



20 de dezembro de 2010

Perguntas e Respostas

Índice

1. Qual é a participação de mercado da ALL no mercado de contêineres? Quantos contêineres ela transporta por ano?	4
2. Transportar por ferrovia não é mais barato do que transportar pela Rodovia? Por que o transporte de contêineres por ferrovia ainda é pouco desenvolvido no Brasil?	4
3. Porque a ALL criou a Brado?	4
4. A ALL não poderia explorar o segmento de contêineres diretamente na ferrovia?	4
5. A administração da Brado será independente da ALL?	4
6. Quanto a ALL aportou de capital para criar a Brado?	4
7. Porque a Brado quer integrar o modal ferroviário com o Rodoviário? Como ela pretende fazer isso?	4
8. Quais os ganhos de eficiência que esse modelo de operação pode trazer para a cadeia logística do contêiner?	5
9. Como funciona o contrato entre a Brado e a ALL?	5
10. Que capacidade a ALL irá disponibilizar para a Brado?	5
11. Quais investimentos a Brado fará na operação da ALL? Como funciona a dinâmica e o cronograma desses investimentos?	5
12. Os investimentos podem ser ampliados à medida que a companhia ganha escala?	5
13. Qual o desconto que a Brado terá ao utilizar a ferrovia?	5
14. O que esse contrato representa para as ferrovias operadas pela ALL?	6
15. Quais investimentos a ALL terá que fazer para expandir a capacidade ferroviária para atender a Brado?	6
16. A ferrovia irá operar com contêineres single stack ou double stack?	6
17. Como o crescimento no negócio de contêineres pode interferir no crescimento da ALL? ..	6
18. A Brado irá atuar em todas as regiões e portos atendidos pela ALL?	6
19. A Brado poderá expandir suas operações para outras regiões? Ela poderia usar esse mesmo modelo?	6
20. Em que segmentos de contêineres a Brado vai focar inicialmente?	6
21. A Brado vai assumir os fluxos atuais de exportação, importação e contêineres frigorificados da ALL?	6
22. Quanto do EBITDA da ALL esses fluxos representam?	6
23. Esse EBITDA vai ser transferido integralmente para a Brado?	7
24. Há outros fluxos que serão assumidos pela Brado?	7
25. Quem é a Standard? O que ela faz? Em que região ela atua?	7
26. Como a Standard foi criada? Quais os números da companhia?	7
27. Qual a dívida líquida e o ativo total da companhia?	7
28. Houve algum aporte de capital recente na companhia?	7
29. Por que a Brado resolveu se associar a Standard?	7
30. A operação envolveu algum pagamento em dinheiro?	8

31. Como funciona a incorporação de ações? 8
32. Que percentual de participação ALL e Standard terão na Brado após a incorporação de ações? 8
33. A Standard poderá trocar as ações da Brado por Ações da ALL no futuro? 8
34. Há alguma garantia de preço mínimo para os acionistas da Standard na troca por ações da ALL? 8
35. A entrada da Standard na Brado altera os planos da companhia de criar um modelo semelhante ao que prevalece nos EUA na matriz de transportes? 8
36. Quais as sinergias existentes entre as duas companhias? 8
37. Porque a Standard decidiu se associar a Brado? 8
38. Como fica a companhia pós incorporação da Standard? 9
39. O capital inicial da companhia é semelhante aquele aportado pela Standard ou a ALL também está fazendo um aporte de capital adicional? 9
40. Como a companhia pretende captar os recursos necessários para realizar os investimentos para ampliar a base de terminais intermodais concentradores de contêineres e expandir a capacidade ferroviária para o transporte de contêineres? 9
41. E quanto a aquisições? Novas aquisições fazem parte do plano da empresa? 9
42. A ALL pretende financiar a companhia para realizar os investimentos necessários? 9
43. Como vai funcionar a administração da nova companhia? 9
44. Qual o market share potencial desse negócio? 9
45. Qual o investimento médio anual projetado para os próximos anos? 9

1. Qual é a participação de mercado da ALL no mercado de contêineres? Quantos contêineres ela transporta por ano?

A ALL transportou em 2009 aproximadamente 28 mil contêineres, que representaram menos de 2% do mercado na área de atuação da ALL, estimado em mais de 2,6 milhões de contêineres.

2. Transportar por ferrovia não é mais barato do que transportar pela Rodovia? Por que o transporte de contêineres por ferrovia ainda é pouco desenvolvido no Brasil?

Sim, a ferrovia é um modal mais econômico do que a rodovia. No entanto, o segmento de contêineres é pulverizado e requer serviços customizados, enquanto a ferrovia, por suas características, demanda grandes volumes e serviços padronizados. Adicionalmente, a migração do transporte de contêineres da rodovia para ferrovia demanda investimentos materiais em infra-estrutura de terminais intermodais para captação de contêineres no interior.

3. Porque a ALL criou a Brado?

A Brado terá um foco comercial pulverizado e administração independente da ALL. A criação da Brado permitirá o atendimento diferenciado necessário no mercado de varejo, ao mesmo tempo em que atuará como uma consolidadora de cargas, criando a escala e a regularidade necessárias para o transporte ferroviário.

4. A ALL não poderia explorar o segmento de contêineres diretamente na ferrovia?

Por suas características, o modal ferroviário é mais eficiente para grandes volumes de carga e oferece um serviço padronizado aos seus clientes. A grande maioria dos clientes de contêiner não tem escala suficiente para operar na ferrovia e demandam um serviço customizado. Para explorar esse mercado, é preciso um agente que preste esse serviço diferenciado, tenha um foco comercial pulverizado para captar a carga em um mercado altamente fragmentado e concentre essa carga em terminais consolidadores de contêiner ao lado da ferrovia. A partir daí o contêiner passa a ser uma carga mais "commoditizada", com a escala e a regularidade que a ferrovia precisa, como acontece nos EUA por exemplo. A Brado fará esse papel de consolidador.

5. A administração da Brado será independente da ALL?

Sim. A Brado é uma companhia separada, com administração independente e foco de negócio muito diferente do da ALL.

6. Quanto a ALL aportou de capital para criar a Brado?

A ALL aportou apenas um capital mínimo (R\$500,00) para constituir a companhia.

7. Porque a Brado quer integrar o modal ferroviário com o Rodoviário? Como ela pretende fazer isso?

A Brado quer replicar no Brasil um modelo que é bem sucedido em muitos outros países, onde o modal ferroviário prevalece na matriz de transportes de contêineres. A empresa pretende integrar a flexibilidade do modal rodoviário com a vantagem de custo do modal ferroviário através de investimentos em terminais intermodais consolidadores no interior e na expansão da capacidade ferroviária existente da ALL, reduzindo o custo

de transporte na cadeia logística do contêiner e reduzindo os custos de armazenagem, à medida que esse modelo tira a pressão de armazenagem nos portos.

8. Quais os ganhos de eficiência que esse modelo de operação pode trazer para a cadeia logística do contêiner?

Com esse modelo, boa parte do transporte de contêineres passaria a ser realizado pela ferrovia, com menores custos de transporte. Adicionalmente, a ampliação da capacidade de armazenagem no interior, onde os terrenos são mais baratos, tira a pressão de armazenagem no porto, onde os espaços são caros e escassos, reduzindo também os custos de armazenagem. Ao final, teríamos um modelo mais eficiente de movimentação de contêineres, com ganhos em toda a cadeia logística.

9. Como funciona o contrato entre a Brado e a ALL?

A Brado e a ALL fecharam um contrato com objetivo de aumentar substancialmente os volumes de contêineres transportados na ferrovia, a partir de investimentos da Brado na construção e operação de terminais intermodais para a captação de carga, que integram a rodovia com a ferrovia, e na expansão da capacidade de transporte na ferrovia, através da compra de vagões, locomotivas, investimentos em via permanente entre outros. A Brado atuará como um agente consolidador de contêineres, com foco comercial fragmentado e com nível de serviço diferenciado. Para a operação ferroviária, a Brado contratará a ALL, que permanecerá focada no giro e eficiência dos seus ativos e na prestação do serviço ferroviário de carga a uma tarifa competitiva.

10. Que capacidade a ALL irá disponibilizar para a Brado?

A disponibilização de capacidade acompanha os investimentos a serem realizados pela Brado na expansão da capacidade ferroviária. A relação entre investimentos realizados e capacidade disponibilizada dependerá da produtividade e necessidade de ativos em cada rota ferroviária e do mix de crescimento de volume da Brado e rotas ao longo do tempo.

11. Quais investimentos a Brado fará na operação da ALL? Como funciona a dinâmica e o cronograma desses investimentos?

A Brado fará investimentos em terminais intermodais, concentradores de carga, e em expansão ferroviária, incluindo locomotivas, vagões e via permanente, entre outros. Os investimentos serão realizados de acordo com o crescimento da escala de volume companhia. Os investimentos necessários dependerão do mix de crescimento de volume por rota, e da produtividade e necessidade de ativos de cada rota ferroviária. A Brado pretende investir aproximadamente R\$1,0 bilhão em 5 anos.

12. Os investimentos podem ser ampliados à medida que a companhia ganha escala?

Sim. A Brado pode continuar realizando investimentos para aumentar a capacidade na ferrovia à medida que o volume aumenta, de acordo com a produtividade e necessidade de ativos de cada rota.

13. Qual o desconto que a Brado terá ao utilizar a ferrovia?

A Brado terá uma tarifa competitiva em relação a rodovia, com desconto de frete em razão do investimento realizado.

14. O que esse contrato representa para as ferrovias operadas pela ALL?

Com esse contrato, é possível aumentar substancialmente o volume transportado de contêineres sem comprometer a capacidade de investimentos das concessionárias em um modelo muito mais adequado para o segmento com: (i) a Brado atendendo um mercado mais fragmentado, prestando um serviço customizado para cada cliente e consolidando os contêineres em terminais intermodais integrados com a malha ferroviária e (ii) as ferrovias da ALL focadas no giro dos ativos e na prestação de serviço de larga escala, com ganhos de custo para a cadeia logística.

15. Quais investimentos a ALL terá que fazer para expandir a capacidade ferroviária para atender a Brado?

Os investimentos em terminais intermodais e em aumento da capacidade ferroviárias serão realizados pela Brado. As concessionárias da ALL não farão investimentos, mas em contrapartida oferecerão uma tarifa competitiva à Brado.

16. A ferrovia irá operar com contêineres single stack ou double stack?

Operará os dois tipos. Em alguns trechos a malha da ALL já está preparada para operar com vagões double stack e em outros trechos serão necessárias adaptações. A Brado poderá realizar esses investimentos de adaptação de trechos para o transporte double stack à medida que o volume aumente e a companhia ganhe escala.

17. Como o crescimento no negócio de contêineres pode interferir no crescimento da ALL?

Hoje a participação de mercado da ALL é muito pequena no segmento de contêineres e pode crescer substancialmente. Os investimentos da Brado irão adicionar a capacidade necessária para o crescimento de contêineres.

18. A Brado irá atuar em todas as regiões e portos atendidos pela ALL?

Sim.

19. A Brado poderá expandir suas operações para outras regiões? Ela poderia usar esse mesmo modelo?

Sim. A Brado não fica limitada a área de atuação da ALL e pode assinar contratos similares com outras ferrovias em outras regiões.

20. Em que segmentos de contêineres a Brado vai focar inicialmente?

A Brado vai focar nos fluxos de importação e exportação de contêineres e em cargas frigorificadas.

21. A Brado vai assumir os fluxos atuais de exportação, importação e contêineres frigorificados da ALL?

Sim, a Brado será a gestora desses fluxos e contratará a ALL para realizar o transporte ferroviário.

22. Quanto do EBITDA da ALL esses fluxos representam?

Esses fluxos representaram aproximadamente 1% do EBITDA da ALL em 2009.

23. Esse EBITDA vai ser transferido integralmente para a Brado?

Não, as ferrovias da ALL continuarão prestando o transporte ferroviário e serão remuneradas por isso, cobrando uma tarifa competitiva da Brado.

24. Há outros fluxos que serão assumidos pela Brado?

Não. Apenas os fluxos de importação e exportação de contêineres e contêineres refrigerados serão geridos pela Brado.

25. Quem é a Standard? O que ela faz? Em que região ela atua?

A Standard é líder na logística de contêineres frigorificados com base intermodal, com forte know-how na prestação de serviços logísticos no varejo, oferecendo soluções de alta complexidade e valor agregado. Integra fornecedores e clientes através de 11 terminais de contêiner, entre intermodais e câmaras frias, na região de atuação da ALL, incluindo estados do sul do Brasil, São Paulo e Mato Grosso.

26. Como a Standard foi criada? Quais os números da companhia?

A Standard foi criada a partir da necessidade de serviços de logística de carga frigorificada entre os produtores e os supermercados. Os sócios fundadores identificaram essa oportunidade e fundaram a empresa em 2001. Em 2009, a empresa apresentou Receita Líquida de R\$ 97 milhões, crescendo 31% ao ano, em média, desde 2001, EBITDA de R\$ 18 milhões, crescendo 60% ao ano, em média, desde 2001 e margem EBITDA de 19%.

27. Qual a dívida líquida e o ativo total da companhia?

A Standard possuía em dezembro de 2009 ativos totais por R\$ 173 milhões, patrimônio líquido de R\$ 108 milhões, dívida líquida negativa de R\$ 37 milhões e disponibilidades totais de R\$ 74 milhões.

28. Houve algum aporte de capital recente na companhia?

Em 2009, a BRZ Investimentos aportou R\$ 80 milhões, resultando em uma participação de 38% do capital social da Standard.

29. Por que a Brado resolveu se associar a Standard?

São várias as razões pelas quais a Brado decidiu se associar à Standard, dentre as quais vale mencionar:

Know-how no setor: a Standard possui experiência no varejo. A incorporação alia forte vantagem de custos com alta qualidade de serviço.

Foco de gestão de varejo: atuação em clientes de diversos portes e necessidades, prestando serviços customizados e de alto valor agregado.

Sinergia de Ativos: ambas estão na mesma área de atuação e diversos terminais já se encontram integrados à ferrovia, reduzindo CAPEX e acelerando o ramp up.

Estrutura Operacional e Administrativa: a Standard traz uma estrutura em operação, com mais de mil colaboradores, que será utilizada pela Brado.

Cultura Alinhada à ALL: cultura com meritocracia e administração profissional.

Parceria com player estratégico no setor: Acionistas Standard aportam companhia em troca de 20% da Brado.

30. A operação envolveu algum pagamento em dinheiro?

Não. A operação não envolveu pagamento em dinheiro. Os acionistas da Standard aportaram suas ações da Standard na Brado, recebendo em troca 20% das ações da Brado.

31. Como funciona a incorporação de ações?

Os acionistas da Standard aportam 100% das ações Standard na Brado e em troca passam a deter 20% das ações da Brado.

32. Que percentual de participação ALL e Standard terão na Brado após a incorporação de ações?

A ALL ficará com 80% e os acionistas da Standard ficam com 20% do capital social da Brado.

33. A Standard poderá trocar as ações da Brado por Ações da ALL no futuro?

Os acionistas Standard poderão trocar suas ações da Brado por ações da ALL se a companhia não realizar uma oferta pública inicial de ações em 3 anos. A relação de troca das ações da Brado pelas ações da ALL não está definida e será calculada com base no valor econômico de cada uma das empresas na data que a troca de ações ocorrer. É bom frisar que as ações só poderão ser trocadas se a companhia não realizar uma oferta pública em 3 anos.

34. Há alguma garantia de preço mínimo para os acionistas da Standard na troca por ações da ALL?

Não. A relação de troca dependerá do valor econômico relativo de cada empresa no momento em que a relação de troca ocorrer. É bom enfatizar que isso só acontece se a companhia não realizar sua oferta pública em 3 anos.

35. A entrada da Standard na Brado altera os planos da companhia de criar um modelo semelhante ao que prevalece nos EUA na matriz de transportes?

Não. A entrada da Standard impulsiona o processo. A Standard já possui alguns terminais integrados à ferrovia, o que reduz a necessidade de investimentos do plano de negócios da Brado, acelerando seu crescimento. Além disso, a empresa já tem grande *expertise* na prestação de serviço customizados de varejo, com uma estrutura com mais de 1.000 colaboradores que atende mais de 100 clientes.

36. Quais as sinergias existentes entre as duas companhias?

A Standard possui diversos terminais na área de atuação da ALL e tem um modelo de negócio 100% complementar ao da ferrovia.

37. Porque a Standard decidiu se associar a Brado?

A Standard pretende criar no Brasil um modelo de negócio similar a outros países, onde a ferrovia prevalece no transporte de contêineres, com redução dos custos logísticos de transporte e armazenagem. A empresa consolidará os contêineres em terminais integrados com a ferrovia, prestando uma grande gama de serviços

customizados à necessidade do cliente, e criará a escala e regularidade que a ferrovia precisa para fazer valer a vantagem de custo natural desse modal de transporte.

38. Como fica a companhia pós incorporação da Standard?

A Standard passa a ser uma controlada integral da Brado e os acionistas da Standard recebem ações da Brado e participam na sua administração. O presidente da Brado será o José Luis Demeterco, fundador e CEO da Standard.

39. O capital inicial da companhia é semelhante aquele aportado pela Standard ou a ALL também está fazendo um aporte de capital adicional?

O capital da companhia será o proveniente da incorporação da Standard. A ALL não está aportando capital na companhia.

40. Como a companhia pretende captar os recursos necessários para realizar os investimentos para ampliar a base de terminais intermodais concentradores de contêineres e expandir a capacidade ferroviária para o transporte de contêineres?

A Brado buscará recursos como financiamentos com instituições financeiras, incluindo BNDES. Adicionalmente, há a possibilidade de buscar recursos com parceiros estratégicos e no mercado de capitais.

41. E quanto a aquisições? Novas aquisições fazem parte do plano da empresa?

Não existe outra aquisição em negociação na Brado no momento. Entretanto, a Companhia estará sempre atenta ao mercado buscando oportunidades de investimentos que possam trazer sinergias e agregar valor ao nosso negócio.

42. A ALL pretende financiar a companhia para realizar os investimentos necessários?

Não. A Brado é uma empresa com administração independente da ALL e que levantará os recursos necessários para executar seu plano de negócio.

43. Como vai funcionar a administração da nova companhia?

A Brado terá diretoria 100% independente da ALL, sendo Jose Luis Demeterco, fundador e diretor presidente da Standard, o fundador e diretor presidente da Brado.

44. Qual o market share potencial desse negócio?

A Brado, ao aumentar participação da ferrovia no transporte de contêineres, replica no Brasil um modelo já bem sucedido em outros países, onde o *market share* deste segmento na ferrovia é superior a 50%.

45. Qual o investimento médio anual projetado para os próximos anos?

Os investimentos previstos para os próximos 5 anos são na ordem de R\$ 1 bilhão, sendo R\$ 250 milhões em locomotivas, R\$ 540 em vagões, R\$ 110 em terminais e R\$ 100 milhões em obras civis, via permanente, sistemas e outros.