamento já definido para expansão do berço para 1.200m
- Expansão do canal de acesso em processo de licenciamento com as entidades correspondentes

Localização



Diferenciais do Ativo

Terminal de Uso Privado

Operação como TUP, conferindo possibilidade de operação por prazo indeterminado, com autonomia operacional, estratégica e financeira

Localização

Localização na Baía de Babitonga, com águas protegidas, boas condições climáticas e calado natural de 16 metros nos seus berços, que permitem bom atendimento a todos os tipos de navio que escalam a costa brasileira

Cluster Sul

A região Sul, tem como área de influência Santa Catarina, Paraná, sul do Mato Grosso do Sul e norte do Rio Grande do Sul, ou seja, áreas com crescimento econômico, índice de industrialização e PIB per capita maiores que a média nacional

Área Própria

Único terminal da região de influência com área própria e com licenças para expandir de forma imediata e significativa, sem interferência urbana para sua operação e expansão

Parceria Estratégica

Participação acionária da Maersk, maior *player* mundial e nacional na movimentação de contêineres, conferindo grande competitividade ao terminal



Porto Itapoá

Infraestrutura Moderna e Alta Eficiência Operacional



Porto Itapoá

Interface com os Principais Portos em Todos Continentes

Importadores e Exportadores desfrutam da ampla capilaridade de linhas de navegação para diferentes regiões no mundo, com frequência semanal

América do Norte



América Central



América do Sul



Ásia



Mediterrâneo



Porto Itapoá

Porto Itapoá

Alta Gama de Serviços para Players de Diversos Segmentos

O Porto Itapoá se caracteriza por atender clientes pulverizados, de diferentes setores

O Porto Itapoá atende uma série de indústrias, oferecendo ampla gama de serviços:

- Armazenagem de cargas importadas
- Armazenagem de cargas para exportação
- Armazenagem de cabotagem (descarga e embarque)
- Serviços *Reefer*
- *Cross-Docking*
- Serviços aduaneiros
- Inspeção de carga
- Etiquetagem
- Rotulagem
- Dentre outros



Alimentos



Madeira



Papel e Celulose



Outras Indústrias



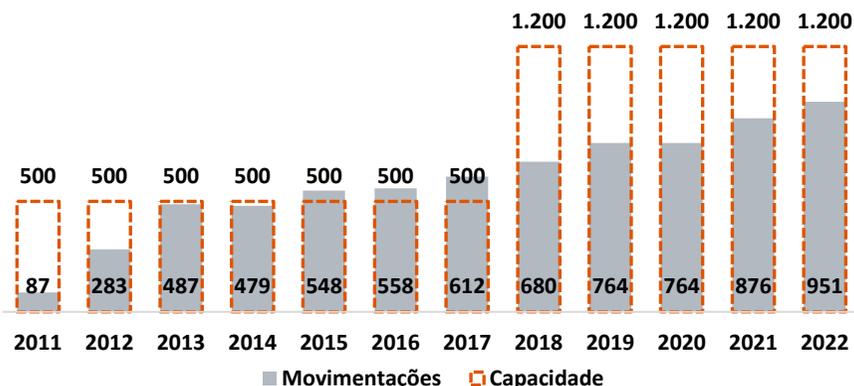
Porto Itapoá

Resultados Operacionais

Com os diferenciais competitivos, o Porto Itapoá cresceu rápido desde seu lançamento em 2011

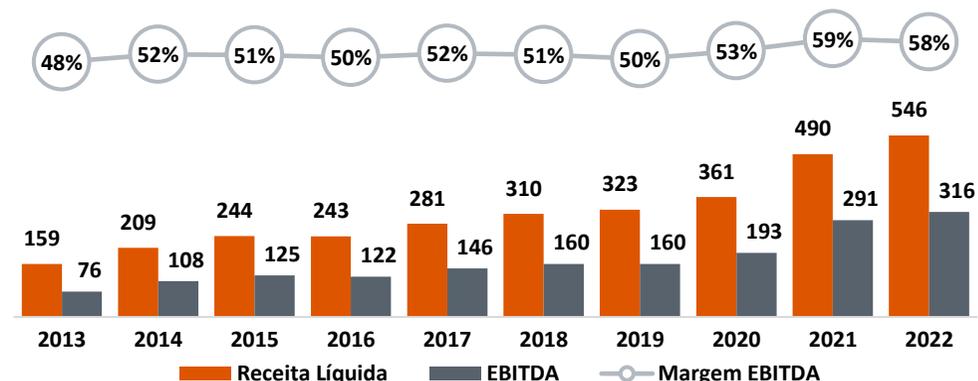
Capacidade Instalada e Histórico de Movimentações

Milhares de TEUs

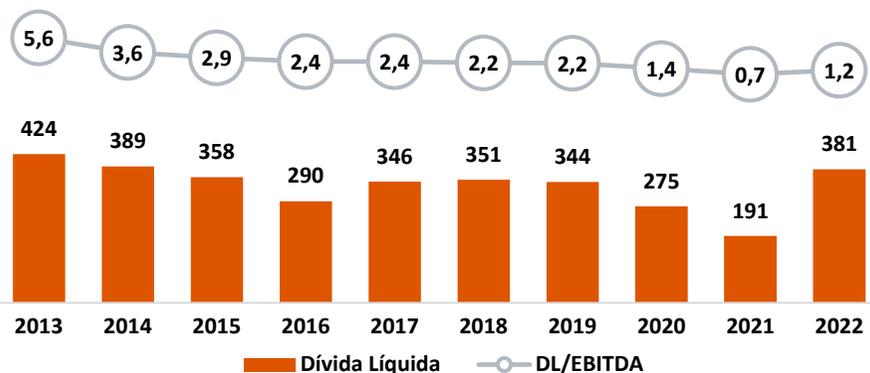


Resultado Histórico

R\$ Milhões

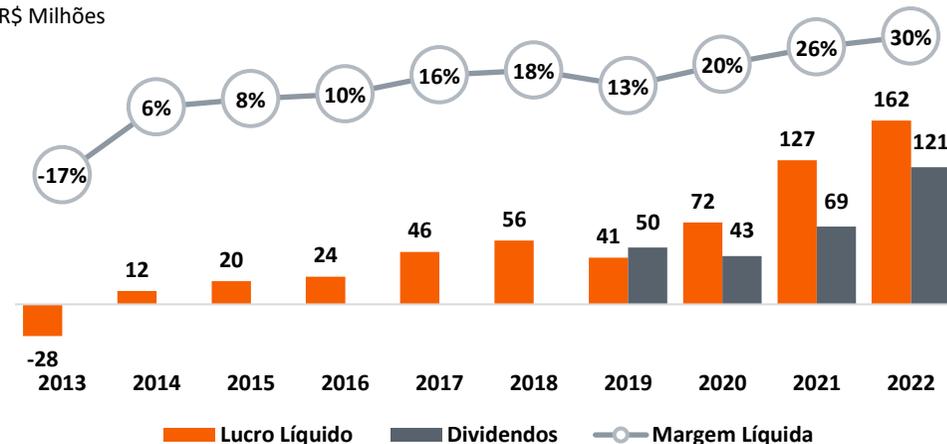


Endividamento



Lucro Líquido e Dividendos

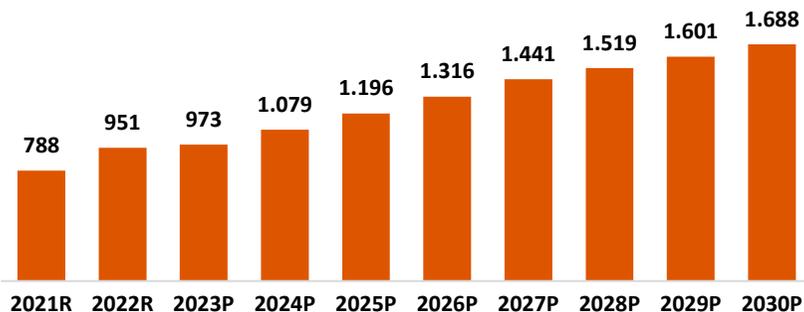
R\$ Milhões



E as projeções da Leggio Consultoria suportam mais crescimento durante os próximos anos

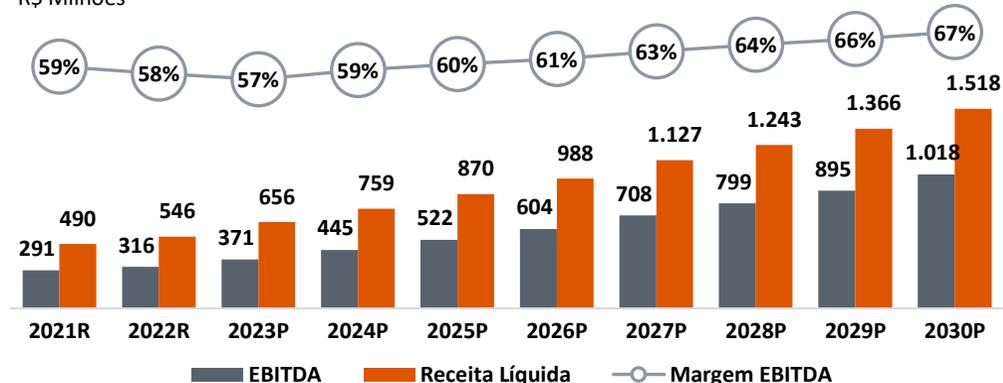
Movimentação em TEUs

Milhares de TEUs



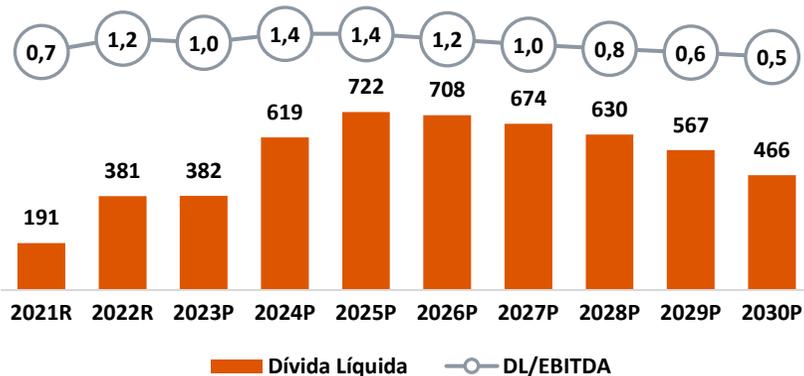
Receita Líquida e EBITDA

R\$ Milhões



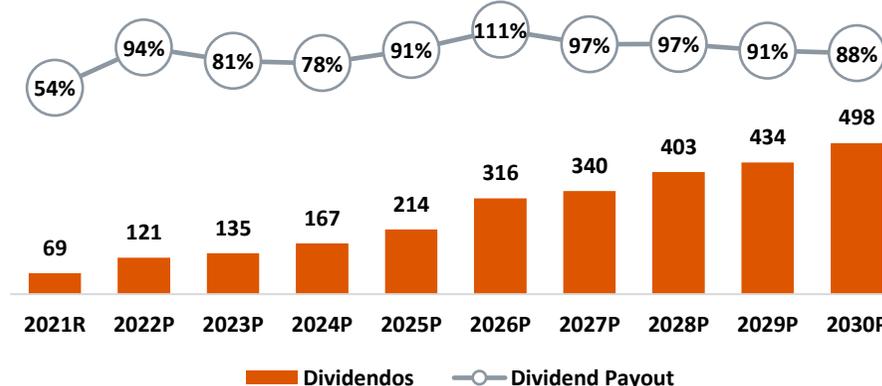
Endividamento

R\$ Milhões



Dividendos

R\$ Milhões



Nota TODO O SLIDE: As projeções são baseadas no trabalho da [Leggio Consultoria de setembro de 2022](#), e não representam qualquer tipo de compromisso ou certeza sobre os valores futuros

Fonte: Leggio Consultoria

Porto Itapoá

Vantagens Competitivas

O crescimento histórico e projetado vem, principalmente, de diferenciais sobre os concorrentes diretos

TCP - Paranaguá



- Canal de acesso com competição com outros portos
- Acesso rodoviário com interferência da área urbana, prejudicando o tráfego de caminhões
- Área de expansão limitada
- Contrato de concessão com prazo definido
- Obrigatoriedade de contratação de OGMO encarece a operação dos terminais concessionados

Portonave - Navegantes



- Canal de acesso com competição com outros portos
- Localizado no Rio Itajaí-Açu, apresenta maior assoreamento do berço e do canal de acesso, maior custo operacional nas manobras dos navios, além de expor o terminal a paradas operacionais em momentos específicos
- Acesso rodoviário com interferência da área urbana, prejudicando o tráfego de caminhões
- Área de expansão limitada

APM - Itajaí



- Canal de acesso com competição com outros portos
- Localizado no Rio Itajaí-Açu, apresenta maior assoreamento do berço e do canal de acesso, maior custo operacional nas manobras dos navios, além de expor o terminal a paradas operacionais em momentos específicos
- Acesso rodoviário com interferência da área urbana, prejudicando o tráfego de caminhões
- Contrato de concessão com prazo definido
- Obrigatoriedade de contratação de OGMO encarece a operação dos terminais concessionados

5. Governança

1 Management Independente

Cássio Shreiner – CEO/CFO

Anteriormente foi CFO da Seara, CFO da Louis Dreyfus Bioenergia e gerente do Grupo Votorantim

Roberto Pandolfo – Diretor Comercial

Anteriormente foi diretor comercial da Kuehne+Nagel e diretor regional da Varig

Sergni Rosa – Analista de PE

Anteriormente foi gerente de operações da Santos Brasil

Fundo participa na seleção de todos os diretores

2 Governança Clara

Portinvest

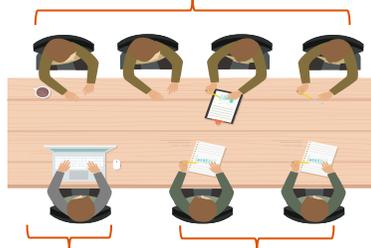
Conselheiros indicados pelo BRZP11 e Fundos Paralelos



Conselheiro Independente

Porto Itapoá

Conselheiros indicados pela Portinveste



Conselheiro Independente

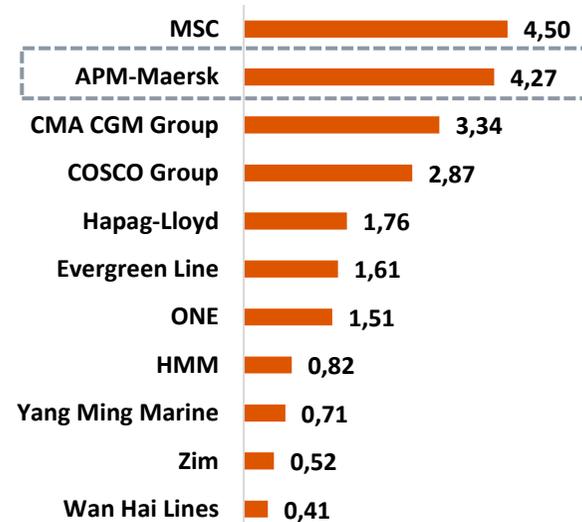
Conselheiros indicados pela Maersk

Fundo participa com voto afirmativo em todas as matérias relevantes

3 Sócio Estratégico

APM-Maersk é o 2º maior operador de navios porta-contêineres do mundo e operava 16,5% da frota global de navios porta-contêineres em 2021

Movimentação em Milhões de TEUs (Set/2022)

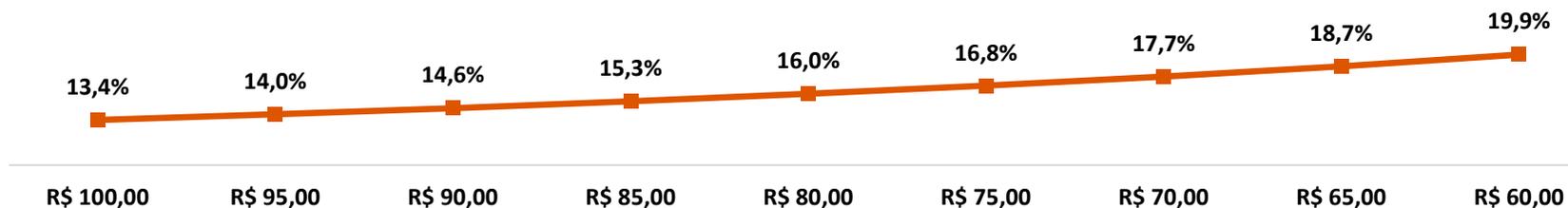


- Em setembro de 2022, a Maersk operava 726 navios porta-contêineres, com capacidade combinada de cerca de 4,3 milhões de TEUs

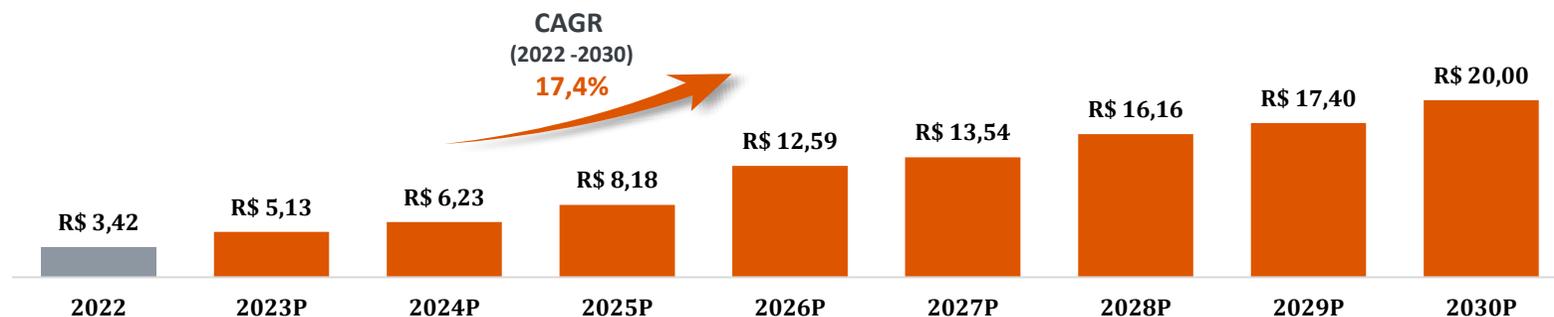
6. Análise de Rentabilidade

Após atualização das projeções operacionais e financeiras pela Leggio Consultoria em setembro de 2022, as rentabilidades projetadas continuam mostrando grande potencial para o investidor do BRZP11

Taxa Interna de Retorno Real Estimada do BRZP11 (TIR Real Estimada) x Precificação da Cota ¹



Projeção de Distribuições Nominais do Fundo (R\$/cota) ²



Nota TODO O SLIDE: As projeções consideram uma estimativa baseada no trabalho da [Leggio Consultoria de setembro de 2022](#), e não representam qualquer tipo de compromisso ou certeza sobre os valores futuros

(1) Considera: (i) fluxo de dividendos do Porto Itapoá projetado pela Leggio Consultoria no cenário base entre 2023 e 2050; (ii) custos de manutenção do Fundo projetados entre 2023 e 2050 - taxa de gestão, administração e outros custos do fundo; (iii) valor da perpetuidade do fluxo de dividendos em 2051, que é recebido em 2050, e calculado por: dividendos projetados para 2051, recebidos em 2050, divididos pela diferença entre o custo de capital próprio de 11,74% em 2051 e crescimento da inflação em 2050 de 3%; (iv) aumento no número de cotas, de acordo com a emissão e concentração máxima das cotas B, conforme artigo 25 do regulamento do BRZP11

(2) Considera os itens (i) e (ii) da nota (1) acima, calculados na proporcionalidade de cada cota do BRZP11

Fonte: Leggio Consultoria; Análise BRZ Investimentos

Este documento foi produzido pela BRZ Investimentos com fins meramente informativos e as informações aqui contidas constituem a visão da BRZ Investimentos na data da produção deste documento. Mesmo tendo tomado todas as precauções para assegurar que as informações aqui contidas não sejam falsas ou enganosas, a BRZ Investimentos não se responsabiliza pela exatidão ou abrangência das mesmas, nem tampouco pelas decisões de investimentos tomadas com base neste material. Este material é confidencial, para uso exclusivo a quem se destina e não pode ser distribuído. A retransmissão deste conteúdo deve ser previamente validada por escrito pela BRZ Investimentos Ltda. +55 11 3538-8076 / contato@brz.com.br.



A presente instituição aderiu ao Código ANBIMA de Regulação e Melhores Práticas para os Fundos de Investimento.

Rua Gomes de Carvalho, 1507 – Conj. 61 – Vila Olímpia
São Paulo - SP - 04547-005
Tel.: + 55 11 3538-8076
Email: contato@brz.com.br
www.brzinvestimentos.com.br

