

**Prospecto Preliminar de Distribuição Pública de Debêntures Não Conversíveis em
Ações de Emissão da**

MRS Logística S.A.

R\$ 100.000.000,00

Emissão de 10.000 (dez mil) debêntures nominativas, escriturais, da espécie quirografária, não conversíveis em ações, da primeira emissão da MRS Logística S.A. (“MRS”), com valor nominal unitário de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) na data da emissão, perfazendo o valor total de R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais).

“As informações contidas nesta publicação serão objeto de análise por parte da Comissão de Valores Mobiliários, que examinará a consistência das mesmas.”

“O prospecto definitivo será colocado à disposição dos investidores, para entrega nos locais onde serão colocadas as debêntures junto ao público, durante o período de distribuição.”

“O registro da presente distribuição não implica, por parte da Comissão de Valores Mobiliários, garantia da veracidade das informações prestadas ou julgamento sobre a qualidade da companhia emissora, bem como sobre as debêntures a serem distribuídas.”

“Este Prospecto foi preparado com base em informações prestadas pela companhia emissora, visando ao atendimento dos padrões mínimos de informação estabelecidos para colocação e distribuição pública de títulos e valores mobiliários definidos pelo Código de Auto-Regulação da ANBID para as Operações de Colocação e Distribuição Pública de Títulos e Valores Mobiliários no Brasil, o que não implica, por parte da ANBID, garantia de veracidade das informações prestadas ou em julgamento sobre a qualidade da companhia emissora, das instituições participantes e/ou dos títulos e valores mobiliários objeto da distribuição.”

Coordenador Líder



Unibanco - União de Bancos Brasileiros S.A.

**INDICAR QUE O BANCO VOTORANTIM S.A. É COORDENADOR
CONTRATADO**

A data deste prospecto é julho de 2000

Índice

Informações Cadastrais da MRS	3
Características da Emissão.....	4
Capitalização da Emissora.....	—
Anexo I da Instrução CVM nº 13/80.....	—
Fatores de Risco.....	—
Atividades da MRS	—
Histórico.....	—
Composição Acionária.....	—
Acionistas Controladores.....	—
Administração.....	—
Negócios da MRS.....	—
Mercados de Atuação.....	—
Dependência de Mercados Externos.....	—
Produtos e Serviços.....	—
Transporte Intermodal	—
Produtos Transportados	—
Novos Negócios/Realizações	—
Principais Concorrentes.....	—
Projetos de Cunho Social	—
Recursos Humanos.....	—
Contratos Relevantes.....	—
Direitos de Propriedade Industrial (Marcas e Patentes)	—
Meio Ambiente.....	—
Fatores Macroeconômicos.....	—
Ação Governamental.....	—
Aspectos Fiscais.....	—
Regulamentação da Atividade Ferroviária.....	—
Comentários da Administração sobre a Situação Financeira e os Resultados Operacionais.....	—
Valores Mobiliários.....	—
Pendências Administrativas e Judiciais	—
Transações com Partes Relacionadas.....	—
Sistema Nacional de Debêntures.....	—
Anexo I: Escritura de Emissão	
Anexo II: Atas da Assembléia Geral Extraordinária e das Reuniões do Conselho de Administração que deliberaram a emissão das debêntures.	
Anexo III: Estatuto Social	
Anexo IV: Informações Anuais – IAN relativos ao exercício de 1999.	
Anexo V: Demonstrações Financeiras, Notas Explicativas e Parecer dos Auditores Independentes referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 1999.	
Anexo VI: Informações Trimestrais - ITR referente ao trimestre findo em 30 de junho de 2000.	
Anexo VII: Cartas apresentadas pelos quatro maiores acionistas da MRS referentes à presente emissão de debêntures.	

INFORMAÇÕES CADASTRAIS DA MRS

Denominação Social	MRS Logística S.A.
Sede	Praia de Botafogo, 228, 12º andar, sala 1201E, ala B, Botafogo Rio de Janeiro – RJ - CEP 22359-900 fone: (21) 559-4601 fax: (21) 552-2635 e-mail: daf@mrs.com.br
Departamento de Acionistas	Julio Cesar Pinto Av. Brasil, 2001 Juiz de Fora – MG – CEP 36060-010 fone: (32) 239-3510 fax: (32) 239-3609 e-mail: daf@mrs.com.br
Diretor de Relações com Investidores	Julio Cesar Pinto Av. Brasil, 2001 Juiz de Fora – MG – CEP 36060-010 fone: (32) 239-3510 fax: (32) 239-3609 e-mail: daf@mrs.com.br
Auditores Independentes	PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes
Agente Escriturador das Ações	Banco Bradesco S.A.
Local de Negociação das Ações	Balcão Organizado – Sociedade Operadora do Mercado de Ativos – SOMA
Jornais onde a Companhia divulga Informações	Diário Mercantil Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro

CARACTERÍSTICAS DA EMISSÃO

Sumário

O sumário abaixo contém informações sobre as debêntures emitidas pela MRS bem como sobre as condições da oferta pública. O potencial investidor deve ler todo o conteúdo do prospecto antes de tomar uma decisão de investimento.

Emissora	MRS Logística S.A.
Deliberações	Assembléia Geral Extraordinária realizada em 27 de junho de 2000 e Reuniões do Conselho de Administração realizadas em 15 de junho e em 10 de agosto de 2000.
Quantidade de Títulos	10.000 (dez mil) debêntures (as “Debêntures”).
Valor Nominal Unitário	R\$ 10.000,00 (dez mil reais).
Valor da Emissão	R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais).
Séries	A emissão terá uma única série.
Tipo, Forma e Espécie	As Debêntures serão do tipo simples, não conversíveis em ações, emitidas sob a forma nominativa, escriturais, da espécie quirografária.
Data de Emissão	1º de agosto de 2000.
Prazo, Data de Vencimento e Amortização	O prazo das Debêntures será de 60 (sessenta) meses, contados da Data de Emissão. O valor nominal das Debêntures será amortizado em 4 (quatro) parcelas anuais e iguais, devidas em 01/08/2002, 01/08/2003, 01/08/2004 e 01/08/2005.

Remuneração

As Debêntures renderão juros equivalentes a 100% (cem por cento) da taxa média dos Depósitos Interfinanceiros de 1 (um) dia, denominada Taxa DI, “over extra grupo”, expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias, calculada e divulgada pela Central de Custódia e de Liquidação Financeira de Títulos (“CETIP”), doravante denominada “Taxa DI”, mais uma sobretaxa efetiva de 1,5% (hum e meio por cento) ao ano. As taxas, bem como a sobretaxa, serão calculadas de forma exponencial e cumulativa *pro rata temporis* por dias úteis decorridos, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias, incidentes sobre o valor nominal unitário das Debêntures, ou sobre o saldo não amortizado do valor nominal unitário, conforme o caso, desde, inclusive, a Data de Emissão, ou data de vencimento dos juros, conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento, que será excluída, para fins de cômputo da taxa DI.

Periodicidade de
Pagamento dos Juros
Remuneratórios

Semestralmente, a contar da Data de Emissão, vencendo-se nos dias 1º de fevereiro e 1º de agosto de cada ano, com o primeiro pagamento em 1º de fevereiro de 2001 e o último em 1º de agosto de 2005.

Resgate Antecipado	A Emissora terá o direito de, no 24º, 36º ou 48º mês após a Data de Emissão ou, ainda, na hipótese de Repactuação, resgatar as Debêntures em circulação, mediante o pagamento do saldo não amortizado do valor nominal, acrescido da Remuneração devida até a data do resgate, calculada <i>pro rata temporis</i> , a partir da data do último pagamento da Remuneração, devendo a Emissora publicar “aviso aos debenturistas” com antecedência mínima de 15 (quinze) dias antes da data de resgate. O resgate poderá ser total ou parcial, sendo que, neste último caso, mediante sorteio nos termos do § 1º do art. 55, da Lei n.º 6.404/76 e demais normas aplicáveis.
Aquisição Facultativa	Observado o disposto no art. 55, da Lei n.º 6.404/76, a Emissora poderá, a qualquer tempo, adquirir as Debêntures em circulação. As Debêntures adquiridas pela Emissora poderão ser canceladas, permanecer em tesouraria ou ser novamente colocadas no mercado. As Debêntures adquiridas pela Emissora na forma de Aquisição Facultativa, se e quando recolocadas no mercado, farão jus à mesma Remuneração das demais Debêntures em circulação.
Repactuação	A Emissora se obriga a repactuar todas as condições das Debêntures na hipótese de não serem observados os limites e índices econômico-financeiros conforme estipulado na Escritura de Emissão de Debêntures.

Procedimento da Distribuição	O lançamento será público, com a conseqüente intermediação de instituição financeira, para negociação no mercado de balcão não organizado, adotando-se o procedimento diferenciado de distribuição referido no artigo 33 da Instrução CVM nº 13, de 30 de setembro de 1980, inexistindo reservas antecipadas, lotes mínimos ou máximos, sendo atendidos, preferencialmente, os clientes da instituição financeira coordenadora da distribuição das debêntures, que desejarem efetuar investimentos nas debêntures.
Prazo e Forma de Subscrição e Integralização e Preço de Subscrição	As Debêntures poderão ser subscritas em até 6 (seis) meses contados do deferimento do pedido de registro de emissão das Debêntures pela CVM. A subscrição será efetuada por meio dos procedimentos do Sistema de Distribuição de Títulos – SDT, disponibilizado pela CETIP. A integralização será à vista e em moeda corrente, no ato da subscrição, pelo valor nominal atualizado pela taxa de Remuneração, calculada <i>pro rata temporis</i> desde a Data de Emissão até a data de integralização.
Local de Negociação	Sistema Nacional de Debêntures (“SND”), administrado pela Associação Nacional das Instituições de Mercado Aberto (“ANDIMA”), e operacionalizado pela CETIP.
Destinação dos Recursos	Os recursos captados com a emissão das Debêntures serão utilizados em investimentos previstos no Plano de Negócios da Emissora.
Publicidade	Jornal “Gazeta Mercantil” - edição nacional.
Bancos Coordenadores	Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A. (“Coordenador Líder” ou “Coordenador”) e Banco Votorantim S.A. (“Coordenador Contratado”).

Banco Mandatário	Banco Itaú S.A.
Agente Fiduciário	Oliveira Trust Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários Ltda.
Carta dos Principais Acionistas da Emissora	<p>Cada um dos quatro maiores acionistas da Emissora (Companhia Siderúrgica Nacional, Minerações Brasileiras Reunidas S.A. – MBR, Ferteco Mineração S.A. e Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S.A. – Usiminas) apresentou à MRS e ao Agente Fiduciário carta de conforto manifestando a intenção de manter a titularidade das ações que detém da MRS e concordando, entre outros aspectos, a utilizar a Malha Sudeste operada pela Emissora para transportar, em bases equitativas, mercadorias em quantidade e por distâncias aproximadamente iguais às utilizadas durante o ano de 1999.</p> <p>As cartas de conforto não constituem garantia por parte dos referidos acionistas das obrigações da Emissora constantes da Escritura de Emissão e, nesse sentido, a MRS e o Agente Fiduciário reconhecem tal fato e apõem a sua aceitação às mesmas. Esse reconhecimento e aceitação não afetam a exequibilidade das obrigações de fazer contempladas nas cartas de conforto e não atribuem ao Agente Fiduciário, por outro lado, a supervisão do cumprimento pelos acionistas das referidas obrigações de fazer, que serão exigíveis nos exatos termos previstos nas cartas de conforto, tudo em consonância com o disposto na Instrução CVM nº 28, de 23.11.1983.</p> <p>Cópias dessas cartas constituem o Anexo VII do presente prospecto.</p>

CAPITALIZAÇÃO DA EMISSORA

A tabela a seguir informa o endividamento de curto e longo prazos, e, bem assim, a capitalização total da MRS em 31 de dezembro de 1999 e 30 de junho de 2000. Adicionalmente, foi incluída a coluna “30.06.2000 – Ajustado Pró-Forma”, que reflete o quadro esperado de capitalização da MRS, após a colocação da totalidade das debêntures desta 1ª emissão. Ressaltamos que essa tabela deverá ser lida em conjunto com as demonstrações financeiras auditadas e respectivas notas explicativas que compõem o Anexo V deste Prospecto.

	31.12.1999	30.06.2000	30.06.2000 Ajustado Pró-Forma
Dívidas de Curto Prazo			
<i>Moeda Nacional</i>			
FINAME	435,3	2.757,34	2.757,34
BNDES/Unibanco	348,9	1.228,52	1.228,52
Trilhos	<u>2.603,1</u>	<u>2.660,35</u>	<u>2.660,35</u>
Total Moeda Nacional – Curto Prazo	<u>3.387,3</u>	<u>6.646,21</u>	<u>6.646,21</u>
<i>Moeda Estrangeira</i>			
Importação – Simulador	3.915,3	4.118,80	4.118,80
Importação	3.966,0	4.813,00	4.813,00
MITSUI	6.762,4	12.279,36	12.279,36
Trilhos	17.153,4	5.475,06	5.475,06
Senior Notes (Eurobonds) – Série A	239.671,9	240.490,30	240.490,30
Senior Notes (Eurobonds) – Série B	14.000,4	14.088,75	14.088,75
SWAP	<u>2.391,7</u>	<u>(110,88)</u>	<u>(110,88)</u>
Total Moeda Estrangeira – Curto Prazo	<u>287.861,1</u>	<u>281.154,39</u>	<u>281.154,39</u>
Total de Dívidas de Curto Prazo	<u>91.248,4</u>	<u>287.800,60</u>	<u>287.800,60</u>
Dívidas de Longo Prazo			
<i>Moeda Nacional</i>			
Debêntures			100.000,00
FINAME	859,3	24.252,09	24.252,09
BNDES/Unibanco	249,1	2.240,16	2.240,16
Trilhos	<u>5.143,9</u>	<u>3.958,03</u>	<u>3.958,03</u>
Total Moeda Nacional – Longo Prazo	<u>6.252,3</u>	<u>30.450,28</u>	<u>130.450,28</u>
<i>Moeda Estrangeira</i>			
MITSUI	48.303,0	43.200,00	43.200,00
Trilhos	3.035,6	1.527,16	1.527,16
Senior Notes (Eurobonds) – Série B	<u>348.855,0</u>	<u>351.000,00</u>	<u>351.000,00</u>
Total Moeda Estrangeira – Longo Prazo	<u>400.193,6</u>	<u>395.727,16</u>	<u>395.727,16</u>
Total de Dívidas de Longo Prazo	<u>406.445,9</u>	<u>426.177,44</u>	<u>526.177,44</u>
TOTAL DE DÍVIDAS DE CURTO E LONGO PRAZO	<u>97.694,3</u>	<u>713.978,03</u>	<u>813.978,03</u>
Patrimônio Líquido			
Capital	315.300,0	315.300,00	315.300,00
Prejuízo Acumulado	<u>83.951,2</u>	<u>(64.559,27)</u>	<u>(64.559,27)</u>
TOTAL DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>1.348,8</u>	<u>250.740,72</u>	<u>250.740,72</u>
CAPITALIZAÇÃO TOTAL¹	<u>929.043,1</u>	<u>964.718,75</u>	<u>1.064.718,75</u>

¹ Soma do total de dívidas de curto e longo prazo e Patrimônio Líquido.

ANEXO I DA INSTRUÇÃO CVM Nº 13/80

MRS LOGÍSTICA S.A.

Praia de Botafogo, 228, 12º andar, sala 1201E, ala B

CEP 22359-900 – Rio de Janeiro - RJ

CNPJ nº 01.417.222/0001-77

Emissão de 10.000 (dez mil) debêntures nominativas (as “Debêntures”), escriturais, da espécie quirografária, não conversíveis em ações, da primeira emissão da MRS, com valor nominal unitário de R\$10.000,00 (dez mil reais) na data da emissão, perfazendo o valor total de R\$100.000.000,00 (cem milhões de reais), a serem distribuídas conforme o procedimento diferenciado previsto no art. 33 da Instrução CVM nº 13/80. A emissão das debêntures foi deliberada na Assembléia Geral Extraordinária de 27 de junho de 2000, na Reunião do Conselho de Administração realizada em 15 de junho de 2000, e na Reunião do Conselho de Administração realizada em 10 de agosto de 2000, conforme respectivas atas publicadas no Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro e no jornal “Diário Mercantil” nas datas de 26 de julho, 26 de julho e 30 de agosto de 2000, respectivamente.

A Emissão foi registrada junto à Comissão de Valores Mobiliários – CVM em 09.10.2000, sob o nº CVM/SRE/DEB/2000/027.

Data do Início da Distribuição Pública: 11.10.2000.

“O registro da presente distribuição não implica, por parte da Comissão de Valores Mobiliários, garantia da veracidade das informações prestadas ou julgamento sobre a qualidade da companhia emissora, bem como sobre as debêntures a serem distribuídas.”

UNIBANCO – UNIÃO DE BANCOS BRASILEIROS S.A.


Marcio Guedes Pereira Junior


Julio F. Inglez de Sousa

EMISSIONA:


JULIO CESAR PINTO
Diretor Administrativo / Financeiro

MRS LOGÍSTICA S.A.


EDUARDO P. J. CASSINELLI
Superintendente Financeiro

Atual Composição do Capital Social

O capital social da MRS é de R\$ 315.300.000,00, dividido em 340.000.000 de ações sem valor nominal, totalmente subscritas e integralizadas. A atual composição do capital social – indicada no quadro abaixo – resultou das deliberações tomadas na reunião do Conselho de Administração da companhia de 27 de setembro de 1999, na qual foi homologado o aumento do capital social de R\$ 150.000.000,00 para R\$ 315.300.000,00, mediante a subscrição particular e emissão de 190.000.000 novas ações.

ESPÉCIE DE AÇÃO*	SUBSCRITAS		INTEGRALIZADAS	
	Quantidade	Valor(R\$)	Quantidade	Valor (R\$)
Ordinárias	188.332.666	-	188.332.666	-
Preferenciais Classe “A”	82.076.174	-	82.076.174	-
Preferenciais Classe “B”	69.591.160	-	69.591.160	-
Total:	340.000.000	315.300.000,00	340.000.000	315.300.000,00

* Ações sem valor nominal.

Considerando que, nos termos do Estatuto Social da companhia, o Conselho de Administração está autorizado a aumentar o capital social através da emissão de novas ações, bônus de subscrição ou debêntures conversíveis em ações, independentemente de reforma estatutária, até o limite de R\$ 450.000.000,00, o aumento aprovado na reunião referida acima não está refletido no Estatuto da MRS.

Características Básicas da Emissão de Debêntures

Quantidade	Preço de Emissão (R\$)	Montante (R\$)
10.000	10.000,00	100.000.000,00
Custo Máximo da Distribuição:		2.032.870,00
Montante Líquido Para a Companhia:		97.967.130,00

Demonstrativo do Custo da Distribuição das Debêntures

Percentuais (%) em relação ao preço unitário da distribuição

Comissão/ Despesa	Percentual/Base de cálculo	Montante (R\$)
Coordenação (*)	1,00%	1.000.000,00
Colocação (*)	0,5%	500.000,00
Garantia Firme (**)	0,5%	450.000,00
Taxa de Fiscalização		82.870,00
Total		2.032.870,00

(*) calculada sobre o montante total na data da emissão

(**) calculada sobre 9.000 debêntures na data da emissão

Custo unitário do lançamento

Valor Nominal (R\$)	Custo Por Debênture (R\$)	Montante Líquido (R\$)
10.000,00	203,29	9.796,71

Condições e Prazo de Subscrição e Colocação

A colocação das Debêntures terá início após a concessão do registro de emissão pública por parte da CVM e da segunda publicação do anúncio de início de distribuição, nos termos do artigo 26 da Instrução CVM nº 13/80, e encerramento no prazo máximo de distribuição primária previsto no item “Contrato de Colocação” abaixo.

As Debêntures poderão ser subscritas, a qualquer tempo, dentro do prazo de distribuição pública, e serão integralizadas, na forma estabelecida no item “Características das Debêntures”, a seguir.

Contrato de Colocação

O Unibanco – União de Bancos Brasileiros S.A. (“Coordenador Líder” ou “Coordenador”) celebrou com a Emissora, em 6 de setembro de 2000, Contrato de Garantia Firme de Subscrição e de Melhores Esforços de Colocação e Distribuição de 10.000 (dez mil) Debêntures da Primeira Emissão da MRS Logística S.A. (“Contrato de Colocação”). As principais disposições deste contrato estão descritas a seguir.

Regime de Colocação

Observadas as condições previstas no Contrato de Colocação, o Coordenador presta a garantia firme de subscrição e colocação pública de 9.000 (nove mil) Debêntures, no prazo de 2 (dois) dias a contar da data da segunda publicação do anúncio de início de distribuição pública das Debêntures.

O Coordenador também obriga-se a envidar seus melhores esforços no sentido de colocar, junto ao público investidor, as restantes 1.000 (hum mil) Debêntures desta emissão, no prazo de 6 (seis) meses a contar do deferimento do pedido de registro na CVM para promover a colocação das debêntures. Se até o final do referido prazo as

Debêntures não tiverem sido totalmente colocadas, o Coordenador não se responsabilizará pelo saldo não colocado, sendo de responsabilidade exclusiva da Emissora o cancelamento do saldo das Debêntures não colocadas.

A responsabilidade do Coordenador é limitada ao pagamento do preço de subscrição das Debêntures que venha a subscrever e ao repasse, à Emissora, dos valores recebidos em pagamento do preço de subscrição das Debêntures por ele colocadas.

Remuneração

A Emissora pagará ao Coordenador uma comissão de 1,0% (um por cento), calculada sobre o valor total da emissão, a título de comissão de coordenação, como remuneração pelos serviços de obtenção do registro de emissão pública na CVM, análise econômico-financeira e assessoria referente aos assuntos relacionados com a emissão da Debêntures. A Emissora também pagará ao Coordenador uma comissão de 0,50% (meio por cento) calculada sobre o montante efetivamente colocado pelo Coordenador, a título de comissão de colocação, e, ainda, uma comissão de 0,50% (meio por cento), calculada sobre o valor efetivamente garantido pelo Coordenador, a título de comissão de garantia firme.

Prazo de Duração

O prazo de duração do Contrato de Colocação tem início a partir da data de sua assinatura e expira, desde que cumpridas pelas partes todas as obrigações previstas no instrumento, 30 (trinta) dias após o decurso do prazo de 6 (seis) meses estabelecido para colocação das Debêntures.

Rescisão

O contrato poderá ser rescindido nas seguintes hipóteses:

- i) incidência de novos tributos de qualquer natureza sobre as operações tratadas no Contrato de Colocação, ou aumento substancial das alíquotas ou valores dos tributos já incidentes na data de sua assinatura, tornando inviável, desaconselhável ou excessivamente onerosa a realização da presente operação por qualquer das partes;

- ii) ocorrência de alterações nas normas legais ou regulamentares aplicáveis ao mercado de capitais que venham, de qualquer forma, a alterar substancialmente as condições de mercado, tornando inviável, desaconselhável ou excessivamente onerosa a realização da presente operação por qualquer das partes, quer sob o aspecto administrativo, quer sob o aspecto jurídico;
- iii) ocorrência de aumento substancial de custos de registros da emissão na CVM, tornando inviável, desaconselhável ou excessivamente onerosa a realização da presente operação por qualquer das partes;
- iv) indeferimento pela CVM do competente registro de emissão ou imposição de exigências de tal ordem que inviabilizem ou tornem impossível o registro da emissão das Debêntures nos termos e condições previstos na Escritura de Emissão;
- v) ocorrência de alterações nas normas legais e regulamentares, relativas à composição e diversificação das carteiras de entidades abertas e fechadas de previdência privada, entidades seguradoras, fundos mútuos de investimento, instituições financeiras, carteiras administradas, e outros investidores institucionais, que impeçam, restrinjam e/ou desestimulem a aquisição das Debêntures por parte desses investidores;
- vi) ocorrência de alterações na política monetária do Governo Federal, que impactem direta ou indiretamente no setor de atuação da Emissora e, que de qualquer modo, possam alterar substancialmente as perspectivas futuras da Emissora, ou a ocorrência de eventos graves de natureza política, econômica ou financeira que não possam ser razoavelmente previstos ou evitados e que tornem impossível ou extremamente oneroso para qualquer das partes o cumprimento das suas obrigações;
- vii) ocorrência de motivos de força maior (assim entendidos aqueles eventos imprevisíveis quanto à sua ocorrência ou às suas conseqüências, estranhos à vontade das partes, inevitáveis, e que não sejam causados pela parte que vier a ser afetada pelo evento), que tornem o cumprimento dos termos e condições previstos no Contrato de Colocação inviável ou extremamente oneroso para quaisquer das partes;

- viii) ocorrência de eventos graves, inclusive situações especiais de mercado, de ordem política, econômica, social, tais como crises políticas em países da América Latina ou em outros países, que possam influenciar de forma relevante o mercado de capitais brasileiro, alterações no setor da Emissora ou mesmo indicações de possíveis alterações no setor por parte das autoridades governamentais, que afetem ou indiquem que possam vir a afetar negativamente o preço de mercado das Debêntures e a cotação de outros valores mobiliários da Emissora, ou ainda, quaisquer outros fatos que, direta ou indiretamente, tornem impossível ou desaconselhável a qualquer uma das partes o cumprimento das obrigações assumidas;
- ix) a critério do Coordenador, em caso de alteração do controle acionário da Emissora;
- x) a exclusivo critério da Emissora, comunicando por escrito ao Coordenador tal decisão.

Subcontratação

Conforme facultado pelo Contrato de Colocação, em 15 de setembro de 2000, o Coordenador Líder firmou com o Banco Votorantim S.A. (“Coordenador Contratado”) Instrumento Particular de Adesão ao Contrato de Garantia Firme de Subscrição e de Melhores Esforços de Colocação e Distribuição de 10.000 (dez mil) Debêntures da Primeira Emissão da MRS Logística S.A. (“Contrato de Adesão”).

De acordo com o Contrato de Adesão, no âmbito da garantia firme de colocação e subscrição de 9.000 (nove mil) Debêntures prestada pelo Coordenador Líder, sem qualquer ônus adicional à Emissora e observadas as condições previstas no Contrato de Colocação, o Coordenador Contratado presta a garantia firme de subscrição e colocação pública de 1.500 (um mil e quinhentas) Debêntures.

O Coordenador Líder pagará ao Coordenador Contratado uma comissão de colocação no valor correspondente a 0,50% (meio por cento) do preço de subscrição das Debêntures, na proporção do número de Debêntures efetivamente colocadas ou subscritas pelo Coordenador Contratado.

O Coordenador Líder fica investido dos poderes de representação do Coordenador Contratado, para os fins e efeitos previstos no artigo 15 da Lei nº 4.728, de 14 de julho de 1965, e demais normas aplicáveis.

Características das Debêntures

Nos termos da Escritura Particular de Emissão de 10.000 Debêntures Simples da Primeira Emissão da MRS Logística S.A., celebrada com o Agente Fiduciário (“Escritura de Emissão”), a emissão de Debêntures observará as seguintes características e condições:

1. **Deliberação:** As características gerais da emissão foram deliberadas na Assembléia Geral Extraordinária realizada em 27 de junho de 2000 e nas Reuniões do Conselho de Administração realizadas em 15 de junho e 10 de agosto de 2000.
2. **Montante da Emissão:** O valor total da emissão será R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais), na Data da Emissão.
3. **Quantidade de Títulos e Valor Nominal Unitário:** A emissão será constituída de 10.000 debêntures (as “Debêntures”) com valor nominal unitário de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) cada, na Data de Emissão.
4. **Forma e Conversibilidade:** As Debêntures serão do tipo simples, não conversíveis em ações, emitidas sob a forma nominativa, escriturais, sem emissão de cautelas ou certificados.
5. **Espécie:** As Debêntures são da espécie quirografária.
6. **Séries:** A emissão terá uma única série.
7. **Data:** A Data de Emissão será o dia 1º de agosto de 2000.
8. **Negociação:** A emissão das Debêntures será registrada para negociação no mercado secundário, através do Sistema Nacional de Debêntures - SND, administrado pela Associação Nacional das Instituições de Mercado Aberto - ANDIMA e operacionalizado pela Central de Custódia e de Liquidação Financeira de Títulos – CETIP, conforme Instrução Normativa da Secretaria da Receita Federal nº 56/88.

9. **Procedimento da Distribuição Primária:** O lançamento será público, com a conseqüente intermediação de instituição financeira, para negociação no mercado de balcão não organizado, adotando-se o procedimento diferenciado de distribuição referido no artigo 33 da Instrução CVM nº 13, de 30 de setembro de 1980, inexistindo reservas antecipadas, lotes mínimos ou máximos, sendo atendidos, preferencialmente, os clientes da instituição financeira coordenadora da distribuição das Debêntures, que desejarem efetuar investimentos nas Debêntures.
10. **Subscrição e Integralização:** As Debêntures poderão ser subscritas em até 6 (seis) meses contados do deferimento do pedido de registro de emissão das Debêntures pela CVM. A subscrição será efetuada por meio dos procedimentos do Sistema de Distribuição de Títulos – SDT, disponibilizado pela CETIP. A integralização será à vista e em moeda corrente, no ato da subscrição, pelo valor nominal atualizado pela taxa de Remuneração, calculada *pro rata temporis* desde a Data de Emissão até a data de integralização.
11. **Vencimento e Amortização:** O prazo das Debêntures será de 60 (sessenta) meses, contados da Data de Emissão. O valor nominal das Debêntures será amortizado em 4 (quatro) parcelas anuais e iguais, devidas em 01/08/2002, 01/08/2003, 01/08/2004 e 01/08/2005.
12. **Juros Remuneratórios:** As Debêntures renderão juros equivalentes a 100% (cem por cento) da taxa média dos Depósitos Interfinanceiros de 1 (um) dia, denominada Taxa DI, “over extra grupo”, expressa na forma percentual ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias, calculada e divulgada pela CETIP, mais uma sobretaxa efetiva de 1,5% (hum e meio por cento) ao ano. As taxas, bem como a sobretaxa, serão calculadas de forma exponencial e cumulativa *pro rata temporis* por dias úteis decorridos, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias, incidentes sobre o valor nominal unitário das Debêntures, ou sobre o saldo não amortizado do valor nominal unitário, conforme o caso, desde, inclusive, a Data de Emissão, ou data de vencimento dos juros, conforme o caso, até a data do seu efetivo pagamento, que será excluída para fins de cômputo da taxa DI.
13. **Resgate Antecipado:** A Emissora terá o direito de, no 24º, 36º ou 48º mês após a Data de Emissão ou, ainda, na hipótese de Repactuação, resgatar as Debêntures em circulação, mediante o pagamento do saldo não amortizado do valor nominal, acrescido da Remuneração devida até a data do resgate, calculada *pro rata temporis*, a partir da data do último pagamento da Remuneração, devendo a Emissora publicar “aviso aos debenturistas” com antecedência mínima de 15 (quinze) dias antes da data de resgate. O resgate poderá ser total ou parcial, sendo que, neste último caso,

mediante sorteio nos termos do § 1º do art. 55, da Lei n.º 6.404/76, e demais normas aplicáveis.

14. **Aquisição Facultativa:** Observado o disposto no art. 55, da Lei n.º 6.404/76, a Emissora poderá, a qualquer tempo, adquirir as Debêntures em circulação. As Debêntures adquiridas pela Emissora poderão ser canceladas, permanecer em tesouraria ou ser novamente colocadas no mercado. As Debêntures adquiridas pela Emissora na forma de Aquisição Facultativa, se e quando recolocadas no mercado, farão jus à mesma Remuneração das demais Debêntures em circulação.

15. **Repactuação:** A Emissora se obriga a repactuar antecipadamente todas as condições das Debêntures na hipótese de não serem observados os seguintes limites e índices econômico-financeiros (“Limites” e “Índices”):

a) a partir da data de assinatura da Escritura de Emissão, na data do encerramento de cada balanço trimestral ou anual a relação entre a Dívida Líquida Consolidada (conforme definida abaixo) e o Patrimônio Líquido da Emissora deve ser menor ou igual a:

- 8 (oito) nos anos civis 2000, 2001, 2002 e 2003;
- 7 (sete) no ano civil 2004; e
- 6 (seis) no ano civil 2005.

b) a partir da data de emissão das Debêntures, na data do último balanço trimestral a relação entre a Dívida Líquida Consolidada e o EBITDA (conforme definidos abaixo) dos últimos 12 (doze) meses deve ser menor ou igual a:

- 5.5 (cinco e meio) nos anos civis 2000 e 2001;
- 5 (cinco) no ano civil 2002; e
- 4.5 (quatro e meio) nos anos civis 2003, 2004 e 2005;

sendo que, para o ano-calendário de 2000, será aplicada a seguinte regra: (i) no primeiro trimestre do ano de 2000 o EBITDA apurado será multiplicado por quatro; (ii) no primeiro semestre do ano de 2000 o EBITDA acumulado

no período será multiplicado por dois e (iii) no terceiro trimestre do ano de 2000 utilizar-se-á o EBITDA acumulado no período entre o último trimestre de 1999 e o terceiro trimestre de 2000.

Para fins de Repactuação, serão utilizadas as seguintes definições:

“Dívida Líquida Consolidada” significa o somatório das dívidas financeiras contraídas pela Emissora junto a pessoas físicas ou jurídicas, incluindo instituições financeiras ou devidas em função de emissões de títulos e valores mobiliários de renda fixa emitidos no mercado de capitais brasileiro e/ou internacional (*“Dívida Financeira Total Consolidada”*), descontadas das Disponibilidades Financeiras Consolidadas da Emissora, descritas no Ativo Circulante de suas Demonstrações Financeiras.

“Disponibilidades Financeiras Consolidadas” significa caixa mais aplicações em certificados de depósitos bancários e em fundos de investimento que tenham, pelo menos, 85% (oitenta e cinco por cento) dos seus recursos aplicados em títulos e valores mobiliários de renda fixa.

“EBITDA” significa o somatório (sem qualquer duplicidade) de (i) Lucro Líquido antes do Imposto de Renda – Pessoa Jurídica e da Contribuição Social sobre o Lucro e Participações para determinado período, mais (ii) os seguintes fatores que foram deduzidos para fins de sua determinação: (a) Depreciação e Amortização Consolidados ocorridos naquele mesmo período; (b) Despesas Financeiras Líquidas.

16. Procedimento a ser adotado na Repactuação: Na hipótese do item 15 acima, o seguinte procedimento deverá ser observado:

- a) O Agente Fiduciário, tendo recebido os demonstrativos financeiros a que se refere o subitem (a) do item 15 acima, deverá, no prazo de até 5 (cinco) dias úteis contados do seu recebimento, verificar o cumprimento, pela Emissora, dos Limites e Índices aplicáveis, comunicando aos debenturistas os eventuais desenquadramentos verificados.

- b) A Emissora, sempre que solicitado pelo Agente Fiduciário, deverá enviar ao Agente Fiduciário informações que comprovem o cumprimento dos Limites e Índices.
- c) Durante o prazo da presente emissão, a Emissora poderá manter-se desenquadrada dos Limites e Índices por no máximo 4 (quatro) trimestres, sendo vedado, entretanto, o desenquadramento por períodos superiores a 2 (dois) trimestres consecutivos, tornando-se obrigatório o reenquadramento nos Limites e Índices até o final do trimestre imediatamente posterior, não se computando, para os efeitos deste subitem, o eventual desenquadramento acarretado por evento extraordinário.
- d) Na hipótese de evento extraordinário, o desenquadramento dos Limites e Índices poderá vigorar por até 4 (quatro) trimestres consecutivos, tornando-se obrigatório o reenquadramento nos Limites e Índices até o final do trimestre imediatamente posterior, considerando-se para esse efeito como ocorrido tal evento extraordinário caso, ao final de determinado trimestre civil, a variação da cotação média do dólar norte-americano divulgada pelo Banco Central do Brasil exceder a 2 (duas) vezes a variação do IGP-DI divulgado pela Fundação Getúlio Vargas, referente ao mesmo trimestre civil.
- e) Não havendo o reenquadramento nos Limites e Índices nos prazos previstos nos subitens (c) e (d) acima, o Agente Fiduciário deverá, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, convocar assembléia para que seja aprovada por debenturistas que representem, no mínimo, 2/3 (dois terços) das Debêntures em circulação (1) a não aceitação do desenquadramento dos Limites e Índices e a conseqüente Repactuação das Debêntures em circulação; ou (2) a aceitação de novo nível de enquadramento dos Limites e Índices, por prazo a ser determinado nesta assembléia de debenturistas, findo o qual a Emissora deverá enviar imediatamente ao Agente Fiduciário declaração de reenquadramento nos Limites e Índices, sob pena de, em não o fazendo, acarretar a Repactuação das Debêntures em circulação.
- f) As condições de repactuação fixadas pelo Conselho de Administração da Emissora serão comunicadas aos debenturistas na forma do item 23 abaixo, concedendo-se o prazo máximo de 10 (dez) dias úteis, contado da data da

publicação, para que os debenturistas que não aceitarem as condições fixadas manifestem sua não aceitação.

A Emissora obriga-se a adquirir as Debêntures dos debenturistas que não aceitarem as condições fixadas pelo Conselho de Administração e que se manifestaram de acordo com o disposto no subitem (f) acima, pelo saldo não amortizado do seu Valor Nominal, acrescido da Remuneração devida até a data da efetiva aquisição, que deverá ocorrer no prazo máximo de 60 (sessenta) dias úteis contados da data de manifestação dos debenturistas.

17. Vencimento Antecipado: O Agente Fiduciário poderá declarar antecipadamente vencidas todas as obrigações objeto desta emissão e exigir o imediato pagamento pela Emissora do saldo não amortizado do Valor Nominal das Debêntures, acrescido da Remuneração e, se for o caso, dos juros de mora e da multa moratória, na forma do item 20 abaixo, calculados exponencialmente por dias decorridos, independentemente de qualquer aviso ou notificação, na ocorrência dos seguintes eventos:

- i) protesto legítimo e reiterado de títulos contra a Emissora cujo valor agregado seja igual ou superior a R\$ 18.000.000,00 (dezoito milhões de reais), ou a constituição da Emissora em mora por atraso no pagamento de obrigações de mesmo valor, salvo se o protesto ou constituição em mora tiver sido efetivado por erro ou má-fé de terceiro, desde que validamente comprovado pela Emissora, ou se for cancelado, ou ainda, se o valor dos títulos protestados, ou da obrigação que esteja em atraso, for objeto de depósito em juízo, em qualquer hipótese, no prazo máximo de 72 (setenta e duas) horas de sua ocorrência;
- ii) decretação de falência da Emissora;
- iii) pedido de concordata preventiva formulado pela Emissora;
- iv) falta de cumprimento pela Emissora de toda e qualquer obrigação relevante prevista na Escritura de Emissão, não sanada em 15 (quinze) dias, contados de aviso escrito que lhe for enviado pelo Agente Fiduciário;

- v) vencimento antecipado de qualquer dívida da Emissora, em montante igual ou superior a R\$ 18.000.000,00 (dezoito milhões de reais), em razão de inadimplemento contratual, ou cujo montante possa, de qualquer forma, vir a prejudicar o cumprimento das obrigações pecuniárias da Emissora decorrentes desta emissão;
- vi) demais casos previstos na Escritura de Emissão ou em lei.

Os valores referidos nos subitens (i) e (v) acima serão corrigidos em bases anuais, a contar da Data de Emissão, pela variação do Índice Geral de Preços – Mercado (IGP-M), divulgado pela Fundação Getúlio Vargas. No caso de extinção deste índice e/ou de sua não divulgação, deverá ser utilizado o Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (IGP-DI) daquela mesma Fundação, e, na hipótese de extinção e/ou falta de divulgação deste último, deverá ser adotado índice que reflita a real desvalorização da moeda.

18. Obrigações Adicionais da Emissora: Constituem obrigações adicionais da Emissora, entre outras contidas na Escritura de Emissão:

- a) não alienar ativos de valor superior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), salvo com autorização expressa do Conselho de Administração da Emissora;
- b) não participar de qualquer processo de reestruturação societária que envolva fusão, cisão ou incorporação de empresas, salvo na hipótese de ser a Emissora a companhia sobrevivente, e desde que, uma vez implementada a operação, a Emissora continue a atender aos Limites e Índices;
- c) não realizar, direta ou indiretamente, quaisquer transações com partes relacionadas, nos termos definidos pela legislação tributária, a menos que tais transações sejam realizadas a valor de mercado, sendo certo que, caso tais transações, isolada ou conjuntamente, excedam ao montante de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais), as mesmas sejam aprovadas pelo Conselho de Administração;
- d) não realizar quaisquer negócios ou atividades que não estejam relacionados com a concessão, operação ou administração de estradas de ferro ou outros sistemas de transporte.

19. **Prorrogação dos Prazos:** Considerar-se-ão prorrogados os prazos referentes ao pagamento de qualquer obrigação até o primeiro dia útil subsequente, se o vencimento coincidir com dia em que não haja expediente comercial ou bancário na Cidade de São Paulo e na Cidade do Rio de Janeiro, sem qualquer acréscimo moratório aos valores a serem pagos, ressalvados os casos em que os pagamentos devam ser realizados pela CETIP, hipótese em que somente haverá prorrogação de prazo quando a data de pagamento coincidir com feriado nacional.
20. **Multa de Mora e Juros Moratórios:** Ocorrendo impontualidade no pagamento de qualquer quantia devida aos debenturistas, os débitos em atraso ficarão sujeitos, além da atualização e dos juros remuneratórios, a juros de mora de 1,0% (hum por cento) ao mês, calculados desde a data de inadimplência até a data do efetivo pagamento, e a multa moratória de 1,0% (hum por cento) sobre o valor total devido, independentemente de aviso, notificação ou interpelação judicial ou extrajudicial.
21. **Decadência dos Direitos aos Acréscimos:** O não comparecimento de debenturista para receber o valor correspondente a quaisquer das obrigações pecuniárias nas datas previstas na escritura de emissão não lhe dará o direito a qualquer acréscimo no período relativo ao atraso no recebimento, assegurados, todavia, os direitos adquiridos até a data do respectivo vencimento.
22. **Local de Pagamentos:** Os pagamentos referentes ao principal e aos juros remuneratórios a que fazem jus as Debêntures serão efetuados pela Emissora, por intermédio do SND, administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP, e na sede da Emissora para os debenturistas que não estiverem vinculados ao SND.
23. **Publicação na Imprensa:** Todos os atos e decisões decorrentes desta emissão que, de qualquer forma, vierem a envolver interesses dos debenturistas, deverão ser veiculados, na forma de avisos, no jornal “Gazeta Mercantil” – edição nacional.

Destinação dos Recursos

Os recursos captados com a emissão das debêntures serão utilizados em investimentos previstos no Plano de Negócios visando:

- a ampliação da capacidade tráfego da linha para atender ao aumento do transporte de minério projetado para 2001;

- a substituição ou reforma das locomotivas arrendadas, que apresentam elevado custo de manutenção e baixa produtividade;
- a implementação de novas tecnologias que permitirão a redução do consumo de combustível, o aumento da produtividade da frota de locomotivas e a redução do custo de manutenção da via permanente; e
- a implementação de sistemas automatizados de informações gerenciais.

Dentre as aplicações acima expostas, os recursos líquidos obtidos com a presente emissão serão assim distribuídos:

- | | |
|--|----------------|
| • expansão da capacidade de tráfego da linha: | R\$ 51 milhões |
| • substituição ou reforma de locomotivas arrendadas: | R\$ 21 milhões |
| • implantação de novas tecnologias: | R\$ 17 milhões |
| • implementação de sistemas automatizados de informações gerenciais: | R\$ 9 milhões |

Contrato de Garantia de Liquidez

Não há e nem será firmado contrato de garantia de liquidez ou constituído fundo de sustentação para as Debêntures.

Banco Mandatário

Nome: BANCO ITAÚ S.A.

Endereço: Rua Boavista, 185 – 3º andar – São Paulo - SP

Coordenador Líder

Nome: UNIBANCO – UNIÃO DOS BANCOS BRASILEIROS S.A.

Endereço: Av. Eusébio Matoso, nº 891, São Paulo – SP

Coordenador Contratado

Nome: BANCO VOTORANTIM S.A.

Endereço: Av. Roque Petroni Jr. 999, 16º andar, São Paulo - SP

Agente Fiduciário

Nome: OLIVEIRA TRUST DISTRIBUIDORA DE TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS LTDA.

Endereço: Av. das Américas, 500 – Bl. 13 – Grupo 205 – Condomínio Downtown – Rio de Janeiro - RJ

Informações Complementares

Quaisquer informações complementares sobre a Emissora e a distribuição em questão poderão ser obtidas junto ao Coordenador ou na CVM.

FATORES DE RISCO

O investimento em debêntures envolve uma série de riscos que devem ser observados pelo potencial investidor. Esses riscos referem-se a fatores de liquidez, crédito e mercado, entre outros, que se relacionam tanto à companhia emissora quanto às próprias debêntures objeto da emissão. O potencial investidor deve ler cuidadosamente todas as informações que estão descritas neste prospecto antes de tomar decisão de investimento nas debêntures.

Implementação da Estratégia e Capacidade de Investimento

A MRS assumiu o controle da malha ferroviária no Sudeste (“Malha Sudeste”) da Rede Ferroviária Federal S.A. (“RFFSA”) em dezembro de 1996, após o Consórcio MRS (cujos membros se tornaram os principais acionistas da MRS) ter vencido o respectivo leilão de privatização. No início da sua operação, a MRS se concentrou na recuperação da via permanente e do material rodante (locomotivas e vagões), no treinamento dos seus funcionários e na implantação de novas ferramentas tecnológicas, realizando grandes investimentos com a finalidade de aumentar a produtividade, segurança e lucratividade da operação de transporte de cargas. Atualmente, além de estar dando continuidade ao processo de aumento de produtividade e redução de custos, a MRS também está buscando expandir sua área de atuação, diversificando o seu portfolio de clientes, e preparando-se para ampliar a gama de serviços oferecidos.

As principais ações em curso no tocante à implementação desta estratégia são: (i) recuperação e modernização da via permanente, material rodante, equipamentos de comunicação e terminais de carga e descarga; (ii) aquisição de novos vagões e locomotivas, outros equipamentos e ferramentas tecnológicas; (iii) implementação de um novo sistema administrativo, estabelecendo responsabilidades regionais; (iv) introdução do programa de participação nos resultados da companhia, prevendo, para isso, metas que devem ser atingidas pelos funcionários e administradores da MRS; e (v) realização de estudos com parceiros estratégicos visando à ampliação do escopo de serviços oferecidos. Para garantir o sustento desta estratégia e a crescente melhoria dos seus serviços, a MRS deve continuar realizando grandes investimentos.

Certos fatores que podem influenciar a condução de tal estratégia não estão sob o controle da MRS, tais como a operação dos portos conectados à Malha Sudeste, novas regulamentações no setor e desempenho econômico dos seus principais clientes. Caso as ações que vêm sendo implementadas pela MRS não produzam os resultados esperados ou os investimentos necessários não sejam feitos, o crescimento da companhia poderá não ocorrer na velocidade aguardada, impactando resultados futuros.

Cumprimento das Metas do Contrato de Concessão

O contrato de concessão que outorgou à MRS o direito de explorar a Malha Sudeste (“Contrato de Concessão”) estabeleceu determinadas metas a serem cumpridas pela companhia (“Metas”), relacionadas com o aumento da produção no transporte de cargas e com a redução do número de acidentes nas linhas férreas. Caso as Metas não sejam alcançadas, a União Federal poderá determinar, por decreto federal, a intervenção na MRS, pelo prazo máximo de 180 dias, ao final do qual a concessão poderá ser extinta ou devolvida à companhia.

Extinção da Concessão

A concessão outorgada para a MRS pode ser extinta dentro das seguintes hipóteses legais: (i) término do prazo contratual; (ii) encampação; (iii) caducidade; (iv) rescisão; (v) anulação da licitação; ou (vi) falência ou extinção da MRS. Em qualquer hipótese de extinção da concessão, a MRS deve ser indenizada pela União Federal pelo saldo não depreciado dos investimentos realizados.

Caso a MRS venha a perder a concessão para operar a Malha Sudeste, seus ativos poderão não ser suficientes ao cumprimento de todas as suas obrigações, inclusive aquelas relacionadas às debêntures desta emissão.

Créditos da MRS contra a RFFSA

Nos termos do Edital de privatização das operações da Malha Sudeste, a RFFSA será responsável por todo e qualquer passivo com origem em ato ou fato ocorrido anteriormente à outorga da concessão à MRS, inclusive quanto aos passivos de natureza

trabalhista e ambiental, ainda que objeto de reclamação ou decisão judicial posterior à privatização.

Os créditos detidos pela MRS contra a RFFSA por força desta regra têm sido regularmente compensados com os créditos detidos pela RFFSA contra a MRS sob o contrato pelo qual foram arrendados a esta os bens pertencentes à RFFSA necessários à operação da Malha Sudeste (“Contrato de Arrendamento”). Considerando que a RFFSA encontra-se em processo de liquidação, o mecanismo da compensação tem representado relevante fator de segurança para a MRS no recebimento das importâncias que lhe são assim devidas pela RFFSA.

Ocorre que a RFFSA cedeu à União Federal e ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES parte dos créditos oriundos do Contrato de Arrendamento. Ao ser notificada de tal cessão, a MRS manifestou formalmente sua ciência e ressalvou seu direito de continuar efetuando a referida compensação de tais créditos com aqueles relativos a passivo anterior à privatização.

Por outro lado, alguns créditos detidos pela RFFSA contra a MRS foram penhorados em execuções de terceiros em curso contra a RFFSA.

Em vista do disposto acima, a possibilidade de surgimento de controvérsia acerca da compensação de tais créditos não deve ser descartada. Assim, na hipótese de a MRS ser impedida de utilizar este mecanismo de compensação, a mesma será obrigada a pagar os valores integrais das parcelas devidas à RFFSA, enquanto que os passivos de responsabilidade da RFFSA terão que ser cobrados diretamente desta empresa ou, eventualmente, da União Federal, que é subsidiariamente responsável pelo adimplemento das obrigações assumidas pela RFFSA.

Concentração no Transporte de Minério de Ferro

O transporte de minério de ferro responde por aproximadamente 70% da produção da MRS, sendo destinados à exportação cerca de 65% das quantidades totais de minério de ferro transportadas pela companhia. Portanto, eventuais problemas nos mercados doméstico e externo de minério de ferro poderão impactar negativamente os resultados da MRS.

Riscos Ambientais

Em novembro de 1998, a MRS contratou a empresa de engenharia ambiental CEPEMAR para elaboração de levantamento de todo o passivo ambiental da MRS. O estudo em questão aponta a existência de passivo ambiental referente às operações da Malha Sudeste da ordem de R\$ 39,0 milhões, além de possível contaminação de solo e de corpos hídricos.

A MRS entende que a maior parte deste passivo tem origem em atos ou fatos ocorridos antes da assinatura do Contrato de Concessão e, portanto, nos termos do Edital de privatização das operações da Malha Sudeste, é de responsabilidade da RFFSA.

No entanto, vale lembrar que, no Brasil, a responsabilidade por qualquer dano ambiental é objetiva, isto é, ocorre independentemente da existência de culpa do(s) agente(s) que lhe tenha(m) dado causa. Constatado o dano, aquele que, direta ou indiretamente, o tenha provocado ou esteja na posse dos bens afetados pode ser obrigado a repará-lo. E, ainda, contribuindo mais de um agente para a materialização do dano, a responsabilidade pode se dar sob a forma solidária, a teor do art. 1.518 do Código Civil.

No que toca ao licenciamento ambiental, a MRS possui licenças ambientais apenas para os trechos Norte e Sul da Ferrovia do Aço, no Estado de Minas Gerais. A empresa deverá regularizar a situação de licenciamento ambiental das demais linhas junto aos órgãos ambientais competentes, sob pena de sujeitar-se às penalidades previstas na legislação ambiental.

ATIVIDADES DA MRS

Histórico

A MRS foi constituída em 30 agosto de 1996, com o objetivo de assumir a operação do transporte ferroviário de cargas na Malha Sudeste da RFFSA. Seguindo a política traçada pelo Governo Federal de desestatização do sistema ferroviário, a operação da Malha Sudeste foi privatizada através de leilão ocorrido em 20 de setembro de 1996, na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, pelo valor de R\$ 888,9 milhões, de acordo com o Edital nº PND/A-05/96/RFFSA de 11 de julho de 1996 (“Edital”), do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES. O único participante do leilão foi o Consórcio MRS Logística, liderado pelos principais clientes da Malha Sudeste da RFFSA, que se tornaram os principais acionistas da MRS.

Como resultado desta privatização, em 28 de novembro de 1996, a MRS celebrou com a União Federal o Contrato de Concessão, pelo qual foi concedido à MRS o direito de exploração do transporte ferroviário de cargas na Malha Sudeste, pelo prazo de 30 anos, renovável por igual período (Veja capítulo “Contratos Relevantes – Contrato de Concessão”).

Naquele mesmo dia, a MRS celebrou com a RFFSA, também por prazo de 30 anos (renovável por igual período caso o Contrato de Concessão venha a ser renovado), o Contrato de Arrendamento, pelo qual foram arrendados à MRS os bens operacionais vinculados à prestação do serviço objeto da concessão (Veja capítulo “Contratos Relevantes – Contrato de Arrendamento”).

Em 1º de dezembro de 1996, após a celebração dos dois contratos referidos acima, a MRS iniciou as suas operações.

Em cumprimento aos termos do Edital, em 13 de novembro de 1998, a MRS se tornou uma companhia aberta, devidamente registrada perante a Comissão de Valores Mobiliários (“CVM”). Desde dezembro de 1998, as ações da MRS podem ser negociadas no mercado de balcão através da Sociedade Operadora do Mercado de Ativos - SOMA.

Composição Acionária

O quadro abaixo relaciona os acionistas da MRS, com a respectiva participação por espécie de ação:

ACIONISTAS	AÇÕES ORDINÁRIAS		AÇÕES PREFERENCIAIS				TOTAL	
			Classe “A”		Classe “B”			
	Quantidade	(%)	Quantidade	(%)	Quantidade	(%)	Quantidade	(%)
Companhia Siderúrgica Nacional	25.086.695	13,32	37.473.949	45,66	31.773.488	45,66	94.334.132	27,75
Minerações Brasileiras Reunidas S.A. - MBR	34.729.653	18,44	37.473.949	45,66	31.773.488	45,66	103.977.090	30,58
Ferteco Mineração S.A.	31.395.836	16,67	165.175	0,20	140.038	0,20	31.701.049	9,32
Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S.A. - Usiminas	35.262.482	18,72	185.517	0,23	157.288	0,23	35.605.287	10,47
Ultrafertil S.A.	15.904.541	8,44	0	0	0	0	15.904.541	4,68
Gerdau S.A.	4.049.999	2,15	0	0	0	0	4.049.999	1,19
ABS – Empreendimentos Imobiliários, Participações e Serviços S.A.	3.740.243	1,99	20.953	0,03	17.762	0,03	3.778.958	1,11
Celato Integração Multimodal S.A.	7.059.350	3,75	18.831	0,02	15.967	0,02	7.094.148	2,09
Outros (Minoritários)	31.103.851	16,52	6.737.800	8,21	5.713.129	8,21	43.554.780	18,81
Membros do Conselho de Administração	15	0	0	0	0	0	15	0
Total	188.332.666	100	82.076.174	100	69.591.160	100	340.000.000	100

Acionistas Controladores

Os acionistas controladores da MRS constituem-se basicamente de alguns dos principais clientes da Malha Sudeste e, juntos, foram responsáveis por 66% do faturamento bruto da companhia em 1999. As participações societárias dos acionistas controladores, na data base de 27 de junho de 2000, estão indicadas na tabela abaixo, seguida de uma explicação sobre cada um desses acionistas e do Acordo de Acionistas atualmente em vigor por eles firmado em 25 de novembro de 1996.

ACIONISTAS	AÇÕES ORDINÁRIAS			
	Vinculadas*		Desvinculadas	
	Quantidade	(%)	Quantidade	(%)
CSN**	22.021.072	11,69	3.065.623	1,63
MBR**	22.021.072	11,69	12.708.581	6,75
FERTECO**	16.188.007	8,60	15.207.829	8,08
USIMINAS**	17.238.590	9,15	18.023.892	9,57
ULTRAFÉRTIL	8.518.891	4,52	7.385.650	3,92
GERDAU	2.208.577	1,17	1.841.422	0,98
ABS	1.964.288	1,04	1.775.955	0,94
CELATO	4.005.840	2,13	3.053.510	1,62

* São ações vinculadas aos termos do Acordo de Acionistas.

** Clientes relevantes.

Companhia Siderúrgica Nacional (“CSN”): é a maior empresa siderúrgica na América do Sul e uma das maiores exportadoras do Brasil, com uma capacidade de produção de 5 milhões de toneladas de aço bruto por ano. Seus maiores acionistas incluem o Grupo Vicunha (através da Textília S.A.), a Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil – Previ, a Caixa Beneficente dos Empregados da CSN-CBS, o Grupo Bradesco, o Clube de Investimentos dos Empregados da CSN e a Docepar. Com as operações de siderurgia centralizadas em sua usina situada na Cidade de Volta Redonda, Estado do Rio de Janeiro, e possuindo sua própria mina de minério de ferro (Casa de Pedra, localizada em Congonhas, Estado de Minas Gerais), a CSN produz laminados a frio e a quente, galvanizados, folhas metálicas e outros subprodutos siderúrgicos (carboquímicos, escória de alto-forno e aciaria etc.), que são comercializados tanto no Brasil quanto no exterior. A Malha Sudeste da MRS é utilizada para transportar minério de ferro da mina de Casa de Pedra, em Minas Gerais, para a usina de Volta Redonda, no Rio de Janeiro, e também para o transporte de produtos siderúrgicos para o Rio de Janeiro e São Paulo e carvão do Porto de Sepetiba para a referida usina.

Minerações Brasileiras Reunidas S.A. – MBR (“MBR”): é a segunda maior produtora e exportadora de minério de ferro do Brasil e a quinta maior exportadora de minério de ferro no mundo. A maior parte do capital votante da MBR é detido pela Caemi Mineração e Metalurgia S.A. (“Caemi”), que, por sua vez, tem como uma de suas maiores acionistas a Mitsui & Co. Ltd., com sede no Japão. As atividades da empresa compreendem a lavra e o beneficiamento de minério de ferro. As minas da MBR em operação são as de Águas Claras, Mutuca, Pico e Tamanduá, todas localizadas no Estado de Minas Gerais. Sua produção destinada ao mercado internacional é totalmente escoada pelo seu próprio terminal portuário em Guaíba, que somente é acessível através da malha ferroviária da MRS.

Ferteco Mineração S.A. (“Ferteco”): é a terceira maior produtora de minério de ferro no Brasil, sendo uma empresa controlada pelo grupo europeu Thyssen Krupp Stahl AG, o qual, por sua vez, é o maior produtor europeu e o terceiro maior produtor mundial de aço. As operações da Ferteco incluem a lavra e o beneficiamento de minério de ferro nas minas de Fábrica e Feijão, no Estado de Minas Gerais. Com o início das atividades do terminal próprio da Ferteco no Porto de Sepetiba em 1999, o qual somente é acessível por ferrovia através da malha da MRS, a produção da mina de Feijão destinada ao mercado internacional passou a ser quase integralmente escoada pela malha.

Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S.A. - Usiminas (“Usiminas”): primeira empresa siderúrgica no Brasil a ser privatizada, em outubro de 1991, é a segunda maior produtora nacional de aço e a maior fornecedora brasileira de laminados planos não revestidos. Os principais acionistas da Usiminas são a Cia. Vale do Rio Doce, a Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil – Previ, o Clube de Investimentos da Usiminas, a Nippon Usiminas e o Grupo Camargo Corrêa. As operações da Usiminas estão baseadas na sua usina siderúrgica de Intendente Câmara, localizada na cidade de Ipatinga, Estado de Minas Gerais. Seus principais produtos incluem galvanizados, chapas grossas, laminas a quente e a frio e aço estampado. A Usiminas detém 49,8% do capital votante da Companhia Siderúrgica Paulista – Cosipa (“Cosipa”), empresa siderúrgica, cujas operações estão concentradas na Usina “José Bonifácio de Andrada e Silva”, na cidade de Cubatão, Estado de São Paulo. A Cosipa é uma das três produtoras nacionais de laminados planos não revestidos e sua usina é a terceira maior do país em capacidade nominal de produção de aço líquido. Mais da metade do minério de ferro utilizado pela Cosipa é transportado pela malha da MRS.

Ultrafertil S.A. (“Ultrafertil”): fabricante de fertilizantes e produtos para a indústria química, a Ultrafertil possui dois Complexos Industriais na Baixada Santista, Estado de São Paulo - Piaçaguera e Cubatão -, um Complexo Industrial em Araucária, Estado do Paraná, um Complexo de Mineração em Catalão, Estado de Goiás, e um Terminal Marítimo na Ilha do Cardoso, em Santos, Estado de São Paulo. Sua principal acionista é a Fertilizantes Fosfatados S.A. – Fosfertil.

Gerdau S.A. (“Gerdau”): é, no Brasil, a maior fornecedora de aços longos para a indústria metalmeccânica e também ocupa a posição de líder no segmento de aços para concreto armado. A partir do Brasil, o Grupo Gerdau (do qual faz parte a Gerdau) opera usinas siderúrgicas e unidades de transformação no Uruguai, Argentina, Chile, Canadá e nos Estados Unidos. Em 1999, o Grupo Gerdau produziu 3,9 milhões de toneladas de aço bruto.

ABS – Empreendimentos Imobiliários, Participações e Serviços S.A. (“ABS”): é uma subsidiária do Banco Bradesco S.A., com sede na cidade e Estado do Rio de Janeiro.

Celato Integração Multimodal S.A. (“Celato”): é uma empresa de capital privado com sede em Belo Horizonte, Estado de Minas Gerais.

Acordo de Acionistas

Em 25 de novembro de 1996, os acionistas referidos acima celebraram o Acordo de Acionistas da MRS, pelo qual regularam determinados aspectos da sua relação como acionistas controladores da companhia, no que se refere aos princípios básicos de administração, exercício do direito de voto e restrições à transferência de ações com direito de voto.

Para esse efeito, o Acordo de Acionistas faz uma distinção entre ações vinculadas, que estão submetidas aos seus termos, e ações não vinculadas, que não estão sujeitas a qualquer restrição.

As ações vinculadas devem necessariamente constituir 50% mais 4 ações do capital votante da MRS e, em 27 de abril de 2000, estavam distribuídas entre os acionistas controladores da MRS segundo o quadro anterior, que também relaciona as ações ordinárias desvinculadas de propriedade destes acionistas:

Princípios Básicos de Administração da MRS

Nos termos do Acordo de Acionistas, os acionistas controladores se comprometem a fazer com que a MRS seja administrada com o intuito precípua de gerar lucros, buscando altos níveis de eficiência, produtividade, competitividade e lucratividade.

Segundo os princípios básicos de administração estabelecidos no instrumento, a Diretoria da companhia deverá ser composta exclusivamente por executivos profissionais e os acionistas controladores usuários da malha ferroviária compreendida na prestação de serviços da concessão não terão qualquer privilégio específico ou tratamento diferenciado em relação aos demais clientes da MRS.

Exercício do Direito de Voto

Os acionistas controladores se obrigam a votar nas assembléias gerais da MRS observando os princípios básicos definidos no Acordo de Acionistas e a fazer com que o Conselho de Administração seja composto da seguinte forma: 3 membros indicados pela CSN; 3 membros indicados pela MBR; 2 membros indicados pela Usiminas; 2 membros indicados pela Ferteco; 1 membro indicado pela Gerdau; 1 membro indicado pela

Celato; 1 membro indicado pela Ultrafértil; 1 membro indicado pela ABS; 1 membro indicado pelos detentores das ações preferenciais classe “B”; e 1 membro representante dos empregados. No caso de modificação na participação societária vinculada ao Acordo de Acionistas, os acionistas controladores se obrigam a rever a regra de indicação de membros do Conselho de Administração.

O Acordo de Acionistas determina que certas matérias que eventualmente tenham que ser tratadas em assembléias gerais ou reuniões do Conselho de Administração da MRS sejam objeto de reuniões prévias dos acionistas controladores. As deliberações aprovadas nas reuniões prévias devem ser acatadas por todos os acionistas controladores (inclusive os dissidentes na reunião) e seguidas pelos seus representantes nas assembléias gerais ou reuniões do Conselho de Administração.

As matérias sujeitas à regra comentada acima e o respectivo *quorum* de aprovação são os seguintes:

- (i) maioria de votos das ações vinculadas: renovação ou prorrogação da concessão, deliberação sobre quaisquer contratos entre a MRS e qualquer dos acionistas controladores, fixação dos valores acima dos quais incumbe ao Conselho de Administração a aprovação de certos atos e contratos listados no Estatuto referidos adiante, participações minoritárias em outras sociedades, votação em assembléias ou reuniões de outras sociedades das quais a MRS seja sócia, indicação do Presidente do Conselho de Administração, eleição dos Diretores, deliberação sobre os lucros, instruções ao Conselho de Administração para avocar o exame de assuntos referentes aos negócios da MRS;
- (ii) 75% dos votos das ações vinculadas: exercício de atividades novas, emissão de valores mobiliários, outorga de opção de compra de ações a administradores, empregados e prestadores de serviços, redução do capital (exceto se para absorver prejuízos acumulados), aprovação da política comercial e de investimentos, aprovação pelo Conselho de Administração da estrutura de capital da MRS;
- (iii) quase totalidade dos votos das ações vinculadas (admitindo-se a dissidência de apenas um acionista controlador): alteração do objeto social, desistência da concessão, operações de reorganização societária, liquidação e dissolução da

MRS, participações em outras sociedades que possam gerar o controle de outras empresas; e

- (iv) totalidade dos votos das ações vinculadas: alterações nas vantagens das ações preferenciais ou criação de classes de ações preferenciais.

Restrições à Transferência de Ações com Direito de Voto

Os acionistas controladores terão direito de preferência na aquisição das ações vinculadas que qualquer outro acionista controlador tenha interesse em vender, ceder, transferir ou dispor, na totalidade ou em parte, nas mesmas condições que venham a ser propostas por terceiro. De toda forma, qualquer modificação na composição do controle acionário da MRS deverá ser previamente submetida ao Poder Concedente para aprovação, nos termos do Contrato de Concessão.

Duração do Acordo de Acionistas

O Acordo de Acionistas terá a mesma duração que o prazo inicial do Contrato de Concessão (30 anos). É certo, no entanto, que a prorrogação da concessão não implicará na prorrogação automática do Acordo de Acionistas.

Registro e Execução Específica

O Acordo de Acionistas foi devidamente registrado junto à MRS e averbado no Livro de Registro de Ações, podendo os acionistas controladores promover a execução específica das obrigações constantes do instrumento. Em outras palavras, caso as estipulações sobre o direito de voto e direito de preferência previstas no instrumento não sejam observadas por qualquer acionista titular de ações vinculadas, os demais poderão recorrer ao Poder Judiciário para deste obter a anulação da deliberação tomada com o voto dissidente ou a anulação da operação de transferência das ações.

Outras Disposições

O Acordo de Acionistas, reproduzindo regra constante do Contrato de Concessão, estabelece que nenhum dos acionistas controladores poderá deter, direta ou indiretamente, mais de 20% das ações do capital votante da MRS, ao longo do prazo da concessão, salvo se assim autorizado pelo Poder Concedente.

Os termos do Acordo de Acionistas somente poderão ser alterados mediante autorização prévia do Poder Concedente e por instrumento celebrado por todos os acionistas controladores, exceção feita à hipótese de adesão de terceiros ao acordo, que poderá ser aprovada por acionistas representando 75% das ações vinculadas.

Administração

A MRS é administrada por um Conselho de Administração e uma Diretoria. Segundo o Estatuto Social da MRS, o Conselho de Administração será composto por até 17 membros, eleitos pela assembléia geral, com prazo de mandato de 2 anos, permitida a reeleição. Atualmente este conselho é composto de 15 membros.

Compete ao Conselho de Administração: (a) eleger e destituir os Diretores; (b) deliberar sobre a proposta do Diretor-Presidente sobre as áreas de atuação dos demais Diretores; (c) fixar a orientação geral dos negócios da companhia, aprovando previamente suas políticas empresariais, planos, projetos e orçamentos anuais e plurianuais; (d) fiscalizar a gestão dos Diretores; (e) convocar a Assembléia Geral; (f) manifestar-se sobre o Relatório da Administração e demonstrações financeiras e propor a destinação do lucro líquido de cada exercício; (g) deliberar sobre a emissão de ações e bônus de subscrição, dentro do limite do capital autorizado; (h) deliberar sobre as condições e oportunidade de emissão de debêntures previstas nos incisos VI e VII do art. 59 da Lei nº 6.404/76; (i) deliberar sobre as condições de emissão de notas promissórias destinadas à distribuição pública; (j) escolher e destituir os auditores independentes; (l) autorizar previa e expressamente a alienação, a oneração ou o arrendamento a longo prazo de bens do ativo permanente; (m) autorizar previa e expressamente todo e qualquer contrato a ser celebrado entre a companhia e qualquer de seus acionistas controladores; (n) autorizar operações financeiras ativas e passivas de valor superior a R\$ 15 milhões; (o) autorizar atos que importem em outorga de garantias de qualquer espécie em favor de terceiros ou que importem em renúncia a direito; (p) pronunciar-se sobre os assuntos que a Diretoria apresente para deliberação ou para serem submetidos à Assembléia Geral; (q) deliberar sobre a constituição de subsidiárias ou a participação em outras entidades; (r) avocar, a qualquer tempo, o exame de qualquer assunto referente aos negócios da MRS e sobre ele proferir decisão a ser obrigatoriamente executada pela Diretoria; (s) exercer os demais poderes que lhe sejam atribuídos por lei; e (t) resolver os casos omissos no Estatuto Social.

A Diretoria será composta de 2 a 6 membros, eleitos pelo Conselho de Administração, sendo um Diretor-Presidente e os demais com a designação que vier a ser dada pelo Conselho de Administração, com prazo de mandato de 2 anos, permitida a reeleição. Atualmente, além do Diretor-Presidente, a MRS tem um Diretor Administrativo e Financeiro e de Relações com os Investidores, um Diretor de Desenvolvimento e um Diretor de Produção.

Aos Diretores compete assegurar a gestão permanente dos negócios sociais e dar execução às deliberações do Conselho de Administração. A MRS será representada perante terceiros por dois Diretores, sendo que, dentro dos limites fixados pela Diretoria, a companhia poderá ser representada por um Diretor agindo em conjunto com um procurador ou por dois procuradores agindo em conjunto. No exterior, a companhia poderá ser representada por apenas um diretor ou um procurador.

Remuneração

Os membros do Conselho de Administração não recebem qualquer remuneração. A Assembléia Geral Ordinária, de 25 de abril de 2000, estabeleceu como remuneração dos Diretores da companhia, para o período de 1º de maio de 2000 a 30 de abril de 2001, a verba global de R\$ 3,6 milhões, atribuindo ao Conselho de Administração, através de seu Presidente, a distribuição de tal verba entre os membros da Diretoria. Esta remuneração já inclui benefícios e verbas de representação.

Currículo dos membros da Administração

Abaixo consta um breve resumo do currículo de cada membro da administração da MRS:

Conselho de Administração

Os atuais membros do Conselho de Administração da MRS são:

Wanderlei Viçoso Fagundes – Presidente do Conselho

Formou-se em Contabilidade pela Fundação Getúlio Vargas em 1965 e em Economia pela Universidade do Estado da Guanabara em 1970. Possui curso de extensão universitária pela Columbia University, localizada nos Estados Unidos (1973), e pela INSEAD, na França. Foi Diretor Financeiro e de Controle da MBR de 1984 a 1998. É Diretor Presidente e Diretor de Relações com Investidores da CAEMI

Mineração e Metalurgia S.A. desde 1999. É membro do Conselho de Administração da MRS desde novembro de 1996, tendo assumido a sua Presidência em junho de 2000.

Oscar Augusto de Camargo Filho

Formou-se no curso de Direito pela Universidade de São Paulo em 1963. Foi Diretor Comercial da MBR e da Indústria e Comércio de Minérios S.A. – ICOMI (“Icomi”) entre 1974 e 1983. Também atuou como Diretor da Companhia Auxiliar de Empresas de Mineração (Caemi) entre 1987 e 1988 e como Diretor-Presidente da Caemi e Presidente do Conselho de Administração da MBR, tendo sido eleito para a Presidência da Caemi em 1989. É membro do Conselho de Administração da MRS desde novembro de 1996.

Hugo Serrado Stoffel

Formou-se no curso de Administração de Empresas pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro, em 1978. Pós-graduou-se no Curso de Desenvolvimento Gerencial – INSEAD, na França. Foi Diretor Superintendente da MSL Minerais S.A entre agosto de 1994 e julho de 1995. Também foi Diretor Presidente da Pará Pigmentos S.A. entre agosto de 1995 e abril de 1996. Exerce, desde maio de 1996, as funções de Diretor Presidente das Minerações Brasileiras Reunidas S.A. - MBR e, desde abril de 1998, de Diretor da CAEMI Mineração e Metalurgia S.A.. É membro do Conselho de Administração da MRS desde abril de 1998.

Pablo Javier de la Quintana Brüggemann

Formou-se em Engenharia Mecânica pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro e detém os títulos de Mestre em Informática pela mesma instituição e de PHD em Computing Science pelo Imperial College of Science de Londres. Assumiu diversas posições nas áreas de informática, comercial e de planejamento estratégico nas Minerações Brasileiras Reunidas S.A. - MBR entre 1989 e 1998, chegando a atuar como Gerente Comercial e de Planejamento Estratégico. Também atuou como Superintendente Geral da Área de Infra-estrutura da CSN, e exerce a função de Diretor de Portos e Participações Ferroviárias desta sociedade desde agosto de 1998. Integra o Conselho de Administração da MRS desde dezembro de 1998, sendo membro do Conselho de Administração da Sepetiba Tecon S.A., da Companhia Ferroviária do Nordeste e da Companhia do Desenvolvimento do Sudeste desde 1999.

Lauro Henrique Campos Rezende

Formou-se no curso de Economia em 1987 pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Exerceu as seguintes funções: “Senior Commodities Officer” no ABN AMRO entre 1988 e 1991, Gerente de Operações Financeiras na Aracruz Celulose entre 1991 e 1996. Desde 1996 atua como Diretor Financeiro da CSN. Compõe o Conselho de Administração da MRS desde abril de 1998.

José Paulo de Oliveira Alves

Formou-se em Engenharia Metalúrgica pela Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, em 1969. Exerceu as funções de engenheiro e Gerente da Indústria e Comércio de Minérios S.A. (“ICOMI”) entre 1970 e 1983. Foi Gerente e Diretor Geral da CAEMI Internacional S.A. de 1983 a 1990 e, entre 1990 e 1996, Diretor Presidente da MBR e Diretor da CAEMI Mineração e Metalurgia S.A.. Atuou também como membro do grupo de trabalho que deu origem à MRS. Foi Diretor Presidente da Ferrovia Sul-Atlântica entre 1997 e 1998. Em janeiro de 1998, assumiu a função de Diretor Executivo de Infra-Estrutura e Energia da CSN. É membro do Conselho de Administração da MRS desde abril de 1998. É também membro do Conselho de Administração da Ferrovia Centro Atlântica S.A. - FCA e da Light – Serviços de Eletricidade S.A. e, ainda, Presidente do Conselho de Administração da Sepetiba Tecon S.A. desde agosto de 1998.

Delson de Miranda Tolentino

Formou-se em Administração de Empresas e Contabilidade pela Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais em 1972 e 1976, respectivamente. De 1979 a 1985 exerceu as funções de Gerente Financeiro, de Controladoria e Diretor Adjunto de Finanças da Siderbrás. Foi Diretor Financeiro da Aço Minas Gerais S.A. – Açominas (1985-1988) e do Grupo Mendes Júnior (1989-1995). Desde 1996 é assessor da Presidência da Usiminas e atua em diversas empresas do grupo. É membro do Conselho de Administração da MRS desde abril de 2000.

Marcus Jurandir de Araújo Tambasco

Formou-se no curso de Engenharia de Minas e Metalurgia pela Escola de Engenharia da Universidade Federal de Minas Gerais em 1966. Iniciou sua carreira em 1967 como Engenheiro Pesquisador na Usiminas, da qual foi eleito Diretor Industrial em 1990, cargo no qual permaneceu até 1993. No mesmo ano, foi designado Diretor Presidente da Cosipa, tendo permanecido no cargo até 1998. Naquele ano, assumiu a

função de Assessor da Presidência da Usiminas. É membro do Conselho de Administração da SIDOR e Presidente do Conselho Deliberativo da Caixa dos Empregados da Usiminas. Integra o Conselho de Administração da MRS desde novembro de 1996.

Klaus Helmut Schweizer

Formou-se em Economia pela Universidade de Cambridge em 1956 e Administração de Empresas pela Universidade de Colônia em 1963. Entre 1969 a 1989 foi Diretor Financeiro e, posteriormente, Presidente da Baminco Mineração e Siderurgia S.A.. Foi Diretor Financeiro e Comercial da Ferteco, da qual é Presidente desde 1985. Foi Diretor da Câmara de Comércio Brasil/Alemanha do Rio de Janeiro e é Diretor da Companhia Portuária da Baía de Sepetiba (CBPS) desde 1996. Compõe o Conselho de Administração da MRS desde novembro de 1996.

Georg Josef Schmid

Formou-se no curso de Administração de Empresas pela San Diego University em 1987 e especializou-se na área bancária pela Bayrische Hypotheken – UND Wechsel Bank, em Augsburg, na Alemanha. Ingressou na Ferteco em 1988, na qual passou por diversos setores, tendo assumido a assessoria do Diretor Presidente e a chefia da Divisão de Estudos Econômicos em abril de 1994. É membro do Conselho de Administração da MRS desde dezembro de 1998.

Joaquim de Souza Gomes

Formou-se no curso de Engenharia Mecânica pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul em 1967. Foi Diretor de Suprimentos da Siderúrgica Riograndense S.A. de 1986 a 1991 e Diretor de Metálicos e de Logística e Exportação da Gerdau de 1991 a 1999. Tornou-se membro do Conselho de Administração da MRS em abril de 2000.

Luiz Antonio Bonagura

Formou-se em Administração de Empresas pela Associação Paulista de Ensino Superior em 1978. Tornou-se Diretor da Ultrafertil em 1994 e Diretor de Relações com Investidores da Fosfertil em 1995. Também atua como Diretor do Sindicato Nacional da Indústria de Matérias-Primas para Fertilizantes desde 1996. É membro do Conselho de Administração da MRS desde novembro de 1996.

Godofredo Mendes Vianna

Formou-se em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. É advogado no Rio de Janeiro. Integra o Conselho de Administração da MRS desde agosto de 1999.

Inácio Clemente da Silva

Formou-se em Economia pela Universidade de São Paulo em 1975. Ingressou no Banco Bradesco S.A. em 1974, do qual atualmente é Gerente do Departamento de Fundos e Carteiras de Investimento. É membro do Conselho de Administração da MRS desde novembro de 1996.

João Paulo do Amaral Braga

Formou-se em 1977 no curso de Engenharia Elétrica na Universidade de Juiz de Fora, em Minas Gerais. Concluiu os cursos de Formação e Aperfeiçoamento Gerencial na Universidade de São Paulo em 1989 e o de Gerência de Manutenção na Universidade Estadual do Rio de Janeiro em 1986. Ingressou na RFFSA em 1979, na qual exerceu vários cargos até 1996, dentre os quais a Chefia do Departamento de Planejamento e Controle da Manutenção e a Gerência da Área Técnica de Locomotivas Diesel/Elétricas. Desde dezembro de 1998 compõe o Conselho de Administração da MRS, como representante dos empregados.

Diretoria

Os atuais Diretores da MRS são:

Julio Fontana Neto – Diretor Presidente

Formou-se no curso de Engenharia Mecânica da Escola de Engenharia da Faculdade Mackenzie em 1978. Em 1981 concluiu a pós-graduação em Administração de Empresas pela Escola de Ciências, Economia, Contábeis e Administração da Faculdade Mackenzie. Ingressou em 1986 na Gerdau, onde ocupou diversos cargos, inclusive o de Diretor de Logística e Exportação do Grupo Gerdau. Chegou a ocupar o cargo de membro do Conselho de Administração da MRS entre 1998 e 1999, tornando-se, em novembro de 1999, o Diretor Presidente desta empresa.

Julio Cesar Pinto – Diretor Adm. e Financeiro e de Relações com Investidores

Formou-se em Contabilidade pela Faculdade de Ciências Contábeis e Administrativas Moraes Júnior em 1976. Foi Diretor Financeiro da Globex (Ponto Frio) de 1996 a 1998 e Diretor Administrativo Financeiro e de Relações com Investidores da ATL – Algar Telecom do Leste S.A. entre 1998 e 2000. Ocupa o cargo de Diretor Administrativo Financeiro e de Relações com Investidores da MRS desde abril de 2000.

Henrique Aché Pillar – Diretor de Desenvolvimento

Formou-se no curso de Engenharia Civil pelo Instituto Militar de Engenharia em 1976. Detém o título de Mestre em Engenharia e Planejamento de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia. Atuou como Gerente de Transportes da MBR e foi o responsável por estudos sobre a Malha Sudeste que resultaram na criação da MRS. Ocupa o cargo de Diretor de Desenvolvimento da companhia desde novembro de 1996.

Rinaldo Bastos Vieira Filho – Diretor de Produção

Formou-se em Engenharia Mecânica pela Universidade Federal do Espírito Santo em 1971. Ingressou na Companhia Vale do Rio Doce (“CVRD”) em 1972, onde ocupou diversos cargos, como o de Gerente de Operações e Manutenção de Ferrovia na Estrada de Ferro Carajás e o de Gerente Geral da Estrada de Ferro Vitória-Minas. Foi Diretor da Companhia Paraibuna de Energia, onde permaneceu até ingressar na MRS, tendo se tornado Diretor de Produção desta empresa em dezembro de 1996.

Negócios da MRS

Considerações Gerais

A MRS é uma companhia aberta, com sede na cidade e Estado do Rio de Janeiro, na Praia de Botafogo, 228, sala 1201E, ala B, Botafogo, sendo que o seu principal estabelecimento operacional está situado na cidade de Juiz de Fora, Estado de Minas Gerais, na Av. Brasil, 2001, Centro. A companhia também possui um escritório comercial na cidade e Estado de São Paulo, com endereço na Av. Raimundo Pereira de Magalhães, 902, Vila Anastácio, Lapa.

Consoante o seu Estatuto Social, a MRS tem por objeto: a) prestar serviços de transporte ferroviário de carga; b) explorar serviços de carga, descarga, armazenagem e transbordo nas estações, pátios e terrenos existentes na faixa de domínio das linhas

ferroviárias objeto da concessão; c) explorar os transportes modais relacionados ao transporte ferroviário; d) atuar, na forma da lei, como operador portuário, executando serviços e operações de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário; e) participar de projetos que tenham como objetivo a promoção do desenvolvimento sócio-econômico das áreas de influência, visando à ampliação dos serviços ferroviários concedidos; f) executar todas as atividades afins ou correlatas ao seu objeto social; e g) exercer outras atividades que utilizem como base a infra-estrutura da companhia.

A MRS herdou da RFFSA clientes tradicionais, entre os quais já estava difundido o uso da malha ferroviária para o transporte de produtos ou insumos. Se no início das operações da MRS a sua administração buscou adequar a companhia à sua nova realidade administrativa, operacional e econômica, investindo, essencialmente, na recuperação da frota e da via permanente e na introdução de novas ferramentas tecnológicas, a MRS hoje busca ampliar sua área de atuação, alcançando toda a cadeia ligada ao transporte de cargas, inclusive nos mercados que exigem transporte “porta-a-porta” com centro de consolidação e distribuição, em conjunto com parceiros estratégicos.

Além disso, a MRS está trabalhando para reintroduzir no Sudeste – que é a sua área de atuação e a principal região industrial e comercial da América Latina - a cultura do transporte ferroviário de cargas em geral, que, ao longo das últimas décadas, sem receber os investimentos adequados, perdeu terreno para o transporte rodoviário.

Malha Ferroviária

A malha ferroviária operada pela MRS abrange 1.674 km, interligando os três principais centros industriais do País – São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, e com acesso aos principais portos brasileiros – Santos (nas duas margens), Rio de Janeiro, Sepetiba – e ao terminal portuário de Guaíba, na Baía de Sepetiba, Estado do Rio de Janeiro.

A Malha Sudeste é composta de quatro linhas principais e uma série de pequenos trechos e variantes. As quatro linhas principais são: a Linha do Centro, a Ferrovia do Aço, a Linha de São Paulo (que juntas pertenciam à antiga Superintendência Regional de Juiz de Fora – “SR-3”), e a Linha Santos-Jundiaí (a antiga Superintendência Regional de São Paulo - “SR-4”). A SR-3 compreendia linhas entre São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Já a SR-4 cobria a linha de Santos a Jundiaí, no Estado de São Paulo. A malha ferroviária da MRS é interligada com a Ferrovia Centro-Atlântica (“FCA”), a Estrada de Ferro Vitória-Minas (“EFVM”) e a Ferrobán – Ferrovia Bandeirantes S.A.

(“Ferroban”), oferecendo, com isso, alternativas de transporte para outras regiões do país.

Abaixo, pode-se ver o mapa da região Sudeste, com a malha ferroviária da MRS e as conexões existentes com outras malhas ferroviárias e portos:



A Linha do Centro corre de Belo Horizonte para a cidade do Rio de Janeiro passando por Juiz de Fora, no Estado de Minas Gerais (566km). Trata-se de uma das mais antigas linhas férreas em operação no Brasil, tendo sido reformada na década de 80. Além de ser utilizada para transportar, até o porto do Rio de Janeiro, produtos siderúrgicos com origem na usina mantida pela CSN em Volta Redonda, e cimento e sucata de Minas Gerais, esta linha também é parcialmente utilizada como via de retorno a Minas Gerais de alguns dos trens vazios que transportam minério de ferro para usinas

siderúrgicas e portos localizados no Estado de São Paulo e Rio de Janeiro, através da Ferrovia do Aço.

A Ferrovia do Aço corre de Andaime, Município de Itabirito, em Minas Gerais, para a localidade de Saudade, Município de Barra Mansa, no Estado do Rio de Janeiro (370km). Trata-se de uma linha férrea recente, tendo começado a operar em 1989. É a mais movimentada linha da Malha Sudeste, sendo utilizada, basicamente, para o transporte do minério de ferro produzido na região próxima a Belo Horizonte até os portos de Guaíba e Sepetiba, no Rio de Janeiro, e as unidades siderúrgicas da CSN e da Cosipa. O retorno para Minas Gerais dos trens que carregam minério de ferro, conforme referido acima, é freqüentemente realizado por meio da Linha do Centro.

A Linha de São Paulo está situada entre Barra do Piraí, no Estado do Rio de Janeiro, e a cidade de São Paulo (400 km). Nesta linha está incluído o trecho entre Saudade e Barra do Piraí (45 km), que faz conexão com a Ferrovia do Aço e a Linha do Centro e termina por ser um dos trechos mais movimentados da Malha Sudeste. A Linha de São Paulo é utilizada para o transporte de produtos siderúrgicos, cimento, contêineres e minério de ferro (principalmente para a usina da Cosipa em Cubatão).

A Linha Santos-Jundiaí corre pelo Estado de São Paulo, de Jundiaí, até o porto de Santos, passando pela cidade de São Paulo (139 km). Esta linha é muito utilizada para o transporte de cargas em geral (tais como grãos e soja) da região agrícola de São Paulo para o porto de Santos, e de contêineres entre o terminal de Jundiaí e os terminais portuários em Santos. A capacidade desta estrada de ferro é em parte limitada devido à necessidade de utilização do sistema de cremalheira, instalado na descida da Serra do Mar, pelo qual, através do uso de locomotivas elétricas e de um mecanismo de tração situado entre os trilhos, é possível fazer com que vagões sejam transportados por um trecho bastante íngreme entre a base e o alto da serra. Ocorre que o sistema de cremalheira, além de ser dispendioso, não suporta volume muito grande de cargas. A MRS está estudando, em conjunto com a Cosipa, alternativas para desafogar tal sistema, liberando grande parte da capacidade de transporte da cremalheira para outras cargas.

Melhorias Operacionais Pós-Privatização

Historicamente, as operações da Malha Sudeste, bem como as de outras malhas ferroviárias controladas pela RFFSA, eram ineficientes, devido às más condições de

manutenção do sistema ferroviário, implicando em alta incidência de descarrilamentos, atrasos no serviço, longos ciclos de viagem, perda de negócios e baixa produtividade.

Desde a privatização da operação de transporte de cargas da RFFSA no Sudeste, a MRS tem conseguido melhorar praticamente todos os indicadores que medem o desempenho das atividades conduzidas na malha ferroviária.

A produção anual média de transporte de cargas na Malha Sudeste em 1995 e 1996, quando sob a administração da RFFSA, foi respectivamente de 49 e 45 milhões de toneladas. Desde que a MRS iniciou suas atividades, o volume médio anual transportado tem aumentado progressivamente: a companhia obteve uma produção anual de 51 milhões de toneladas em 1997, 52 milhões de toneladas em 1998 e 55 milhões de toneladas em 1999, estando prevista para o ano de 2000 uma produção de 66 milhões de toneladas.

O quadro a seguir ilustra o volume transportado na Malha Sudeste nos três últimos anos (em bilhões de toneladas quilômetro – TKU) e a previsão para os próximos 5 anos.

Volume Transportado na Malha Sudeste									
Ano	1997	1998	1999	2000*	2001*	2002*	2003*	2004*	2005*
TKU (bilhões)	20	21	22	26	29	32	35	37	39

* - Previsão

Desde que assumiu a operação da Malha Sudeste, a MRS vem tomando uma série de medidas para aumentar sua eficiência e produtividade: recuperação da frota e da via permanente, implantação de sistemas de treinamento de funcionários, especialmente os maquinistas, incorporação à frota de novas locomotivas e vagões. Cumpre assinalar que, com um maior número de locomotivas a sua disposição, a MRS poderá fazer a manutenção necessária nas locomotivas existentes, o que não estava sendo possível com uma demanda de transporte significativamente crescente na Malha Sudeste.

Como resultado das iniciativas tomadas pela administração da MRS, algumas melhorias já ocorreram. A produtividade de vagões, medida em TKU/Vagão, passou de uma média mensal de 186,84 TKU/Vagão em 1997 para 229,26 em 1999, representando um acréscimo de 23% no período. Também a taxa de acidentes da companhia foi reduzida de 60,3 acidentes por milhão de trem-km no ano de 1996 (período de novembro à dezembro) para 48,9 no ano de 1999, que corresponde a uma redução de 18,9%,

ficando abaixo do limite máximo previsto no Contrato de Concessão para 2000, que é de 46,2 acidentes por milhão de trem-km. Além disso, conforme indicado acima, o volume médio transportado pela companhia tem aumentado significativamente a cada ano.

Outro ganho de produtividade a ser destacado é a redução do consumo específico de combustível, obtida graças à melhoria na manutenção das locomotivas e treinamento de maquinistas. O consumo de combustível, um dos principais itens de custo da companhia, que foi de 4,15 Litros/1.000 TKB (toneladas brutas x quilômetro transportado) em 1997, caiu para 3,80 Litros/1.000 TKB em 1999.

Linhas e Equipamentos

Da extensão total de 1.674 km da Malha Sudeste, 1.632 km são de bitola larga (1,60 metros), enquanto que outros trechos que juntos compõem 42 km são de bitola mista (1,00 metro/1,60 metros). As linhas férreas operadas pela MRS são predominantemente compostas de linhas singelas.

A recuperação da via permanente envolveu investimentos, nos anos de 1997, 1998 e 1999, respectivamente, de R\$ 29 milhões, R\$ 39 milhões e R\$ 28 milhões.

Entre dezembro de 1996 e janeiro de 1997, logo após a outorga da concessão à MRS, um trecho da antiga Linha do Centro, que liga Rio de Janeiro a Belo Horizonte, devido a fortes chuvas ocorridas no Estado de Minas Gerais, ficou aproximadamente 25 dias interrompido em razão de fuga de aterro. Desde então, a MRS tem conferido especial atenção à recuperação do sistema de drenagem do leito da ferrovia, com a estabilização de taludes de cortes e aterro, de modo a evitar novas interrupções. Os resultados deste trabalho são evidentes: apesar de os anos de 1998 e 1999 terem apresentado chuvas tão intensas quanto as de 1997, pouquíssimos trechos ficaram interrompidos e, mesmo assim, pelo período máximo de 3 dias consecutivos.

Outros investimentos de destaque da MRS relativos a melhorias operacionais, ao longo dos seus três primeiros anos de atividade, foram os seguintes:

- implementação de doze novos pátios de cruzamento na Ferrovia do Aço, que trouxeram significativas melhorias na circulação dos trens e a redução dos ciclos de viagem;

- implementação do Posto de Manutenção e Inspeção de Locomotivas e Vagões no Pátio de Coronel Guedes (na Ferrovia do Aço);
- implementação de 2 novos postos de abastecimento de locomotivas, em conformidade com a legislação ambiental e dentro da filosofia “pit stop” (totalmente administrados pela Companhia Brasileira de Petróleo Ipiranga, que também fornece suporte aos demais postos da MRS), assim como a modernização e adequação de outros 4 postos e o encerramento das atividades de outros 2 postos localizados em oficinas de manutenção (Santos Dumont e Cachoeira Paulista);
- desenvolvimento do projeto Ramal Córrego do Feijão (Veja capítulo “Novos Negócios/Realizações”);
- aquisição de equipamentos de ultra-som e magnaflux, necessários para a detecção de trincas e defeitos em componentes ferroviários;
- aquisição de 720 novos vagões.

Para este ano, a MRS está analisando a aquisição de um esmerilhador de trilhos, que consiste em um equipamento que devolve aos trilhos o seu formato original, após o desgaste sofrido com a passagem de trens, o que prolonga a vida útil dos trilhos.

À época da privatização, a MRS arrendou 391 locomotivas da RFFSA, das quais apenas 271 estavam em condições de uso e 120 completamente inutilizadas. De forma a solucionar esse problema, a MRS investiu os seguintes importâncias na recuperação de locomotivas: R\$ 55,1 milhões em 1997 (81 locomotivas), R\$ 12,1 milhões em 1998 (31 locomotivas) e R\$ 10,2 milhões em 1999 (12 locomotivas). Atualmente, a MRS dispõe de 290 locomotivas operacionais arrendadas. Este ano, a MRS espera recuperar outras 56 locomotivas e, ainda, obter através de leasing/locação outras 41 locomotivas com maior potência, o que permitirá o transporte de um maior número de vagões.

Do total de 10.459 vagões arrendados pela MRS da RFFSA, 8.774 estão em operação e outros 1.685 requerem reparos ou melhorias. A MRS também realizou grandes investimentos na recuperação de vagões. Atualmente, de forma a ampliar sua

atuação no mercado de contêineres, a MRS pretende investir na aquisição de vagões do tipo plataforma.

Os seguintes quadros descrevem a situação da frota de vagões em 30 de junho de 2000:

Frota Própria

Tipo de vagão	Frota Ativa	Frota Inativa	Total
Fechado	1.698	682	2.380
Gôndola	3.673	761	4.434
Hopper	1.117	51	1.168
Plataforma	2.153	369	2.522
Tanque	72	3	75
Outros	6	15	21
Total	8.719	1.881	10.600

Frota de Terceiros

Tipo de vagão	Frota Ativa	Frota Inativa	Total
Gôndola	906	21	927
Hopper	454	1	455
Tanque	335	0	335
Total	1.695	22	1.717

A quadro abaixo mostra a evolução dos investimentos feitos pela MRS na via permanente e em material operacional nos últimos 3 anos e a previsão para investimentos nos próximos 3 anos, de acordo com projeções de longo prazo da companhia:

Investimento Realizado (em milhares de R\$)						
TIPO	1997	1998	1999	2000*	2001*	2002*
Via Permanentes	29.205	39.111	28.188	26.418	39.767	52.136
Sinalização	2.677	2.261	3.084	4.315	4.330	2.754
Locomotivas	55.121	12.099	11.459	36.379	35.245	39.604
Vagões	11.565	8.053	23.648	8.188	29.410	47.278
Outros	3.979	14.278	9.628**	16.625	15.348	12.920
TOTAL	102.547	75.802	76.006	91.925	124.101	154.693

* - Previsão

** - Inclui reclassificações do ativo diferido referentes a investimentos em sistemas de informações.

Desde que a MRS iniciou suas operações, diversos investimentos em tecnologia têm sido feitos para otimizar as atividades da Malha Sudeste. Abaixo indicamos os principais mecanismos/ferramentas utilizados pela MRS para gerenciar e otimizar o uso das composições na sua rede ferroviária, a maioria dos quais inexistente à época da operação da Malha Sudeste pela RFFSA:

- Simulador de operação de trens: único existente na América Latina, é utilizado para aperfeiçoar as técnicas dos maquinistas na condução de trens, permitindo minimizar o consumo de combustível, reduzir o desgaste do material rodante e aumentar a segurança do transporte.
- “Hot-box”/“hot-wheel” (“detector de roda” e “caixa quente”): são detectores estrategicamente distribuídos ao longo da rede ferroviária, para a medição da temperatura das rodas e caixas de rolamento, evitando acidentes de grandes proporções que ocorrem com o aumento elevado da temperatura desses componentes.
- Registrador de eventos de locomotivas (“caixa-preta”): registra todo o comportamento dinâmico do trem durante o seu percurso, possibilitando a verificação do cumprimento, pelos maquinistas, dos padrões de condução nos quais foram treinados através do simulador.
- Painel digital do Centro de Controle Gerencial (CCG): fornece rápida visualização da malha ferroviária e dos trens em atividade, para uma melhor atuação gerencial.
- Rastreamento de trens via satélite: permite o acompanhamento de trens mesmo quando estes estejam trafegando em território não-sinalizado ou em outras malhas ferroviárias.
- Licenciamento de trens via satélite: substitui o processo tradicional no licenciamento de trens através de meio de comunicação alternativo ao rádio.

- “End of train” (“dispositivo de cauda”): equipamento utilizado em conjunto com o licenciamento de trens que permite a monitoração constante da pressão de ar na cauda do trem, assegurando a sua integridade no trajeto ferroviário.
- Centro de Controle Operacional (CCO): localizado no escritório da MRS em Juiz de Fora, realiza eletronicamente, via computador, o monitoramento dos despachos de trens.
- Controle de trens baseado em comunicação: trata-se de uma atualização dos sistemas de sinalização, através da utilização de computadores de bordo, que fornecem sinalização na cabina da locomotiva, repassando ao maquinista às ordens do CCO e informações sobre a condução do trem.

A MRS já testou e aprovou o uso do sistema de tração distribuída, através do qual, ao invés de se colocar várias locomotivas na frente do trem, as locomotivas são distribuídas ao longo do mesmo, permitindo o uso mais eficiente da potência das locomotivas, obtendo-se, conseqüentemente, uma redução substancial de consumo de combustível e de distância de frenagem e aumento da segurança operacional. Este projeto está dependendo de negociações com terceiros para ser aprovado.

A companhia também está planejando a implantação, no quarto trimestre de 2000, do Sistema de Logística de Transporte – SISLOG, que auxiliará no planejamento, controle e acompanhamento dos recursos ferroviários.

Portos

A malha ferroviária da MRS tem conexão direta com os portos do Rio de Janeiro, Santos (ambas as margens), Sepetiba e Guaíba, sendo que no caso destes dois últimos e da margem direita do Porto de Santos com exclusividade em relação a outras empresas ferroviárias. Cerca de 62% do volume total transportado pela malha ferroviária da MRS foi embarcado por um desses quatro portos.

O Porto de Santos está localizado no litoral do Estado de São Paulo, estendendo-se ao longo de um estuário limitado pelas ilhas de São Vicente e de Santo Amaro, distando 2km do Oceano Atlântico. Por terra, o Porto de Santos pode ser acessado pela Rodovias SP-055 (rodovia Padre Manoel da Nóbrega), SP-150 (via Anchieta) e SP-160

(Rodovia dos Imigrantes) e pelas malhas ferroviárias da MRS (ambas as margens) e da Ferroban (margem esquerda). Vários terminais privativos estão instalados no Porto de Santos, dentre os quais destacamos os terminais da Cosipa e Ultrafétil, clientes da MRS. São transportadas pelo Porto de Santos as mais diversas cargas, entre elas adubo, bauxita, trigo, sal, barrilha, cimento, soja, cítricos, açúcar, álcool, gásóleo, óleo vegetal, carne, frutas, madeira, papel, peças para veículos, produtos siderúrgicos, produtos têxteis, pneus, carvão, minério e produtos químicos em geral. Atingindo tanto a margem direita quanto a margem esquerda do Porto de Santos, a malha ferroviária da MRS é utilizada principalmente no transporte de produtos agrícolas e industriais de exportação/importação. Com acesso direto a alguns terminais privativos, em 1999 a MRS transportou cerca de 2.270.000 toneladas de produtos agrícolas no Porto de Santos. Também terminais de contêineres fazem uso da rede da MRS no Porto de Santos.

O Porto do Rio de Janeiro está localizado na costa oeste da Baía de Guanabara, com acessos terrestres pelas Rodovias BR-040, BR-101, BR-116, RJ-071 e RJ-083 e ferroviário pela Malha Sudeste da MRS. Fazem parte do Porto do Rio de Janeiro o Pier Mauá, o Cais da Gamboa, o Cais de São Cristovão, o Cais do Caju e o Terminal de Contêineres – Tecon. Também situam-se na zona de jurisdição do Porto do Rio de Janeiro, porém fora dos limites do cais de uso público, cinco terminais privativos. As principais cargas movimentadas no cais são produtos siderúrgicos, papel de imprensa, trigo e contêineres. Fora do cais, as principais cargas movimentadas são petróleo e seus derivados. A MRS faz uso do seu terminal de cargas (Arará) situado às portas do Porto do Rio de Janeiro para operar, em sua maioria, cargas destinadas à exportação, produtos agrícolas e contêineres.

O Porto de Sepetiba está localizado na costa norte da Baía de Sepetiba, no Município de Itaguaí, Estado do Rio de Janeiro, ao sul e a leste da Ilha da Madeira. O acesso ao porto por terra se dá pela Rodovia BR-101 (Rio-Santos) ou pela Malha Sudeste da MRS. Desde de 1999, a Ferteco opera um terminal privativo no Porto de Sepetiba, para a exportação de minério de ferro. As principais cargas movimentadas no cais do Porto de Sepetiba são carvão metalúrgico, coque de ulha, alumina, enxofre e minério de ferro. Espera-se que o Porto de Sepetiba assuma, a partir do ano 2000, a posição de único porto da América Latina com características de Porto Concentrador de Cargas – “Hubport” – no Atlântico Sul, com condições técnicas para operar mais de 20 milhões de toneladas/ano de mercadorias. No Porto de Sepetiba, a MRS tem acesso aos terminais de carvão da CSN, ao terminal de minério de ferro da Ferteco e ao terminal de contêineres. No terminal da Ferteco, os processos de descarga, feita por viradores de

vagões (“car-dumpers”), e de carregamento de navios, feitos por “ship loaders” alimentados por correias transportadoras, são altamente mecanizados.

O Porto de Guaíba está localizado na Ilha de Guaíba, na Baía de Sepetiba, Estado do Rio de Janeiro, sendo operado pela MBR. O único acesso por terra é através da Malha Sudeste da MRS. A principal carga transportada neste porto é o minério de ferro extraído das minas da MBR localizadas no Estado de Minas Gerais. Em Guaíba, os processos de descarga, feita por viradores de vagões (“car dumpers”), e de carregamento de navios, feitos por “ship loaders” alimentados por correias transportadoras, são altamente mecanizados.

Mercados de Atuação

O mercado de transporte de cargas na área de influência da Malha Sudeste é extremamente favorável ao setor ferroviário, seja pela natureza dos produtos movimentados, seja pela concentração pontual da demanda. Seu posicionamento estratégico a coloca em situação privilegiada em relação a potencial de crescimento de negócios e mercados.

Com efeito, na Região Sudeste estão instalados os maiores complexos industriais do país, principalmente empresas de mineração, usinas siderúrgicas e cimenteiras, sendo ainda um importante centro de produção agrícola. Segundo levantamento feito pelo IBGE em 1997, nessa região estão concentrados aproximadamente 58% do produto interno bruto do Brasil.

A produção brasileira de minério de ferro, praticamente toda transportada por via ferroviária, tem se mantido acima do patamar de 165 milhões de toneladas/ano, dos quais 75% são extraídos das jazidas de Minas Gerais.

A região abriga, ainda, o maior parque industrial da América Latina e os principais portos do país.

A demanda por serviços de transporte na região é superior à capacidade de operação da MRS. Por essa razão, o crescimento da produção da MRS depende, apenas, do aumento desta capacidade.

As perspectivas de incremento de produção são as seguintes: (i) transporte de minério de ferro, que atualmente corresponde a aproximadamente 74% do volume transportado pela companhia (apenas a Ferteco aumentará em 20%/1.300.000 toneladas/mês o volume transportado pela MRS para ano de 2001); (ii) transporte de produtos siderúrgicos; (iii) transporte de novos produtos ou produtos que hoje respondem por percentual menos significativo da produção da MRS, tais como cimento, produtos agrícolas, contêineres, etc.

Por outro lado, por ser fortemente industrializado, o triângulo São Paulo – Rio de Janeiro – Minas Gerais apresenta grande demanda reprimida de transporte das chamadas “cargas nobres” – bens de consumo e manufaturados – que hoje privilegiam o transporte rodoviário por falta de alternativas.

As conexões da Malha Sudeste com a Ferronorte e alguns trechos da Ferroban permitem opções de transporte integrado a outras regiões do país pelo fato destas ferrovias possuírem a mesma bitola utilizada pela malha da MRS (bitola larga). Adicionalmente, a MRS, através de operações de transbordo, consegue ter acesso às linhas das FCA e da EFVM.

Dependência de Mercados Externos

Como grande transportadora de minério de ferro e de produtos siderúrgicos destinados à exportação – aproximadamente 65% do volume total de minério de ferro e 26,8% do volume total de produtos siderúrgicos transportados – a MRS tem significativa parte de sua receita relacionada ao desempenho desses produtos nos mercados internacionais. Com isso, a demanda de transporte está sujeita a possíveis impactos causados pela retração de tais mercados.

Com o objetivo de minorar os efeitos negativos de tal variação de mercado, a MRS tem investido no desenvolvimento de um novo *mix* de produtos a serem transportados no mercado doméstico. Nesse novo *mix* estão incluídos os seguintes produtos: bauxita, máquinas, peças e acessórios para diversas indústrias, areia, cimento acondicionado e a granel, gesso, soja, farelo de soja, trigo, milho, adubos, fertilizantes, pellets cítricos, açúcar, sal, enxofre, soda cáustica, resinas, fosfatos, papel e papelão, e contêineres, dentre outros. Esses produtos apresentam graus de suscetibilidade diversos em relação a crises econômicas nacionais e internacionais, sendo certo que o transporte

de produtos variados reduz o risco apontado acima (Veja capítulo “Produtos Transportados”).

É importante notar, entretanto, que apesar das variações dos mercados internacionais, a MRS tem batido sucessivos recordes de produção. Em 1999, o volume total de transporte na malha foi de 55,2 milhões de toneladas, o maior alcançado até então, traduzindo um acréscimo de 4,5% em relação ao exercício anterior. A produção, por sua vez, foi de 22,2 bilhões de toneladas-quilômetro, representando um incremento de 4,0%. No mês de maio de 2000, a MRS transportou aproximadamente 5,6 milhões de toneladas, resultado que superou em mais de 500 mil toneladas a melhor performance mensal de 1999, que tinha ocorrido em outubro. Naquele mês, a MRS transportou 5,1 milhão de toneladas, superando, pela primeira vez na história da Malha Sudeste, a marca de 5 milhões de toneladas/mês. O novo recorde confirma a curva de crescimento da produção da ferrovia, que totaliza 60,7 milhões de toneladas acumuladas no período compreendido entre julho de 1999 e junho de 2000.

Produtos e Serviços

Em seus pouco mais de três anos de existência, a MRS tem concentrado suas atividades na prestação de serviços de transporte de cargas tradicionalmente movimentadas por ferrovia, como minério de ferro, carvão coque e cimento. A companhia prepara-se agora para servir, de maneira mais ampla, o mercado de carga geral, ainda estreitamente vinculado ao transporte rodoviário.

A MRS está se estruturando para atender a este novo segmento através do desenvolvimento e implementação de terminais e sistemas de informação e do estabelecimento de parcerias estratégicas.

Encontra-se em fase de implantação um Serviço de Atendimento ao Cliente, via Internet ou por meio de um número de telefone “0800”, que possibilitará o acompanhamento pelos clientes do percurso dos trens nos quais suas cargas estejam sendo transportadas e a obtenção de outras informações desejadas. Tal serviço é de grande importância principalmente no que diz respeito ao transporte da chamada “carga geral”.

Transporte Intermodal

No Brasil o transporte ferroviário de cargas tem participação de apenas 21%, muito inferior à que se verifica nos países desenvolvidos, nos quais as ferrovias participam em média com cerca de 40% do total das cargas transportadas.

O modo rodoviário de transporte apresenta maior flexibilidade no que diz respeito a rotas e transporte “porta-a-porta”. De forma a ampliar sua atuação em relação a cargas com origem e/ou destino fora da rota da Malha Sudeste, o que geralmente ocorre com o mercado de produtos acabados, a MRS está estudando investimentos no transporte intermodal – mais precisamente bimodal (ferroviário + rodoviário).

O transporte bimodal apresenta como vantagens principais (i) redução do investimento em terminais, tendo em vista a inoportunidade de necessidade de armazenamento da carga; (ii) redução da frota de caminhões nos longos percursos, descongestionando as estradas; (iii) aumento da segurança no cumprimento de prazos; e (iv) agilidade e versatilidade na entrega das cargas. Alguns dos segmentos potenciais para aplicação do sistema bimodal são o de transporte de produtos siderúrgicos, cimento ensacado e contêineres destinados à exportação.

A MRS firmou acordos operacionais com Multitex Logística S.A. e Tora Transportes Ltda., ambas operadoras de terminais de transbordo e pontas rodoviárias, em plena execução, oferecendo a seus clientes a opção de utilização de transporte bimodal.

Vale mencionar, ainda, que a MRS testa atualmente uma tecnologia de transporte bimodal (“Road Railer”) que consiste na utilização de veículos rodoviários adaptáveis para uso ferroviário. A MRS poderá vir a implantar esta tecnologia ainda no ano 2000.

Produtos Transportados

Os produtos transportados pela MRS podem ser classificados, de forma geral, nos seguintes segmentos: (i) minérios; (ii) produtos siderúrgicos; (iii) carvão/coque; (iv) produtos agrícolas; (v) cimento/escória; (vi) contêineres/cargas nobres e (vii) outros. A MRS tem focado, ainda, outros segmentos, como o de produtos petroquímicos. O quadro

abaixo indica a participação percentual de cada um dos referidos produtos na receita da MRS nos anos de 1997, 1998, 1999 e no 1º semestre de 2000:

SEGMENTAÇÃO POR PRODUTO (Volume – toneladas x mil/ Participação Percentual)								
	1º semestre de 2000		1999		1998		1997	
Segmento	Volume	%	Volume	%	Volume	%	Volume	%
AÇÚCAR	122	0,39	414	0,75	266	0,5	174	0,3
ADUBOS	39	0,12	101	0,18	162	0,3	205	0,4
AREIA	198	0,63	582	1,06	564	1,1	475	0,9
BAUXITA	243	0,78	450	0,82	426	0,8	411	0,8
CALCÁRIO	187	0,60	400	0,73	780	1,5	1043	2,0
CARVÃO / COQUE	1775	5,70	4062	7,38	3881	7,4	3139	6,2
CIMENTO	945	3,04	1832	3,33	1874	3,6	1746	3,4
CONTÊINER	227	0,73	406	0,74	438	0,8	445	0,9
ENXOFRE	121	0,39	494	0,90	548	1,0	489	1,0
FARELO SOJA	418	1,34	644	1,17	729	1,4	358	0,7
FOSFATO	472	1,51	870	1,58	924	1,8	861	1,7
GUSA / SUCATA	300	0,96	658	1,19	545	1,0	456	0,9
MINÉRIO DE FERRO	22998	73,85	38726	70,34	36643	69,4	36075	70,7
AÇOMINAS	1390	4,46	2576	6,04	2.434	4,6	2.062	4,0
BARBARÁ	65	0,21	121	0,29	191	0,4	189	0,4
COSIPA	1223	3,93	2340	5,53	1.808	3,4	1.718	3,4
CSN	3624	11,64	7072	16,72	6.790	12,9	7.311	14,3
FERTECO	5178	16,63	4321	10,22	1.283	2,4	1.557	3,1
MBR	11482	36,87	22232	52,57	23.983	45,4	23.009	45,1
USIMINAS	36	0,12	61	0,14	154	0,3	230	0,5
PELLETS CÍTRICOS	51	0,16	227	0,41	22	0,0	0	0,0
PRODUTOS QUÍMICOS	2	0,01	-	-	-	-	-	-
PRODUTOS SIDERÚRGICOS	1802	5,79	3564	6,47	3.333	6,3	3.518	6,9
AÇOMINAS	190	0,61	413	0,98	293	0,6	260	0,5
COSIPA	346	1,11	707	1,67	819	1,6	869	1,7
CSN	682	2,19	1398	3,31	1.119	2,1	1.152	2,3
USIMINAS	418	1,34	676	1,60	901	1,7	963	1,9
OUTROS	166	0,54	149	0,6	201	0,4	274	0,5
SAL	75	0,24	143	0,26	108	0,2	111	0,2
SILICATO	0	0	0	0	3	0,0	24	0,0
SOJA	847	2,72	870	1,58	661	1,3	452	0,9
TUBOS	48	0,15	56	0,10	43	0,1	44	0,1
DIVERSOS	272	0,87	560	1,02	520	1,0	711	1,4
SUB TOTAL	31.219	99,75	55.054	99,78	52.471	99,4	50.738	99,5
NÃO REMUNERADO	77	0,25	118	0,22	306	0,6	280	0,5
TOTAL	31.219	100,0	55.172	100,0	52.777	100,0	51.018	100,0

Minérios

Aproximadamente 70% da totalidade das mercadorias transportadas na malha ferroviária da MRS corresponde a minério de ferro, com origem em Minas Gerais. Cerca de 65% do volume de minério de ferro transportado é destinado ao mercado internacional. O minério de ferro é transportado de Belo Horizonte às plantas industriais da Açominas, Barbará, Cosipa, CSN e Usiminas, e aos portos de Guaíba e de Sepetiba, totalizando 39 milhões de toneladas em 1999.

Produtos siderúrgicos:

O transporte de produtos siderúrgicos responde por 6,5% da produção da MRS em 1999. Dentre os clientes do setor destacam-se a Açominas, Cosipa, CSN, Usiminas, Mannesmann S.A., Belgo Mineira e Gerdau.

Os produtos siderúrgicos transportados pela MRS destinam-se tanto ao abastecimento do mercado interno, principalmente o de São Paulo, quanto à exportação, realizada pelo Porto de Sepetiba (operado em conjunto pela CSN e pela CVRD) e pelo Porto do Rio de Janeiro. O Porto de Sepetiba dispõe atualmente de terminal pleno de produtos siderúrgicos em cuja instalação é empregada a mais moderna tecnologia disponível no setor. O Porto do Rio, por sua vez, também tem sido bastante modernizado no tocante ao embarque de produtos siderúrgicos, incluindo a instalação de armazém específico, no qual a mercadoria é removida pelo teto, sendo embarcada diretamente no navio.

Carvão/coque:

Cerca de 7,4% da produção da MRS refere-se ao transporte de carvão e coque, com origem no Porto de Sepetiba. Os principais consumidores desse tipo de carga são a CSN e a indústria cimenteira, localizada nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. A partir de 1999 a indústria cimenteira vem utilizando coque verde em seus alto-fornos, como fonte de energia alternativa. A demanda para esse tipo de transporte é crescente.

Produtos agrícolas:

O transporte de produtos agrícolas corresponde a 3,5% da carga total transportada pela MRS no ano de 1999. Atualmente, este segmento está concentrado em açúcar, soja e farelo de soja, que são transportados dos centros agrícolas até a malha da MRS através das ferrovias da Ferrobán, Ferronorte e Novoeste, e, em seguida, através da Malha Sudeste, para o Porto de Santos.

Cimento:

São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais são os principais pólos produtores de cimento do país (respondem por 56% da produção nacional). Dos três, apenas Minas Gerais produz em excesso em relação à sua demanda interna, colocando sua produção também nos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo. O transporte de cimento tem relevante papel na receita da MRS, correspondendo a aproximadamente 3,3% do volume total transportado.

Contêineres/cargas nobres:

A MRS tem transportado contêineres de cargas das mais diversas naturezas. Dentre seus clientes para este tipo de carga incluem-se, por exemplo, a Armazéns Gerais Columbia S.A., Caravel Serviços de Containeres S.A., CSN, Itri Ltda., Multiterminais Alfandegados do Brasil Ltda., S. Magalhães S.A. e General Motors do Brasil. No tocante a esta última, a MRS instituiu o serviço denominado “*just in time*”, que consiste no transporte ferroviário, de frequência diária, de peças entre instalações industriais localizadas em São Caetano do Sul e em São José dos Campos, em ambos os sentidos.

Novos Negócios / Realizações

Tendo em vista o atendimento de novos mercados, em particular aqueles abrangidos pelo eixo Rio – São Paulo, foram implementadas, no decorrer do exercício de 1999, isoladamente ou em parceria com clientes, outras concessionárias ou terceiros, diversas ações visando a aumentar a eficiência e a participação do modal ferroviário, dentre as quais destacam-se:

- Consolidação e incremento do transporte de açúcar do interior de São Paulo, para o mercado consumidor do Rio de Janeiro ou para a exportação através do Porto do Rio de Janeiro. Das 50.000 toneladas movimentadas em 1998, passou-se para aproximadamente 250.000 toneladas em 1999.
- Aumento de 25% no transporte de bauxita, passando de um patamar de 36.000 toneladas/mês para 45.000 toneladas/mês entre 1998 e 1999. A previsão para 2000 é de um transporte de 50 mil toneladas/mês.
- Aumento do transporte de graneis agrícolas do interior de São Paulo e Mato Grosso do Sul para exportação através do Porto de Santos, em regime de tráfego mútuo com a Ferroban. No outro sentido, consolidação do transporte de trigo importado, através do Porto de Santos, para a região de Santo André, em parceria

com uma empresa do setor privado, que investiu na recuperação de vagões imobilizados da MRS.

- Incremento de 45% no transporte de minério de ferro para a Cosipa (138.000 toneladas em janeiro/99 para 200.000 toneladas em dezembro/99).
- Desenvolvimento das operações ferroviárias no Porto de Sepetiba, destacando-se o início do transporte de minério da Ferteco (3,2 milhões de toneladas no exercício de 1999) e de produtos siderúrgicos da CSN para aquele porto e de coque de petróleo do porto às cimenteiras localizadas nos Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e no Distrito Federal. A entrada em operação desse porto, contando com terminais especializados, inclusive de contêineres, abre novas e promissoras perspectivas para a MRS.
- Foi praticamente concluída a implantação da rede de fibra óptica, ao longo da malha, como decorrência de contrato firmado com a empresa MetroRED Telecomunicações Ltda. Esta situação proporcionará à MRS não só um aumento expressivo das suas receitas não operacionais e redução significativa dos seus custos de telecomunicações, como também significativa melhoria tecnológica nas condições dos seus sistemas de sinalização e telecomunicações, aumentando a confiabilidade e segurança das operações (Veja capítulo “Contratos Relevantes – Contrato com MetroRED”).
- Desenvolvimento do projeto Ramal Córrego do Feijão – construção de um ramal de 8,05 km de extensão ligando o Terminal Ferroviário do Feijão (junto à mina de minério de ferro do mesmo nome da Ferteco) ao Pátio de Alberto Flores, na Linha do Vale Paraopeba (a qual tem conexão com a Malha Sudeste), que deverá estar operando ao final de 2000.

Principais Concorrentes

O minério de ferro é transportado quase que exclusivamente por via ferroviária. Neste segmento, a única alternativa de transporte à Malha Sudeste é a Estrada de Ferro Vitória - Minas, operada pela CVRD, a qual, contudo é uma das principais concorrentes de dois dos maiores clientes e acionistas da MRS - MBR e Ferteco.

No tocante aos demais segmentos, a principal concorrência decorre não de outras companhias ferroviárias, mas do transporte rodoviário. No chamado Triângulo Econômico Rio – São Paulo – Belo Horizonte, onde se situa a malha da MRS, o tráfego rodoviário é dos mais intensos, sobretudo de carretas pesadas. O tráfego rodoviário de cargas que entram e saem nas principais rodovias de acesso a São Paulo é de cerca de 200 milhões de toneladas, isto é, 50% de tudo o que é movimentado no País.

A grande concentração do transporte de cargas pelas rodovias no Brasil é consequência direta da falta de investimentos no transporte ferroviário e da priorização dos investimentos estatais nas rodovias. Todavia, o modal rodoviário tem como característica um grande número de empresas de transporte e caminhoneiros autônomos, não havendo nenhuma empresa que individualmente detenha parcela significativa do mercado. O quadro abaixo demonstra o posicionamento da MRS no processo competitivo, na sua região de atuação, em relação a outros modais.

TRANSPORTES MODAIS NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DA MRS		
	Qtde. Transportada (Bilhões tonelada km)	Participação (%)
Ferroviário	88	29
Rodoviário	300	71
TOTAL	388	100

A principal distinção entre os modais rodoviário e ferroviário é a maior eficiência energética no transporte ferroviário, com vantagem competitiva na economia de escala, possibilitando o transporte de volumes de carga em maiores distâncias a um custo menor, enquanto que o transporte rodoviário apresenta maior flexibilidade de rotas e horários.

Vantagens competitivas

Para fazer frente à concorrência e recuperar o mercado perdido para o modal rodoviário de transporte, a MRS conta com algumas vantagens competitivas:

- *Posicionamento geográfico estratégico*

Como já mencionado, na área de influência da Malha Sudeste localizam-se importantes centros produtores de minérios, produtos siderúrgicos, produtos agrícolas,

produtos industrializados e construção civil. O acesso direto aos Portos de Santos, Rio, Sepetiba e Guaíba é outro fator que acentua a competitividade da MRS nos segmentos destinados à exportação, inclusive no tocante a cargas nobres e contêineres.

- *Base de clientes*

Além de seus acionistas Usiminas, CSN, MBR, Ferteco e Gerdau e companhias interligadas (como a Cosipa), integram ainda a carteira de clientes da MRS várias empresas de grande porte, conforme demonstrado no quadro abaixo:

PRINCIPAIS CLIENTES DA MRS		
CLIENTE	VOLUME (mil x ton)	
	1º semestre de 2000	1999
MBR-MINERAÇÕES BRASILEIRAS REUNIDAS S/A	11,483	22,731
COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL-CSN	6,069	12,292
FERTECO MINERAÇÃO S/A	5,177	4,339
COMPANHIA SIDERÚRGICA PAULISTA-COSIPA	1,729	3,162
AÇOMINAS-AÇOS MINAS GERAIS S/A	1,580	3,014
CIMENTO TUPI S/A	494	994
GERDAU S.A.	314	801
USINAS SIDERÚRGICAS DE MINAS GERAIS S/A-USIMINAS	454	738
CARGILL AGRÍCOLA S/A	631	451
HOLDERCIM BRASIL S/A	269	390
PEDRASIL - COMÉRCIO DE PEDRAS LTDA.	100	280
BRASIL BETON S.A.	86	277
AURICCHIO E BARROS EXT. COM. AREIA E PEDRA LTDA.	97	230
SERVPORT SERVIÇOS PORTUÁRIOS E MARÍTIMO LTDA.	-	204
ITRI - RODOFERROVIA LTDA.	104	202
SOLVAY DO BRASIL S/A	75	143
COMPANHIA METALÚRGICA BARBARA	69	133
BELGO-MINEIRA BEKAERT.	4,802	7,357

- *Vantagens do transporte ferroviário*

A MRS pretende demonstrar a potenciais clientes as vantagens do transporte ferroviário sobre o rodoviário, principalmente nos longos percursos, dentre as quais destacam-se (i) a capacidade de transportar produtos com grande volume e peso por

longas distâncias com custo reduzido; (ii) o fato de a maior parte do transporte rodoviário ser feita por caminhoneiros autônomos, que não se organizam para transportar grandes cargas em frotas, com custo competitivo em relação ao transporte ferroviário; (iii) menor impacto de eventual aumento do preço do diesel sobre o custo do transporte rodoviário, tendo em vista a maior eficiência energética da ferrovia; (iv) tendência de aumento do custo do transporte rodoviário; e (v) maior estabilidade dos preços do transporte de cargas através de ferrovia, que não estão sujeitos a fatores sazonais.

Projetos de Cunho Social

A MRS vem adotando estratégia de atuação social que leva em conta a relação intensa e muitas vezes conflituosa com um grande número de comunidades cujo cotidiano é impactado pela presença física da ferrovia, bem como a inexistência, pelas características do negócio, de uma ação sistemática de *marketing* que divulgue para o público externo a imagem da companhia.

Com esse fim, tem celebrado inúmeros convênios com municípios e comunidades lindeiras à faixa de domínio da ferrovia, regulando a ampliação dos dispositivos de segurança operacional e a melhoria da qualidade de vida das populações sob a área de influência da MRS. O principal desses convênios foi firmado com a Prefeitura de Itaguaí, no Estado do Rio de Janeiro, já em execução.

Desde agosto de 1999 estão sendo implementados os programas “MRS, Empresa Viva”, “Trem da Solidariedade” e “MRS, Amiga do Paraibuna”, descritos a seguir:

Projeto “MRS Empresa Viva”

Através de convênio com a Universidade Federal de Juiz de Fora, a MRS oferece aos alunos dos dois últimos períodos dos cursos de Administração de Empresas, Arquitetura e Urbanismo, Ciências Econômicas, Comunicação Social, Engenharia Civil e Elétrica, Direito, Informática e Serviço Social a participação em palestras, seguida de visitas às suas instalações, com o objetivo de integrar a Universidade à empresa.

Projeto “Trem da Solidariedade”

Consiste de visitas mensais de equipe da MRS a entidades de assistência a idosos e crianças carentes (uma entidade diferente por mês), nas quais a MRS efetua a doação de cestas básicas e desenvolve atividades de integração, lazer, recreação e cultura. A equipe da MRS é formada por empregados e familiares voluntários.

Projeto “MRS, Amiga do Paraibuna”

O projeto consiste na “adoção”, pela MRS, de um trecho do Rio Paraibuna, desenvolvendo e mantendo na área programas de paisagismo e meio-ambiente, de forma acordada com a Administração Municipal.

Outros projetos

Além dos projetos permanentes comentados acima, a companhia também atua em projetos pontuais, como a restauração e manutenção de logradouros públicos; doação de materiais; patrocínio de atividades culturais e desportivas (custeio de viagens/hospedagem e de fornecimento de uniformes para esportistas, etc.).

Recursos Humanos

A RFFSA contava, à época da privatização (dezembro de 1996), com 6.243 empregados. Desde então a MRS reduziu significativamente o número de funcionários através de reestruturações internas visando à racionalização dos cargos estão existentes que, anteriormente à concessão, se apresentavam em número excessivo, tendo também implementado novas tecnologias e terceirizado serviços, objetivando a redução de custos.

O quadro de empregados da MRS, nos últimos 5 (cinco) anos, foi reduzido na seguinte proporção:

Mês/Ano	Número de empregados
01.12. 96	6.243
31.12.97	3.928
31.12.98	3.299
31.12.99	3.093
30.06.00	3.044

Em 30 de junho de 2000, a MRS contava com um total de 3.044 empregados, distribuídos, basicamente, em três categorias, quais sejam, gestão; supervisão e execução, conforme demonstrado na tabela abaixo:

	Número de funcionários	Salário médio (R\$)
Cargos de Gestão (2,1%)	65	6.118,18
Cargos de Supervisão (3,1%)	92	2.154,36
Cargos de Execução (94,8%)	2.887	898,52
TOTAL (100%)	3.044	1.047,94

A MRS tem se empenhado em diversas ações voltadas ao aperfeiçoamento e adequação da área de recursos humanos, buscando aperfeiçoar sistemas e ferramentas de gestão, alinhados às demandas estratégicas da empresa. Para melhor fundamentar essas ações, a MRS promoveu uma Pesquisa de Clima, que obteve a adesão de 87% do seu quadro de funcionários, visando a diagnosticar e tratar problemas que afetam os resultados da empresa, com o objetivo de melhorar os padrões organizacionais, bem como as relações com os empregados.

A companhia desenvolve inúmeros cursos de formação, treinamento e aperfeiçoamento para seus empregados, a maioria deles voltados para a área de serviços ferroviários.

No ano de 1999, a MRS ofereceu aos seus empregados 129 cursos distintos, totalizando, ao final do ano, 1.818 empregados treinados, tendo sido investido, para tanto, um valor de R\$ 952 mil (crescimento de 46% em relação ao exercício anterior). No corrente ano, a MRS já ofereceu 97 cursos, envolvendo 1.281 empregados, inclusive um curso de MBA com ênfase em logística e operações e serviços. Vale destacar também o Programa de Aperfeiçoamento de Maquinistas implementado pela companhia, pelo qual, já passaram 532 maquinistas, de um total de cerca de 600, desde o seu início.

Há, outrossim, convênio celebrado entre a MRS e a Universidade Federal de Juiz de Fora, cujo objeto é o estabelecimento de intercâmbio e mútua colaboração entre as partes, com vistas ao desenvolvimento do ensino, da pesquisa, da extensão, dos serviços e da administração, através de programas a serem implementados conjuntamente, tais como o programa de estágio para estudantes indicados pela Universidade, objeto do primeiro aditivo ao aludido convênio.

Também foi adotado pela companhia um programa de *trainees* de nível superior, visando a melhor qualificação do seu quadro de pessoal.

São concedidos aos empregados da MRS, ainda, seja em decorrência da legislação trabalhista ou por mera liberalidade da empresa, benefícios como plano de assistência médica, seguro de vida, auxílio funeral, vale-transporte e alimentação, entre outros.

A companhia também oferece aos seus empregados um plano de previdência privada (MRS – PREV), de contribuição definida, administrado pela *Multipensions* Bradesco Fundo Múltiplo de Previdência Privada, instituído em 1999, para o qual contribuem a MRS e seus empregados (índice de adesão de 88%), cujo objetivo é o pagamento de benefício de aposentadoria da ordem de 60% do salário base recebido na empresa.

A política salarial da MRS obedece aos padrões normais de mercado, tendo sido adotado pela companhia, também a partir de 1999, o sistema *Hay Group*, mundialmente utilizado, destinado ao cálculo do salário médio que deve corresponder a cada função dentro da empresa (por meio desse sistema é feita uma avaliação de todos os cargos da companhia, através de método comparativo e de pontos estabelecido entre as empresas que também o utilizam).

Os funcionários fazem jus, em decorrência de acordo coletivo celebrado entre a MRS e a Comissão de Representantes dos Empregados, ao pagamento de participação nos resultados da empresa, condicionada a vários indicadores de desempenho consignados no instrumento coletivo em questão, como, por exemplo, o volume total de transporte, o saldo operacional de caixa e o número de acidentes de transporte ocorridos no período de apuração.

No corrente ano, a companhia pagou a cada um dos seus funcionários, a título de participação no lucros e resultados, referente ao exercício de 1999, 1,01 salário. Os empregados que ocupam cargos executivos são elegíveis ao recebimento de bônus anual, de valor variável, condicionado ao alcance de metas orçamentárias, setoriais e de desempenho.

Sindicatos

Os empregados da MRS são representados por quatro sindicatos: o Sindicato dos Trabalhadores de Empresas Ferroviárias de Belo Horizonte – “STEFBH”; o Sindicato dos Trabalhadores de Empresas na Área de Transporte e Manutenção em Equipamentos Ferroviários de Conselheiro Lafaiete – “SINTEFCL”; Sindicato dos Trabalhadores de Empresas Ferroviárias da Zona Central do Brasil – “STEFZCB”; e Sindicato dos Trabalhadores das Empresas Ferroviárias de São Paulo – “STEFSP”, distribuídos de acordo com a tabela abaixo:

Sindicato	Número de empregados abrangidos	Área de Abrangência
STEFBH	1.090	Minas Gerais (exceto Conselheiro Lafaiete)
SINTEFCL	509	Município de Conselheiro Lafaiete
STEFZCB	1.088	Rio de Janeiro e São Paulo
STEFSP	357	Estrada de ferro Santos a Jundiaí
TOTAL	3.044	

Em termos gerais, a MRS tem obtido êxito nas negociações coletivas com os sindicatos de classe acima mencionados, com eles celebrando acordos coletivos, todos com teor similar, o que reflete o bom relacionamento que a MRS mantém com os sindicatos, sendo raras as ocasiões em que se verificaram impasses nas negociações coletivas.

Contratos Relevantes

Exploração da Malha Sudeste

Principais Aspectos do Edital nº PND/A-05/96/RFFSA (“Edital”)

O Consórcio MRS (cujos integrantes tornaram-se os acionistas controladores da MRS) foi vencedor da licitação para a concessão da exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga da Malha Sudeste, constituída pelo conjunto de ferrovias localizadas nos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, destacada do sistema ferroviário anteriormente operado pela RFFSA, conforme disciplinado pelo Edital.

O Edital previa a celebração de: (i) Contrato de Concessão com a União Federal; (ii) Contrato de Arrendamento com a RFFSA, nos termos do qual os bens necessários para a operação da Malha Sudeste foram arrendados à MRS; (iii) Contrato Regulador da Transição com a RFFSA, disciplinando os procedimentos necessários para a implementação da transferência da operação da Malha Sudeste; e (iv) Contrato de Compra e Venda de Bens Vinculados à Prestação do Serviço Público de Transporte Ferroviário com a RFFSA, através do qual a MRS adquiriu bens alocados nas Superintendências Regionais de Juiz de Fora (SR-3) e São Paulo (SR-4).

Nos termos do Edital, a RFFSA responsabilizou-se por todos os seus passivos, a qualquer título e de qualquer natureza jurídica, inclusive trabalhistas e ambientais, obrigando-se a indenizar a futura concessionária os valores que esta viesse a pagar, decorrentes de atos e fatos ocorridos antes da assinatura do Contrato de Concessão, mesmo que reclamados em ou objeto de decisão judicial posterior.

Por consequência, obrigou-se a RFFSA a indenizar a MRS de qualquer custo incorrido por esta última em função de obrigações geradas antes da outorga da concessão.

Assim sendo, a RFFSA é freqüentemente devedora de determinadas quantias à MRS, sendo os respectivos débitos saldados através de sua compensação com valores devidos à RFFSA nos termos do Contrato de Arrendamento, conforme faculta o Código Civil Brasileiro. Esta compensação vem sendo realizada de forma regular pela MRS.

É importante notar, contudo, que em 12 de junho de 1998 e em 8 de abril de 1999 foram encaminhadas correspondências à MRS pela RFFSA, comunicando a cessão à União Federal de créditos detidos pela RFFSA em função do Contrato de Arrendamento, representados pelas parcelas trimestrais vincendas no período de 15 de janeiro de 2002 a 15 de julho de 2026 (à exceção dos créditos relativos às parcelas compreendidas entre 15 de janeiro de 2002 a 15 de outubro de 2003, que foram cedidos ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES).

Ao ser notificada de tal cessão, a MRS manifestou formalmente sua ciência e ressalvou seu direito de continuar efetuando a compensação dos créditos cedidos com aqueles relativos a passivo anterior à privatização.

Tendo em vista que a União Federal é subsidiariamente responsável pelo adimplemento das obrigações assumidas pela RFFSA e a sucederá quando de sua liquidação no que se refere a tais obrigações, bem como que o BNDES, empresa pública federal, foi o responsável pelo programa de privatização da RFFSA, não é provável que o direito à compensação no tocante aos créditos cedidos venha a ser questionado. Todavia, a possibilidade de surgimento de controvérsia acerca da questão não dever ser descartada.

Por outro lado, alguns créditos detidos pela RFFSA contra a MRS foram penhorados em execuções de terceiros em curso contra a RFFSA. Embora a MRS disponha de argumentos para sustentar que a execução de tais créditos não se possa dar em prejuízo de seu direito à compensação, também aqui não é de se afastar completamente a possibilidade de o mecanismo da compensação vir a ser afetado.

Contrato de Concessão

Atividades da MRS sob a Concessão

A MRS deve explorar comercialmente o transporte ferroviário de carga, sendo-lhe vedada a exploração de quaisquer outras atividades de natureza empresarial, inclusive operações financeiras com seus acionistas controladores, diretos ou indiretos, ou com empresas em que os mesmos tenham participação direta ou indireta, salvo aquelas que sejam associadas à prestação do serviço público, seu objeto social ou projetos associados, e desde que sejam contabilizadas em separado em contas específicas, com prévia autorização da União Federal.

O Contrato de Concessão indica, em caráter exemplificativo, atividades sujeitas à aprovação prévia da União:

- i) utilização de faixa de domínio para instalação de linhas afetas a sistemas de transmissão de dados, voz, texto, imagem e propaganda;
- ii) exploração comercial, inclusive para propaganda, de espaços disponíveis nos imóveis operacionais;
- iii) prestação de serviços de consultoria técnica;

- iv) instalação e exploração de terminais intermodais; e
- v) exploração de projetos imobiliários com aproveitamento de imóveis operacionais.

Para as atividades autorizadas, a MRS pagará à União e à RFFSA de 3% a 10% da receita líquida (a fixação do percentual basear-se-á na rentabilidade da atividade), sendo os valores assim pagos rateados entre a União e a RFFSA à razão de 5% e 95%, respectivamente.

Duração do Contrato de Concessão

O Contrato de Concessão terá duração de 30 anos, podendo ser prorrogado até o limite máximo de 30 anos, a exclusivo critério da União.

Pagamento pela Concessão

O preço estipulado para a concessão foi de R\$ 44,4 milhões, equivalente a 5% do lance vencedor do leilão de privatização, tendo sido pago, no ato da liquidação financeira do leilão, o valor de R\$ 13,3 milhões.

O pagamento do saldo do preço da concessão se dará através de 116 parcelas trimestrais de R\$ 863,5 mil cada uma, corrigidas pelo Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna da Fundação Getúlio Vargas (“IGP-DI/FGV”).

Os valores acima referidos foram estabelecidos em 28 de novembro de 1996, data em que foi firmado o Contrato de Concessão.

Metas Impostas à MRS

Produção:

O Contrato de Concessão estabeleceu metas de produção anual a serem atingidas pela MRS. A partir do quinto ano da concessão a União deverá estabelecer novas metas a serem pactuadas com a MRS para o quinquênio seguinte. Para servir de subsídio ao estabelecimento de tais metas, a MRS deverá apresentar à União as projeções de

demanda de transporte ferroviário, devidamente consubstanciadas por estudos específicos de mercado.

Atualmente a avaliação do desempenho de produção da MRS e das demais concessionárias vem sendo realizada pelos critérios estabelecidos na Portaria nº 447, de 15 de outubro de 1998, do Ministério dos Transportes, uma vez que os critérios anteriormente adotados pelo Poder Concedente para a aferição do desempenho não espelhavam, de forma satisfatória, a realidade operacional das concessionárias. Esta Portaria, ao definir os critérios a serem utilizados, levou em conta a existência de outros fatores qualitativos e introduziu uma fórmula paramétrica na aferição do desempenho. Com base nesta nova metodologia de Avaliação de Desempenho, a MRS obteve o Conceito Excelente.

É importante destacar que o resultado da pesquisa de avaliação do Nível de Satisfação do Usuário – SU, que reflete as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço e modicidade de tarifas, realizada pelo Ministério dos Transportes entre os meses de janeiro e março de 2000, colocou a MRS em segundo lugar entre as empresas de transporte ferroviário de carga no Brasil.

Segurança:

O Contrato de Concessão estabelece que a MRS deverá reduzir o índice de acidentes registrado na Malha Sudeste em 1995 (66 acidentes/milhão de trens quilômetro) da seguinte forma:

Ano	Metas (nº de acidentes/ milhão de trens-Km)
Segundo (final)	62,7
Terceiro	56,1
Quarto	46,2
Quinto	39,6

A MRS vem cumprindo fielmente as metas de segurança estabelecidas no Contrato de Concessão, tendo promovido, no ano de 1999, uma redução de 35% no número de acidentes anuais, enquanto que a meta a ela imposta era de uma redução de 15%. A MRS está atualmente operando com um índice de 41,3 acidentes/milhão de trens quilômetro, considerando os 6 primeiros meses do 4º ano contratual. A partir do quinto

ano a União estabelecerá novas metas de segurança a serem pactuadas com a MRS, para o quinquênio subsequente.

As metas de produção e segurança são alguns dos elementos componentes da avaliação das concessionárias, entre as quais figuram ainda o índice de satisfação dos clientes, o volume de investimentos realizados, etc.

Tarifas

O Contrato de Concessão estabeleceu valores máximos e mínimos de tarifa que poderão ser cobrados pela MRS para o transporte ferroviário de cargas, sendo certo, porém, que o limite mínimo das tarifas não pode ser inferior aos custos variáveis de longo prazo. Tais valores serão reajustados pelo IGP-DI/FGV, tendo-se data base 8 de julho de 1996. As tarifas praticadas pela MRS seguem essa regra.

As tarifas estabelecidas no Contrato de Concessão poderão ser revistas, para mais ou para menos, caso ocorra alteração justificada de mercado e/ou de custos, de caráter permanente, que modifique o equilíbrio econômico-financeiro contratual. A MRS poderá solicitar tal revisão a qualquer tempo, enquanto eventuais revisões por determinação da União só poderão ser realizadas a cada cinco anos.

Para usuários com elevado grau de dependência do transporte ferroviário deve ser estabelecida tarifa específica através de contrato voluntário e, caso não haja acordo, poderá ser solicitada a sua fixação à União, que neste caso deverá levar em conta os custos operacionais da MRS.

Para as operações acessórias ao transporte ferroviário de carga, tais como carga, descarga, transbordo, guarda de produto e outras, a MRS poderá estabelecer livremente taxas adicionais.

Principais Obrigações da MRS

As principais obrigações da MRS de acordo com o Contrato de Concessão são:

- i) manter programas de treinamento de pessoal e de busca permanente de qualidade na prestação do serviço adequado, mantendo pessoal técnico e administrativo, próprio ou de terceiros, legalmente habilitado e em número suficiente para a prestação de serviço adequado;

- ii) adotar medidas necessárias e adequadas para evitar ou corrigir danos ao meio ambiente causados pelo empreendimento, observadas a legislação aplicável e as recomendações da União específicas para o setor de transporte ferroviário;
- iii) promover a reposição de bens e equipamentos vinculados à concessão, bem como a aquisição de novos bens, de forma a assegurar prestação de serviço adequado;
- iv) pagar as indenizações decorrentes da execução de obras, serviços e atividades necessárias à exploração da concessão;
- v) manter os seguros de responsabilidade civil e de acidentes pessoais compatíveis com suas responsabilidades para com a União, usuários e terceiros;
- vi) zelar pela integridade dos bens vinculados à concessão, conforme normas técnicas específicas, mantendo-os em perfeitas condições de funcionamento e conservação, até a sua transferência à União ou à nova concessionária;
- vii) assegurar a qualquer operador ferroviário, durante a vigência do Contrato de Concessão, passagens em até 2 pares de trens de passageiros por dia, em trechos com densidade anual de tráfego mínima de 1.500.000 TKU;
- viii) garantir tráfego mútuo ou, no caso de sua impossibilidade, permitir o direito de passagem a outros operadores de transporte ferroviário, mediante a celebração de contrato, dando conhecimento de tais acordos à União no prazo de 30 dias;
- ix) submeter previamente à União as propostas de emissão de valores mobiliários, bem como contratos concernentes à aquisição e incorporação de empresas, que possam influir na composição do controle acionário da MRS; e
- x) submeter à aprovação prévia da União qualquer acordo de acionistas e suas alterações, bem como a efetivação de qualquer modificação na composição de seu controle acionário.

Principais Direitos da MRS

Os principais direitos da MRS de acordo com o Contrato de Concessão são:

- i) receber dos usuários, inclusive das administrações públicas federal, estadual ou municipal, direta ou indireta, o pagamento de todos os serviços que lhe forem

requisitados, obedecidas as tarifas de referência homologadas pelo Ministério dos Transportes;

- ii) ter preservado o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão; e
- iii) ser indenizada pela União, por ocasião da extinção da Concessão.

Infrações e Penalidades

O Contrato de Concessão estabelece advertências ou multas, de acordo com a gravidade, no caso de infrações cometidas pela MRS.

Intervenção

A União poderá intervir na concessão para assegurar a prestação do serviço concedido e o cumprimento do Contrato de Concessão e da legislação aplicável. A intervenção deve ser feita mediante decreto da União Federal, que designará um interventor, o prazo da intervenção, os objetivos e limites da medida. Eventual intervenção deverá ser concluída no prazo de até 180 dias.

Extinção da Concessão

A concessão será extinta nas seguintes hipóteses: (i) término do prazo contratual; (ii) encampação; (iii) caducidade; (iv) rescisão; (v) anulação da licitação; ou (vi) falência ou extinção da MRS.

A encampação ocorrerá se, durante o prazo da concessão, o interesse público determinar a retomada da prestação do serviço pela União, mediante determinação legal específica e com o pagamento prévio da indenização que for devida à MRS.

A caducidade ocorrerá em caso de inadimplemento financeiro ou se a MRS:

- i) prestar o serviço de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
- ii) descumprir cláusulas contratuais, ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;
- iii) paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;

- iv) perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;
- v) não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;
- vi) não atender a intimação da União no sentido de regularizar a prestação do serviço; ou
- vii) for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

A rescisão ocorrerá por decisão condenatória irrecorrível proferida em processo judicial de iniciativa da MRS com fundamento em descumprimento do Contrato de Concessão pela União.

A anulação da licitação, decidida em processo administrativo ou judicial, será determinante da extinção da concessão, com apuração dos débitos e indenizações recíprocos que forem devidos, sua compensação e liquidação do saldo.

A extinção do Contrato de Concessão, qualquer que seja a sua causa, tem as seguintes consequências:

- i) retorno à União de todos os direitos e privilégios concedidos à MRS, junto com os bens de propriedade da MRS no Brasil e aqueles resultantes de investimentos por esta efetivados em bens arrendados, declarados reversíveis pela União por serem necessários à continuidade da prestação do serviço concedido;
- ii) assunção imediata do serviço pela União, que providenciará a ocupação das instalações e utilização, por seus agentes, de todos os bens reversíveis pela União; e
- iii) os bens declarados reversíveis serão indenizados pela União pelo valor residual do seu custo, apurado pelos registros contábeis da MRS, depois de deduzidas as depreciações e quaisquer acréscimos decorrentes de reavaliação; tal custo estará sujeito a avaliação técnica e financeira por parte da União; toda e qualquer melhoria efetivada na superestrutura da via permanente não será considerada investimento.

Contrato de Arrendamento

De acordo com o Contrato de Arrendamento foram arrendados à MRS imóveis – estações, pátios, etc. – e o material rodante – basicamente locomotivas e vagões – pertencentes a RFFSA necessários à operação da Malha Sudeste.

O preço estipulado para o arrendamento foi R\$ 840,8 milhões (95% do preço do leilão), dos quais R\$ 249,7 milhões foram pagos na liquidação financeira do leilão, devendo o restante ser pago em 116 parcelas trimestrais de R\$ 16,4 milhões cada uma (valores de 28 de novembro de 1996). As parcelas devem ser reajustadas pelo IGP-DI/FGV.

Importante ressaltar que o Contrato de Arrendamento definiu certos bens da RFFSA como operacionais, classificando como não-operacionais outros que, todavia, são também importantes à operação da Malha Sudeste. Em vista desta situação, as partes estudam a possibilidade de celebrar um aditamento ao Contrato de Arrendamento, visando a incluir tais bens no escopo do contrato e, portanto, corrigir a discrepância existente.

Principais Obrigações da MRS

As principais obrigações da MRS sob o Contrato de Arrendamento são:

- i) não se exonerar de suas obrigações cedendo-as a terceiros;
- ii) facilitar e prestar todo o apoio necessário aos encarregados da fiscalização da RFFSA destinada à verificação das condições de uso, conservação e manutenção dos bens arrendados, garantindo-lhes o livre acesso, a qualquer tempo, às instalações e equipamentos e o transporte gratuito em sua malha, quando em serviço;
- iii) manter as condições de segurança operacional e responsabilizar-se pela conservação e manutenção adequadas dos bens arrendados de acordo com as normas técnicas específicas e os manuais e instruções fornecidos pelos fabricantes;
- iv) responder por todo e qualquer dano ou prejuízo a terceiros, decorrente do uso dos bens arrendados;

- v) devolver à RFFSA qualquer bem arrendado que venha a ser desvinculado da prestação do serviço concedido ao longo do prazo da concessão, sucateado ou não, excetuada a sucata da superestrutura da via permanente das linhas em operação;
- vi) arcar com o pagamento de todos os tributos incidentes sobre os bens arrendados; e
- vii) no caso de destruição de algum dos bens arrendados, substituí-lo por outro no mesmo estado de conservação, mantida sua condição de bem arrendado, ou ressarcir a RFFSA do valor do bem antes da destruição. Entende-se por destruição a perda, em virtude de acidente ou negligência na conservação, que torne a recuperação do bem economicamente injustificável.

O Contrato de Arrendamento é vinculado ao Contrato de Concessão, de forma que o mesmo deverá incorporar todas as alterações que aquele sofrer, bem como terá sua eficácia extinta na hipótese de cessação da concessão.

Contratos Comerciais

O quadro abaixo contempla as principais características das relações comerciais da MRS com seus clientes, bem como as quantidades totais transportadas no ano de 1999, por produto. Em alguns casos, não há contrato formalizado, embora a relação comercial das partes tenha caráter contínuo e permanente. Em outros, contratos formalizados no passado já teriam expirado, estando as partes negociando os termos da celebração de novos contratos, sem, contudo, solução de continuidade dos serviços de transporte prestados pela MRS.

CLIENTE	PRODUTO	TU REAL 99	VIGÊNCIA	PRORROGAÇÃO
ABC – INCO	Farelo de soja	38.306	prazo indeterminado	-----
AÇOMINAS	Calcário para siderurgia	111.831	prazo indeterminado	-----
	Minério de ferro para consumo interno	2.575.760		-----
	Produtos siderúrgicos para consumo interno	413.337		-----
	Sucata/resíduos metálicos	3.549		-----
BELGO-MINEIRA	Produtos siderúrgicos para exportação	110.174		prazo indeterminado
	Produtos siderúrgicos para consumo interno	7.201		-----
	Sucata/resíduos metálicos	7.160		-----
CIMENTO TUPI S.A.	Cimento a granel	681.973	de agosto de 1998 a agosto de 2000	-----
	Cimento acondicionado	97.175		-----
	Coque	33.843		-----
	Diversos produtos	728		-----
	Escoria de alto forno	162.039		-----
	Gesso	430		-----
COMERCIAL QUINTELLA	Aubos e fertilizantes a granel	2.001	prazo indeterminado	-----
	Farelo de soja	85.227		-----
	Soja	207.178		-----
COMP. C. PORTLAND ITAU	Coque	175.439	prazo indeterminado	-----
COMP. SID. PAULISTA - COSIPA	Calcário para siderurgia	261.666	prazo indeterminado	-----

	Minério de ferro para consumo interno	2.340.361		-----
	Produtos siderúrgicos para consumo interno	707.283		-----
	Sucata/resíduos metálicos	7.638		-----
COPEBRAS S.A.	Fosfatos	419.177	prazo indeterminado	-----
CSN – COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL	Carvão mineral energético	3.315.756	(contrato em fase de elaboração)	-----
	Contêiner carregado	12.881		-----
	Contêiner vazio	2.471		-----
	Coque	393.995		-----
	Maquinas, motores, pecas e acessórios	1.307		-----
	Minério de ferro para consumo interno	7.071.747		-----
	Produtos siderúrgicos para exportação	942.218		-----
	Produtos siderúrgicos para exportação	455.886		-----
	Sucata/resíduos metálicos	17.683		-----
DOURO S.A.	Cimento a granel	170.622	prazo indeterminado	-----
	Cimento acondicionado	40.362		-----
FOSFÉRTIL	Adubos e fertilizantes a granel	70.792	prazo indeterminado	-----
	Enxofre (perigoso)	332.953		-----
	Fosfatos	406.365		-----
GENERAL MOTORS DO BRASIL	Contêiner carregado	23.677	em vigor desde 01.10.1998	automática, por períodos sucessivos de 6 meses cada

	Contêiner vazio	4.390		-----
	Máquinas, motores, peças e acessórios	21.912		-----
	Produtos siderúrgicos para consumo interno	586		-----
	Vagões	116		-----
GERDAU S.A.	Ferro gusa para consumo interno	420.609	prazo indeterminado	-----
	Produtos siderúrgicos para exportação	43.777		-----
	Produtos siderúrgicos para consumo interno	67.953		-----
	Sucata/resíduos metálicos	183.743		-----
HOLDERCIM BRASIL	Cimento a granel	302.194	prazo indeterminado	-----
	Cimento acondicionado	199.858		-----
	Cimento argamassa	2.482		-----
	Clinquer	53.742		-----
	Diversos produtos	560		-----
	Escoria de alto forno	63.251		-----
ITRI LTDA.	Contêiner carregado	162.675	prazo indeterminado	-----
	Contêiner vazio	11.047		-----
	Contêiner com produto perigoso	1.341		-----
	Maquinas, motores, peças e acessórios	57		-----
MANNESMANN S.A.	Diversos produtos	203	prazo indeterminado	-----
	Tubos de aço/ferro para exportação	55.396		-----

MINERAÇÕES BRASILEIRAS REUNIDAS S.A. - MBR	Minério de ferro para exportação	22.231.832	005/87 (rffsa)	jan 2002
MULTITERM.ALFAN.BRASIL LTDA	Contêiner carregado	39.616	005/98	out/98 a set/2001
	Contêiner vazio	8.404		-----
	Contêiner com produto perigoso	527		-----
	Produtos siderúrgicos para consumo interno	1.152		-----
MULTITEX LTDA	Contêiner carregado	2.876	prazo indeterminado	-----
	Dormentes de concreto	114		-----
	Escoria de alto forno	1.281		-----
	Produtos siderúrgicos para consumo interno	3.616		-----
PEDRASIL	Areia	335.583	prazo indeterminado	-----
SOEICOM S.A.	Cimento a granel	30.750	prazo indeterminado	-----
	Cimento acondicionado	24.637		-----
USINAS SIDERÚRGICAS DE MINAS GERAIS S.A. - USIMINAS	Minério de ferro para consumo interno	61.266	contrato em fase de elaboração	-----
	Produtos siderúrgicos para consumo interno	675.563		-----

Contratos de Locação de Locomotivas e Vagões

Os principais contratos de compra e locação de locomotivas e vagões firmados pela MRS estão indicados a seguir:

- Locação:
- Contrato firmado com a Ferronorte S.A. – Ferrovias Norte Brasil (“Ferronorte”) em 7 de abril de 2000, referente à locação de até 14 locomotivas modelo GE-Dash-9-4.4000 - HP-diesel/elétrica, com validade até 15 de janeiro de 2001.
 - Contrato firmado com a Biochin Importadora e Exportadora Ltda. em maio de 2000, referente à locação de 8 locomotivas modelo DF4d, com validade até 8 de novembro de 2008. As locomotivas deverão ser entregues à MRS em dezembro de 2000.
- Compra
- Contrato de Fornecimento firmado com Maxion Fundação e Equipamentos Ferroviários S.A. em 23 de março de 2000, referente ao fornecimento à MRS de 240 vagões ferroviários tipo GDT. Todos os vagões devem ser entregues à MRS até julho de 2000.

Contratos de Financiamento

O quadro abaixo indica a posição, em 30 de junho de 2000, dos empréstimos e financiamentos concedidos à MRS. Em seguida, é apresentado um breve resumo dos dois principais financiamentos obtidos pela MRS (emissão de *Senior Notes* – *Eurobonds* e o empréstimo com a Mitsui & Co. Ltd.).

EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS – POSIÇÃO EM 30/06/2000			
Natureza:	Valor (em milhões de Reais):	Correção + juros:	Vencimento da última parcela do financiamento:
Empréstimos vinculados ao dólar norte-americano:			
Financiamentos à importação de simulador	4,1	Libor + 2,00% a.a.	Setembro/2000
Financiamento à importação de trilhos	2,4	Libor + 2,75% a.a.	Setembro/2000
Financiamento à importação	4,8	Libor + 1,625% a.a.	Setembro/2000
Financiamento à importação de trilhos	4,6	Libor + 1,75% a.a.	Novembro/2001
<i>Senior Notes (Eurobond)</i> – Série A	240,5	9% a.a.	Agosto/2000
<i>Senior Notes (Eurobond)</i> – Série B	365,1	10,625% a.a.	Agosto/2005
Empréstimo Mitsui & Co. Ltd.	55,5	Libor + 3,00% a.a.	Março/2005
Empréstimos denominados em moeda corrente nacional:			
Financiamento de equipamento	0,5	TR + 12% a.a.	Setembro/2001
Financiamento à importação de trilhos	6,6	TJLP + 3,5% a.a.	Dezembro/2002
FINAME (vagões tipo GDT)	25,9	TJLP + 4,3% a.a.	Agosto/2008
FINAME (equipamentos)	1,1	TJLP + 4,3% a.a.	Dezembro/2002
Financiamento de equipamento	3,0	TJLP + 6,00% a.a.	Janeiro/2004

Emissão de *Senior Notes* - *Eurobonds*

A MRS emitiu, em 14 de agosto de 1997, *Senior Notes*, da espécie quirografária, com taxa fixa de juros, no valor global de US\$ 320,0 milhões e vencimento em 14 de agosto de 2005.

O recursos originados com a emissão das *Senior Notes* foram utilizados da seguinte forma: aproximadamente 60% para o refinanciamento de dívidas de curto prazo incorridas por ocasião do pagamento das parcelas à vista devidas nos Contratos de Concessão e Arrendamento; cerca de 25% para novos investimentos; e o restante para capital de giro.

Do total referido acima, US\$ 125,0 milhões são representados por *Senior Notes* da Série A, com taxa de juros anual de 9% e US\$ 195,0 milhões são representados por *Senior Notes* da Série B, com taxa de juros anual de 10,625%. Em ambos os casos, o pagamento dos juros acumulados deve ocorrer semestralmente, nos dias 14 de fevereiro e 14 de agosto.

Os títulos não foram registrados de acordo com o *Securities Act* norte-americanos, não podendo, exceto em determinadas situações especiais, ser oferecidos ou comercializados nos Estados Unidos da América, nem tampouco adquiridos por cidadãos norte-americanos.

O preço de emissão dos títulos foi de 99,7756% do valor nominal para o caso das *Senior Notes* da Série A e 99,5510% do valor nominal para o caso das *Senior Notes* da Série B.

As *Senior Notes* da Série A conferem a seus detentores a possibilidade de resgate antecipado (“put”) em 14 de agosto de 2000, por um preço equivalente a 99,8419% do seu valor nominal, acrescido dos juros acumulados até aquela data que ainda não tenham sido pagos.

A MRS poderá, também, a seu exclusivo critério, resgatar antecipadamente (“call”) a totalidade (mas não uma parte) das *Senior Notes* da Série A, em 14 de agosto de 2000, por um preço equivalente a 99,8419% do seu valor nominal, acrescido de quaisquer juros acumulados e não pagos.

As *Senior Notes* da Série B podem igualmente ser resgatadas (“call”) antecipadamente pela MRS, desde que em sua totalidade, sempre no dia 14 de agosto

de cada ano, a partir do ano de 2002, pelo preço equivalente aos seguintes percentuais aplicados sobre o valor nominal dos títulos:

Data do Resgate Antecipado	Percentual sobre Valor Nominal
14 de agosto de 2002	103,9844%
14 de agosto de 2003	102,6563%
14 de agosto de 2004	101,3281%

Em situações pré-estabelecidas de inadimplência (tais como o não pagamento de dívidas no prazo, insolvência, modificação da atividade da companhia, etc.), o vencimento antecipado dos títulos pode ser determinado pela instituição financeira fiduciária, desde que requerido por escrito por detentores de *Senior Notes* que representem pelo menos 20% do valor dos títulos ainda não resgatados ou por Deliberação Extraordinária dos Detentores de *Senior Notes*.

Contrato de Empréstimo com Mitsui & Co. Ltd.

A MRS celebrou, em 29 de junho de 1998, com a Mitsui & Co. Ltd. (“Mitsui”), um Contrato de Empréstimo, pelo qual a Mitsui emprestou a MRS a importância de US\$ 30,0 milhões (o valor atualizado deste empréstimo em reais está indicado no quadro acima), com taxa de juros anual correspondente a LIBOR mais 3%. Este empréstimo é garantido, em parte, por fiança bancária no valor de US\$ 4,0 milhões e por recebíveis da exploração da Malha Sudeste pela MRS.

A importância emprestada deverá ser paga pela MRS em 10 parcelas de US\$ 3,0 milhões cada, sendo a primeira parcela devida na data de 16 de setembro de 2000 e as demais a cada período semestral subsequente. Os juros – incidentes sobre as parcelas ainda não pagas – são devidos a cada 6 meses a contar de 16 de março de 1999.

Os recursos deste empréstimo foram utilizados na reforma de locomotivas e vagões.

Contratos de Fornecimento de Materiais

Produtos Combustíveis

A MRS celebrou com a Companhia Brasileira de Petróleo Ipiranga (“Ipiranga”), em 9 de julho de 1998, um Contrato de Fornecimento de Produtos e Outros Pactos, pelo qual a Ipiranga se comprometeu a fornecer à MRS, e esta a adquirir com exclusividade da Ipiranga, mensalmente, as quantidades totais dos produtos combustíveis (óleo diesel, gasolina, querosene) e dos lubrificantes de que vier a necessitar, respeitadas certas quantidades mínimas. O valor anual do contrato é de aproximadamente R\$ 90 milhões, segundo previsão da MRS.

O prazo de vigência deste contrato é de 72 meses, a contar de 1º de julho de 1998, podendo ser rescindido pela MRS a partir do 36º mês, hipótese em que esta terá que pagar à Ipiranga uma multa proporcional ao tempo que restar para o término da vigência do contrato.

Demais Produtos

Os demais contratos relevantes de fornecimento de material celebrados pela MRS estão descritos no quadro abaixo:

Contratos de Fornecimento de Material			
Fornecedor	Objeto	Valor Global:	Validade
Gevisa S.A.	Peças novas e importadas da GE-General Electric	R\$ 3.737.981,89	De 22/09/99 a 21/09/00.
Morro do Chapéu Empreendimentos e Participações Ltda.	Dormentes de madeira para bitola larga	R\$ 2.478.840,00	Os dormentes deverão ser entregues ao longo do ano de 2000.
Prema Tecnologia e Comércio Ltda.	Dormentes de madeira (eucalipto)	R\$ 893.700,00	Os dormentes deverão ser entregues ao longo do ano de 2000.
Metalúrgica Ataíde Ltda.	Adaptadores de mancal ferroviário tipo cartucho, com rolamento de duas carreiras de rolos conicos	R\$ 562.324,00	Os adaptadores deverão ser entregues ao longo do ano de 2000.
MWL Brasil Rodas e Eixos Ltda.	Roda monobloco ferroviária de aço forjado e laminado	R\$ 553.067,00	As rodas deverão ser entregues ao longo do ano de 2000.
Com. e Ind. Madeiras e Transportes Capixaba Ltda.	Dormentes de madeira para bitola larga	R\$ 453.456,00	Os dormentes deverão ser entregues ao longo do ano de 2000.
Amsted Maxion Fundição e Equip. Ltda.	Fundidos diversos para vagões (acionador da mandíbula do engate automático, alavanca, rotor simples etc.)	R\$ 411.621,44	O material deverá ser entregue ao longo do ano de 2000.
Gevisa S.A.	Peças de locomotiva	R\$ 377.922,96	O material deverá ser entregue ao longo do ano de 2000.
Metalúrgica Barros Monteiro Ltda.	Jacarés, meias chaves, conjuntos de fixação para AMV e contratrilhos	R\$ 152.000,00	Rescisão a qualquer tempo mediante aviso prévio de 30 dias.
Parker Hannifin Indústria e Comércio Ltda.	Filtros de ar e óleo para locomotivas	R\$ 685.521,00	Rescisão a qualquer tempo mediante aviso prévio de 30 dias.
Carbomec Indústria de Produtos e Eletromecânicos Ltda.	Escovas de carvão para motores de combustão para locomotivas	R\$ 163.000,00	Rescisão a qualquer tempo mediante aviso prévio de 30 dias.
Albran Comércio de Soldas e Ferragens Ltda.	Equipamento de proteção individual	R\$ 70.660,00	Rescisão a qualquer tempo mediante aviso prévio de 30 dias.

Apólices de Seguro

A cobertura de seguros da MRS está descrita no quadro abaixo:

Cia. Seguradora	Modalidade:	Prêmio Líquido Anual (sem IOF):	Franquia por evento:	Limite Máximo de Indenização:	Validade:
AGF Brasil Seguros S.A. Apólice 21-79-0000011	Risco Operacional - cobertura de seguro dos bens próprios ou sobre a responsabilidade da MRS em decorrência da operação ferroviária	R\$ 2.050.000,00	R\$ 1.000.000,00	R\$ 150.000.000,00 por evento	16/12/1999 a 15/12/2000
	Responsabilidade Civil em Geral – cobertura de seguro dos prejuízos que a MRS possa causar a terceiros	R\$ 300.000,00	R\$ 100.000,00	R\$ 20.000.000,00 por evento ou o dobro deste valor pelo somatório de todos os eventos	
Itaú Seguros S.A. Apólice 93.1.210.363-6	Vida em Grupo para os empregados (invalidez permanente por doença, invalidez permanente por acidente, morte natural, morte por acidente)	Varia em relação ao salário-base de cada empregado	-	Variável de acordo com o empregado	Indeterminada
AGF Brasil Seguros S.A. Apólice 21.93.0001518	Vida em Grupo (Funeral) – indenização de R\$ 500,00 + despesas c/ funerais do segurado e seus dependentes (cônjuge e filhos)	Variável	-	R\$ 500,00 por empregado (mais os serviços funerários)	Indeterminada
Motor Union Seguros Apólice 01.22.100066	Transporte internacional de cargas (cobertura de bens importados pela MRS para seu próprio uso)	Varia em relação a cada transporte específico	Variável	US\$ 5.000.000,00 por evento	01/01/2000 a 31/12/2000
AGF Brasil Seguros S.A. Apólice 21.31.0034378	50 Automóveis próprios	R\$ 38.633,32 (prêmio total – com IOF)	R\$ 800,00 a R\$ 1.600,00	R\$ 42.720,00 por evento	31/08/1999 a 31/08/2000

Nos casos em que é estabelecida uma franquia por evento, a MRS só será obrigada a suportar o valor da franquia uma única vez na ocorrência de evento que resulte em prejuízos/ acidentes distintos.

Contrato com MetroRED

A MRS celebrou um contrato com a MetroRED Telecomunicações Ltda. (“MetroRED”), por meio do qual esta empresa foi autorizado utilizar a faixa de domínio da malha da MRS para nela implantar e explorar comercialmente uma rede de telecomunicações (com dutos ou cabos de fibras ópticas).

Em contraprestação, a MetroRED se obrigou a prestar à MRS todos os serviços de telecomunicações necessários ao desenvolvimento da atividade de controle, supervisão e gerenciamento de tráfego ferroviário, bem como ao funcionamento da sua rede corporativa de voz, dados e imagem, ao longo da faixa de domínio e entre as suas principais instalações e escritórios. Segundo este contrato, caberá a MetroRED pagar à MRS um preço composto de uma parcela fixa, referente ao uso da faixa de domínio, e de uma parcela variável, representando uma participação sobre a receita líquida gerada pela exploração da rede de telecomunicações.

Este contrato teve início em outubro de 1998. Seu prazo de vigência é de 15 anos, renovável por um período adicional de 10 anos.

No primeiro semestre de 2000, a MRS auferiu uma receita líquida de aproximadamente R\$ 1,4 milhões com esse contrato.

Contratos de Prestação de Serviços

Além dos contratos referidos acima, a MRS celebrou diversos outros contratos referentes à manutenção da via permanente, recuperação do material rodante e com outros objetivos (recuperação e revisão de locomotivas, fornecimento de vales refeição etc.).

Os valores atribuídos aos contratos de manutenção das linhas férreas da MRS, somados, atingem a importância de aproximadamente R\$ 9 milhões.

Abaixo listamos alguns dos contratos mais relevantes da MRS, com finalidades diversas, que não foram relacionados nos itens anteriores:

Contratada:	Objeto:	Valor Global:	Validade:	
			Início:	Término:
Gevisa S.A.	Modernização de 11 locomotivas modelo U23C	R\$ 24.911.825,00	01/06/00	27/10/00
Vale Refeição Ltda.	Fornecimento de vales refeição.	R\$ 17.793.000,00	21/12/98	20/12/01
Alstom Transporte Ltda.	Recuperação de 10 locomotivas modelo U23C	R\$ 11.076.885,62	29/10/98	31/08/00
Gevisa S.A.	Revisão geral de 8 locomotivas modelo U23C	R\$ 6.623.422,47	30/05/00	31/12/00
Ronda Serviços Gerais Ltda.	Prestação de serviços de vigia e de guarda-cancela em vários postos da malha ferroviária da MRS.	R\$ 1.860.000,00	01/01/00	31/12/00

Direitos de Propriedade Industrial (Marcas e Patentes)

A MRS é titular de apenas 1 pedido de registro da marca mista reproduzida abaixo:



A companhia não é titular de qualquer patente ou de pedido de concessão de patente em curso.

Meio Ambiente

Desde o início de suas operações a MRS, vem desenvolvendo ações para o contínuo aprimoramento de seu desempenho ambiental, atuando de forma preventiva e corretiva, realizando investimentos para o controle e monitoramento dos aspectos e impactos ambientais associados às suas atividades que possam de qualquer forma comprometer a qualidade do meio ambiente.

Alguns exemplos do esforço da MRS para atingir a excelência ambiental são:

- (i) ações corretivas e preventivas (remediação de solos) na oficina de locomotivas de Cachoeira Paulista e no posto de abastecimento de locomotivas de Barra do Piraí;
- (ii) obras de reabilitação de áreas degradadas e revegetação de taludes, no trecho sul da Ferrovia do Aço, conforme compromisso assumido com a Fundação Estadual de Meio Ambiente de Minas Gerais - FEAM;
- (iii) gerenciamento de resíduos, objetivando a disposição correta dos mesmos, de sorte a não agredir o meio ambiente;
- (iv) remediação de áreas contaminadas herdadas da RFFSA, pelo processo “in situ”, através da Biorremediação;
- (v) implantação, em parceria com a Ipiranga, de dois novos postos de última geração, em São Paulo e Minas Gerais, para abastecimento de locomotivas.

Tiveram ainda seguimento ações voltadas à melhoria ambiental através do desenvolvimento do Sistema de Gestão Integrado de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho.

Todavia, a MRS herdou três questões ambientais ao obter a concessão para a operação da Malha Sudeste: (i) armazenagem e descarte inadequados de materiais perigosos, tais como combustível à base de diesel, lubrificantes e produtos químicos utilizados na limpeza de locomotivas e vagões; (ii) poluição causada por emissões, derramamentos e vazamentos (e.g., poluição do solo e da água causada pelo vazamento de combustível à base de diesel nas instalações de armazenamento da oficina); e, ainda, (iii) áreas de vegetação degradada ao longo das linhas da férreas.

Para a quantificação do passivo ambiental existente à época da transferência da concessão, a RFFSA celebrou contrato com o Bureau Veritas Sociedade Classificadora e Certificadora Ltda. (“Bureau Veritas”). Este estudo foi concluído em agosto de 1997.

Em julho de 1997, a MRS contratou a AMBIO para completar o trabalho da “Bureau Veritas”, referente ao levantamento do passivo ambiental.

Em novembro de 1998, a MRS complementou o estudo em questão, contratando a CEPEMAR para indicar os custos para a remediação e definição de prioridades.

Por meio deste estudo, concluiu-se que os recursos necessários à solução dos problemas mencionados anteriormente somam o montante de R\$ 39.018.164,00, conforme apresentado no quadro a seguir:

AÇÃO CORRETIVA	PREVISÃO DE CUSTOS (R\$) (VALORES DE 1998)
Recuperação de áreas degradadas ao longo da linha férrea	32,0 milhões
Controle Ambiental/ recuperação do passivo das unidades industriais	4,4 milhões
Sub-total	36,4 milhões
Projetos e gerenciamento (7% do valor global)	2,5 milhões
TOTAL	39,0 milhões

É importante registrar que no Brasil a responsabilidade por qualquer dano ambiental é objetiva, isto é, ocorre independentemente da existência de culpa do(s) agente(s) que lhe tenha(m) dado causa. Constatado o dano, aquele que, direta ou indiretamente, o provocou é obrigado a repará-lo (art. 14, § 1º, da Lei nº 6.938/81).

Contribuindo mais de um agente para a materialização do dano, a responsabilidade pode se dar sob a forma solidária, a teor do art. 1.518 do Código Civil.

Nesse sentido, em tese, a MRS pode ser considerada responsável pela poluição causada por sua predecessora, a RFFSA, independentemente do fato da MRS ser culpada ou não ou até mesmo de ter ou não conhecimento da poluição.

Entretanto, vale lembrar que, segundo os termos do Edital e o Contrato de Concessão, a MRS não será responsabilizada por passivos ambientais que tenham surgido durante a operação da Malha Sudeste pela RFFSA. Por conseguinte, se a MRS sofrer algum prejuízo ou incorrer em alguma despesa resultante do fato de ter sido considerada responsável por dano ambiental causado antes da obtenção da concessão, poderá fazer a compensação do prejuízo com pagamentos das parcelas devidas em virtude do Contrato de Arrendamento (Veja capítulo “Contratos Relevantes – Exploração da Malha Sudeste”). Na medida em que os passivos mencionados acima excederem o valor dos pagamentos previstos no Contrato de Arrendamento, a MRS poderá propor ação contra a RFFSA visando à recuperação dos valores que porventura tenha sido obrigada a pagar à conta de tal passivo ambiental.

Fatores Macroeconômicos

A seguir são apresentados os principais fatores macroeconômicos que podem exercer influência nos negócios da MRS.

Variação Cambial

Aproximadamente 98% dos financiamentos contratados pela MRS estão vinculados à variação do dólar norte-americano. Contudo, desde 1998, a companhia tem adotado a política de contratar operações de *hedge* cambial, que proporcionam cobertura contra flutuações na taxa de câmbio incidente sobre seus compromissos financeiros de curto prazo.

A variação cambial igualmente pode influenciar, ainda que indiretamente, o preço do diesel, combustível utilizado nas locomotivas, o qual correspondeu a cerca de 19% do custo total da MRS em 1999.

Por outro lado, tendo em vista que grande parte da receita da MRS está vinculada à exportação de produtos, entre os quais minério de ferro, a desvalorização

do Real pode resultar no aumento da receita da companhia, na medida em que existe um potencial de aumento do fluxo das exportações.

Política Monetária

Um eventual aumento nas taxas de juros, em princípio, não impactaria substancialmente o endividamento da MRS, visto que apenas 2% da sua dívida é pós-fixada. Aliás, um aumento das taxas de juros poderia tornar a MRS mais competitiva em relação ao transporte rodoviário — seu principal concorrente —, considerando-se que grande parte dos caminhoneiros tem financiamentos sobre seus veículos, forçando-os a repassar o aumento do custo nas tarifas cobradas.

Inflação

A inflação poderá afetar os custos de pessoal e de tarifas de transporte cobradas pela MRS, em face dos reflexos da mesma sobre os salários (que corresponderam a cerca de 16,27% do custo total da MRS em 1999), bem como em decorrência do reajuste anual das tarifas, consoante a variação do IGP-DI, divulgado pela Fundação Getúlio Vargas.

Ação Governamental

A ação governamental em relação aos negócios da MRS está presente nas obrigações previstas no Contrato de Concessão e no Contrato de Arrendamento. As principais características desses contratos estão descritas nos capítulos “Contratos Relevantes – Contrato de Concessão” e “Contratos Relevantes – Contrato de Arrendamento”.

Aspectos Fiscais

A MRS apurou, até 31 de dezembro de 1999, prejuízos fiscais correspondentes a R\$ 204,4 milhões e bases de cálculo negativas de Contribuição Social Sobre o Lucro, no montante acumulado de R\$ 206,9 milhões. Parte desses valores foi compensada, na forma da legislação tributária em vigor, no primeiro semestre de 2000, em virtude do lucro apurado no período. Assim sendo, em 30 de junho de 2000, a MRS apresentava saldo de prejuízos fiscais correspondente a R\$ 193,1 milhões e de bases negativas de Contribuição Social Sobre o Lucro

equivalente a R\$ 196,2 milhões, tendo sido a parcela então compensada contabilizada como crédito tributário.

Com base nos resultados do primeiro semestre de 2000, bem como na expectativa de geração de resultados positivos em exercícios futuros, a MRS registrou contabilmente parte de seus créditos fiscais, no montante de R\$ 23,1 milhões, correspondente ao Imposto de Renda e à Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, equivalente a 30% sobre o lucro real para os próximos três exercícios, levando-se em conta as adições e exclusões temporárias das bases de cálculo dos referidos tributos.

Regulamentação da Atividade Ferroviária

As principais normas a que a MRS está sujeita, na qualidade de concessionária de transportes ferroviários, são as seguintes:

- i) Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912, que trata da responsabilidade civil dos operadores ferroviários;
- ii) Decreto-Lei nº 1.571, de 31 de agosto de 1977, que trata de depreciação acelerada de vagões, terminais, ramais e desvios ferroviários;
- iii) Lei nº 7.810, de 30 de agosto de 1989, que trata da redução de imposto de importação e imposto sobre produtos industrializados de equipamentos ferroviário nas condições que menciona;
- iv) Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, que regulamenta os transportes ferroviários, tratando também da responsabilidade civil dos operadores ferroviários; e
- v) Decreto nº 1.945, de 1º de julho de 1997, que institui a Comissão Federal de Transportes Ferroviários – COFER.

Órgão Regulador

O setor ferroviário é regulado pelo Ministério dos Transportes e, em especial, pela COFER.

Compete ao Ministério dos Transportes dispor sobre normas de segurança a serem observadas no setor ferroviário, bem como aprovar regulamentos das empresas do setor relativos aos direitos e deveres dos usuários, em especial no que diz respeito à Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor) e Decreto nº 1.832/96.

Para a fiscalização do cumprimento das normas do setor ferroviário, o Ministério dos Transportes poderá exigir: (i) relatórios periódicos sobre as atividades da MRS; (ii) implantação de plano uniforme de contas; (iii) informações gerenciais; e (iv) manutenção do serviço adequado objeto da concessão.

A COFER é órgão colegiado com jurisdição sobre todo o sistema ferroviário nacional com as seguintes competências: (i) decidir, em grau de recurso, no que respeita à aplicação de penalidades, as controvérsias que surgirem entre a União e os concessionários, os concessionários e os usuários, e os concessionários entre si; (ii) manifestar-se quanto às modificações societárias que venham a ocorrer nas empresas concessionárias e que possam comprometer a relação contratual, ou, ainda, ensejar o estabelecimento de qualquer tipo de monopólio ou prática de abuso econômico; (iii) opinar, quando solicitada, sobre propostas de expansão ou de supressão de serviços ferroviários, atenta às necessidades emergentes da satisfação do interesse público objetivado na concessão; (iv) opinar, quando solicitada, sobre matérias pertinentes à modalidade ferroviária, relacionadas direta ou indiretamente aos contratos de concessão, especialmente em relação a normas gerais que disponham sobre níveis de qualidade e segurança dos serviços prestados; e (v) acompanhar e avaliar o desempenho de concessionários e o disciplinamento das relações operacionais entre concessionários e entre estes e usuários.

Aspectos Gerais da Regulamentação do Setor

O Decreto nº 1.832/96 disciplina, principalmente: (i) relações (a) entre a União e as operadoras ferroviárias; (b) entre estas e outras empresas que explorem comercialmente ferrovias; (c) entre as operadoras ferroviárias e seus respectivos usuários; e (ii) questões gerais relativas à segurança nos serviços ferroviários.

A construção de ferrovias e a operação ou exploração comercial dos serviços de transporte ferroviário poderão ser realizadas pelo Poder Público ou por empresas privadas, estas mediante concessão da União.

A desativação de trechos do subsistema ferroviário nacional comprovadamente antieconômicos, uma vez verificado o atendimento da demanda por outra modalidade de transporte, depende de autorização do poder executivo federal.

A MRS não pode impedir a travessia de suas linhas por outras vias, tubulações, redes de transmissão elétrica, telefônica e similares, anterior ou posteriormente estabelecidas, obedecidas as exigências técnicas e legais pertinentes.

Segundo o referido Decreto, o responsável pela instalação da via mais recente (que pode vir a se a própria MRS ou outra entidade - Municípios, Estados, etc.) assumirá todos os encargos decorrentes da construção e manutenção das obras e instalações necessárias ao cruzamento, bem como à segurança da circulação no local.

A companhia está obrigada a garantir o tráfego mútuo e, no caso de sua impossibilidade, permitir a passagem de outros operadores ferroviários por suas linhas (Veja o capítulo “Contratos Relevantes – Contrato de Concessão”).

A MRS deve manter a via permanente, o material rodante, os equipamentos e as instalações em adequadas condições de operação e de segurança e estar aparelhada para atuar em situações de emergência, decorrentes da prestação do serviço de transporte ferroviário.

O preço dos serviços de transporte de carga poderá ser negociado diretamente com os usuários, respeitados os limites máximos das tarifas de referência homologadas pela União, à exceção do caso de transporte de cargas de características excepcionais, no qual tarifas e taxas especiais poderão ser negociadas entre a MRS e usuário (há também a possibilidade de tarifa diferenciada a usuário com elevado grau de dependência do transporte ferroviário – ver o capítulo “Contratos Relevantes - Contrato de Concessão”). As tarifas de referência serão reajustadas, com base na variação do IGP-DI/FGV, considerando a data base de 8 de julho de 1996, sempre que houver alteração do poder aquisitivo da moeda que afete o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. As referidas tarifas poderão ainda, com a mesma finalidade, ser revistas pela União a cada cinco anos, por determinação desta, ou a qualquer tempo, por solicitação da MRS (Veja “Contratos Relevantes – Contrato de Concessão – Tarifas”).

Normas de Segurança

A MRS deve adotar medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa destinadas a: (i) preservar o patrimônio da empresa; (ii) garantir a regularidade e normalidade do tráfego; (iii) garantir a integridade das mercadorias que lhe forem confiadas; (iv) prevenir acidentes; (v) garantir a manutenção da ordem em suas dependências; e (vi) garantir o cumprimento dos direitos e deveres do usuário.

Responsabilidade Civil

A responsabilidade civil da MRS é regulada, principalmente, pelos Decretos nºs 2.681/12 e 1.832/96. A MRS é responsável por todo o transporte de carga e operações acessórias e pela qualidade dos serviços prestados aos usuários, bem como pelos compromissos que assumir no tráfego mútuo, multimodal e nos ajustes com os usuários.

A responsabilidade da MRS começa com o recebimento da mercadoria e cessa com a entrega da mesma, sem ressalvas, ao destinatário. A responsabilidade fica limitada ao valor declarado pelo expedidor, obrigatoriamente constante do conhecimento de transporte e, havendo culpa recíproca da MRS e do usuário, a responsabilidade será proporcionalmente partilhada.

De acordo com o Decreto 1.832/96, a MRS não responde por anormalidades nas operações a seu cargo nas seguintes hipóteses: (i) vício intrínseco ou causas inerentes à natureza do que foi confiado para transporte; (ii) morte ou lesão de animais, em consequência do risco natural do transporte dessa natureza; (iii) falta de acondicionamento ou vício não aparente, ou procedimento doloso no acondicionamento do produto; (iv) dano decorrente das operações de carga, descarga ou baldeação efetuadas sob a responsabilidade do expedidor, do destinatário ou de seus representantes; e (v) carga que tenha sido acondicionada em contêiner ou vagão lacrados e, após o transporte, o vagão ou contêiner tenham chegado íntegros e com o lacre inviolado.

A indenização devida pela MRS, nos casos de perda ou furto, será equivalente ao preço corrente da mercadoria no tempo e no lugar em que devia ter sido entregue; no caso de avaria, será proporcional à depreciação por ela sofrida. Devem ser deduzidas as despesas que deixaram de ser feitas pelo fato da perda da mercadoria.

A despeito das responsabilidades atribuídas à MRS, é possível a contratação de transporte com cláusula de não garantia de mercadoria e a determinação prévia do máximo de indenização a pagar. A contratação em tais termos, todavia, deve ser opção do usuário e deve corresponder a abatimento na tarifa, sob pena de nulidade.

As estradas de ferro respondem também por todos os danos que a exploração de suas linhas causar aos proprietários marginais, exceto se o dano decorrer de infração do próprio proprietário.

Regulamentação Ambiental

As atividades desenvolvidas pela MRS estão sujeitas à observância das seguintes normas federais:

- Lei nº 6.938/81 - Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências;
- Lei nº 9.605/98 - Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências;
- Decreto nº 98.973/90 - Aprova o Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos, e dá outras providências;
- Decreto nº 99.274/90 - Regulamenta a Lei nº 6.938/81, que dispõe sobre a Política Nacional de Meio Ambiente, e dá outras providências;
- Decreto nº 1.832/96 - Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários;
- Decreto nº 3.179/99 - Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências;
- Resolução CONAMA nº 01/86 - Dispõe sobre a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA;
- Resolução CONAMA nº 237/97 - Dispõe sobre o Licenciamento Ambiental;
- Resolução CNP nº 08/71 - Estabelece as Instruções Gerais e a Norma Brasileira para Armazenamento de Petróleo e seus Derivados Líquidos sob a denominação: CNP - ABNT - IBP (P.NB-216);
- Resolução CONAMA nº 05/93 - Estabelece normas relativas aos resíduos sólidos oriundos de serviços de saúde, portos, aeroportos, terminais ferroviários e rodoviários;

- Portaria MT nº 204/97 - Dispõe sobre o Transporte Rodoviário e Ferroviário de Produtos Perigosos. (com as alterações estabelecidas na Portaria MT nº 101, de 30 de março de 1998);
- Portaria IBAMA nº 113/97 - Dispõe sobre o Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras e Utilizadoras de Recursos Ambientais.

A MRS também está sujeita à legislação ambiental dos Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo e às legislações municipais dos municípios por onde passa a malha ferroviária.

Licenciamento Ambiental

A Constituição Federal dedica um capítulo à questão ambiental, dispondo em seu art. 225 que “todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público (nas esferas federal, estadual e municipal) e à coletividade o dever de preservá-lo para as presentes e futuras gerações”.

A Política Nacional do Meio Ambiente - instituída pela Lei nº 6.938/81 e regulamentada pelo Decreto nº 99.274/90 - estabelece entre seus instrumentos o licenciamento, pelos órgãos ambientais, de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras.

Nesse sentido, dependerão de prévio licenciamento ambiental, sem prejuízo de outras licenças exigíveis, (i) a localização, (ii) a construção, (iii) a instalação, (iv) a ampliação, (v) a modificação e (vi) a operação dos empreendimentos ou atividades:

- que utilizarem recursos ambientais considerados efetiva ou potencialmente poluidores;
- capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental.

A MRS possui licenças ambientais para os trechos Norte e Sul da Ferrovia do Aço, no Estado de Minas Gerais (Licenças de Operação nº 146/94 e 295/99, respectivamente). Entretanto, a empresa deverá regularizar a situação de licenciamento ambiental das demais linhas junto aos órgãos ambientais competentes, sob pena de sujeitar-se às penalidades previstas na legislação ambiental.

COMENTÁRIOS DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE A SITUAÇÃO FINANCEIRA E OS RESULTADOS OPERACIONAIS

O sumário das informações financeiras da MRS para os exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 1997, 31 de dezembro de 1998, 31 de dezembro de 1999, bem como para os segundos trimestres de 1999 e de 2000, apresentado a seguir, está qualificado em conformidade com as Demonstrações Financeiras da MRS, e suas respectivas Notas Explicativas, incluídas neste Prospecto (Anexo IV), razão pela qual devem ser lidas em conjunto com as mesmas.

MRS Logística S.A.
CNPJ nº 01.417.222/0001-77
Sociedade Anônima de Capital Aberto – Registro CVM nº 01794-9

Sumário das Demonstrações Financeiras (em milhões de Reais – conforme a legislação societária)

	Balanco Patrimonial em 31 de dezembro		
	1999	1998	1997
ATIVO			
Ativo Circulante			
Disponibilidades	14,9	0,4	0,4
Aplicações financeiras	152,7	34,6	35,2
Contas a receber de clientes	16,1	25,9	8,8
Provisão para devedores duvidosos	(1,5)	(1,4)	(1,2)
Estoques	24,5	18,9	23,3
Impostos a recuperar	26,0	18,1	7,2
Contas a receber da RFFSA	27,9	47,0	43,0
Despesas antecipadas	2,7	0,9	1,8
Demais contas a receber	19,2	6,8	4,2
Adiantamento por concessão e arrendamento	<u>7,2</u>	<u>8,9</u>	<u>6,7</u>
Total do Ativo Circulante	<u>289,7</u>	<u>160,1</u>	<u>129,4</u>
Ativo Realizável a Longo Prazo			
Aplicações financeiras vinculadas			16,0
Adiantamento por concessão e arrendamento	235,5	242,6	249,6
Contas a receber da RFFSA	57,8	55,1	52,8
Demais contas a receber	<u>7,0</u>	<u>5,1</u>	<u>3,9</u>
Total do Ativo R. a Longo Prazo	<u>300,3</u>	<u>302,8</u>	<u>322,3</u>
Ativo Permanente			
Imobilizado	235,8	172,9	104,7
Diferido	<u>238,0</u>	<u>102,1</u>	<u>75,4</u>
Total do Ativo Permanente	<u>473,8</u>	<u>275,0</u>	<u>180,1</u>
TOTAL DO ATIVO	<u><u>1.063,8</u></u>	<u><u>737,9</u></u>	<u><u>631,8</u></u>

PASSIVO**Passivo Circulante**

Empréstimos e financiamentos	291,2	71,4	32,0
Fornecedores	18,4	13,4	12,9
Impostos, taxas e contribuições	3,0	1,9	2,4
Salários e encargos sociais	17,1	12,1	17,4
Concessão e arrendamento a pagar	66,1	57,9	59,6
Demais Contas e Despesas a Pagar	<u>15,9</u>	<u>5,6</u>	<u>4,7</u>
Total do Passivo Circulante	<u>411,7</u>	<u>162,3</u>	<u>129,0</u>

Passivo Exigível a Longo Prazo

Empréstimos e financiamentos	406,4	443,3	365,0
Provisão para contingências	11,5	2,5	-
Demais Contas a Pagar	<u>2,8</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Total do Passivo E. Longo Prazo	<u>420,7</u>	<u>445,8</u>	<u>365,0</u>

Patrimônio Líquido

Capital social	315,3	150,0	150,0
Prejuízos acumulados	<u>(83,9)</u>	<u>(20,2)</u>	<u>(12,2)</u>
Total do Patrimônio Líquido	<u>231,4</u>	<u>129,8</u>	<u>137,8</u>
TOTAL DO PASSIVO	<u>1.063,8</u>	<u>737,9</u>	<u>631,8</u>

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO

Receita bruta de serviços	473,6	444,2	397,8
Deduções da receita bruta	<u>(45,2)</u>	<u>(42,6)</u>	<u>(37,7)</u>
Receita líquida de serviços	428,4	401,6	360,1
Custo dos bens e serviços vendidos	<u>(305,7)</u>	<u>(298,4)</u>	<u>(296,6)</u>
Lucro bruto	122,7	103,2	63,5
Despesas gerais e administrativas	(30,6)	(32,6)	(39,7)
Provisão para despesas e contingências	(9,6)	(2,2)	-
Outras receitas operacionais líquidas	<u>0,4</u>	<u>0,1</u>	<u>0,6</u>
Lucro operacional antes dos efeitos financeiros	82,9	68,5	24,4
Receitas (despesas) financeiras líquidas	<u>(142,3)</u>	<u>(76,5)</u>	<u>(29,0)</u>
Resultado operacional	(59,4)	(8,0)	(4,6)
Resultado não operacional			
Plano de participações de empregados	<u>(4,3)</u>	<u>-</u>	<u>(2,6)</u>
Lucro/prejuízo do exercício	<u>(63,7)</u>	<u>(8,0)</u>	<u>(7,2)</u>
Geração operacional de caixa (EBITDA)²	93,40	89,40	64,60

² Trata-se do lucro da sociedade antes do cômputo de juros, impostos sobre lucro, depreciação e amortização. A geração operacional de caixa (EBITDA – “*earnings before interests, taxes, depreciation and amortization*”) corresponde a medida de aproximação do fluxo de caixa operacional da companhia.

Valores em milhões de Reais

Balanço Patrimonial em 30 de junho

	2000	1999
ATIVO		
Ativo Circulante		
Disponibilidades	195,7	25,9
Aplicações financeiras	5,4	3,9
Contas a receber de clientes	15,3	21,8
Estoques	18,4	20,9
Impostos a recuperar	35,4	19,7
Contas a receber da RFFSA	30,3	43,0
Despesas antecipadas	12,8	
Demais contas a receber		13,3
Adiantamento por concessão e arrendamento	7,3	7,0
Total do Ativo Circulante	320,6	155,5
Ativo Realizável a Longo Prazo		
Adiantamento por concessão e arrendamento	231,7	240,9
Contas a receber da RFFSA	47,8	59,5
Demais contas a receber	33,6	5,2
Total do Ativo R. a Longo Prazo	313,1	305,6
Ativo Permanente		
Imobilizado	277,4	187,3
Diferido	216,9	244,5
Total do Ativo Permanente	494,3	431,8
TOTAL DO ATIVO	1.128,0	892,9
PASSIVO		
Passivo Circulante		
Empréstimos e financiamentos	287,8	81,4
Fornecedores	20,0	23,5
Impostos, taxas e contribuições	15,0	3,5
Salários e encargos sociais	20,2	17,9
Concessão e arrendamento a pagar	66,6	61,3
Demais contas e despesas a pagar	15,3	
Total do Passivo Circulante	424,9	187,6
Passivo Exigível a Longo Prazo		
Empréstimos e financiamentos	426,1	631,0
Adiantamentos de terceiros	6,3	
Provisões diversas	19,9	
Total do Passivo E. Longo Prazo	452,3	631,0
Patrimônio Líquido		
Capital social	315,3	150,0
Prejuízos acumulados	(83,9)	(20,2)
Lucro (prejuízo) do exercício	19,4	(55,5)
Total do Patrimônio Líquido	250,8	74,3
TOTAL DO PASSIVO	1.128,0	892,9

Valores em milhões de Reais

	Semestre encerrado em	
	Junho de 2000	Junho de 1999
Receita bruta de serviços	278,1	207,7
Deduções da receita bruta	<u>(31,9)</u>	<u>(20,6)</u>
Receita líquida de serviços	246,2	187,1
Custo dos serviços prestados	<u>(167,9)</u>	<u>(137,0)</u>
Lucro bruto	78,3	50,1
Despesas gerais e administrativas	(17,8)	(19,4)
Outras, líquidas	1,4	1,9
Receitas financeiras	13,1	52,5
Despesas financeiras	<u>(68,5)</u>	<u>(140,6)</u>
Lucro (prejuízo) operacional	6,5	(55,5)
Imposto de Renda/C. Social sobre o Lucro	(8,8)	
Créditos fiscais diferidos	23,1	
Plano de participação dos empregados	<u>(1,4)</u>	<u></u>
Lucro (prejuízo) do exercício	<u>19,4</u>	<u>(55,5)</u>
EBITDA	67,5	36,8

Apresentação das Informações Financeiras

As informações financeiras utilizadas nos comentários da Administração sobre a situação financeira e os resultados da MRS estão baseadas em suas Demonstrações Financeiras relativas aos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 1997, 1998 e 1999, bem como nas Informações Trimestrais (ITR) em 30 de junho de 2000 e 30 de junho de 1999, elaboradas consoante o disposto na Lei nº 6.404/76 (Lei das Sociedades por Ações) e a regulamentação da CVM, e auditadas pela PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes. Dessa forma, tais informações financeiras devem ser examinadas em conjunto com as Demonstrações Financeiras da MRS, e suas respectivas Notas Explicativas.

Considerações Gerais

A receita auferida pela MRS é preponderantemente gerada pelas tarifas devidas pelos usuários do transporte ferroviário de carga. De acordo com o Contrato de Concessão, a MRS pode fixar tarifas para o transporte dentro dos limites estabelecidos pelo Ministério dos Transportes para cada tipo de carga. O Contrato de Concessão também estabelece que a MRS não poderá praticar tarifas inferiores ao custo variável – longo prazo de operação da malha Sudeste, muito embora não defina os itens a serem computados no custo variável, bem como que as tarifas poderão ser ajustadas (i) anualmente, de acordo com a variação do IGP-DI divulgado pela

Fundação Getúlio Vargas; ou (ii) de acordo com revisões, a cada cinco anos, ou quando solicitadas pela MRS (informações adicionais sobre o Contrato de Concessão estão contidas no capítulo “Contratos Relevantes – Contrato de Concessão”).

A receita da MRS é contabilizada e os usuários são faturados à medida em que os serviços de transporte de carga são prestados pela companhia. As deduções da receita bruta correspondem, basicamente, às incidências do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), da Contribuição Social sobre o Faturamento (COFINS) e da Contribuição para o Programa de Integração Social (PIS), e, a partir de janeiro de 2000, às despesas com partilha de fretes a pagar (até então registradas no custo operacional).

Adicionalmente, em decorrência da implantação da rede de fibra óptica ao longo da malha operada pela MRS, nos termos do contrato firmado com a MetroRED Telecomunicações Ltda., a MRS auferiu, no ano-calendário 1999 cerca de R\$ 4,6 milhões de receita líquida, contabilizada como “Outras Receitas Operacionais”. No primeiro semestre de 2000, esse item representou uma receita líquida de aproximadamente R\$ 1,4 milhão.

Também como resultado dos investimentos realizados pela MRS, seu parque de oficinas encontra-se plenamente habilitado a prestar serviços a outras concessionárias, tais como soldagem de trilhos, manutenção do sistema de frenagem e rolamentos de locomotivas, atividade à qual a MRS pretende dar ênfase.

Os custos de prestação de serviços mais representativos para a MRS correspondem a mão-de-obra, arrendamentos e taxas previstos nos Contratos de Arrendamento e de Concessão, combustível e materiais.

Desempenho Operacional

Como resultado dos investimentos realizados ao longo dos três últimos anos de operação da malha Sudeste, que resultaram no desembolso de aproximadamente R\$ 254,4 milhões, a MRS experimentou uma substancial melhoria dos serviços prestados, representada pelo aumento de confiabilidade e de segurança. E essa melhoria dos serviços prestados, aliada ao aumento de competitividade derivado do crescimento de escala e do processo de contínua redução de custos, possibilitou que, ao longo de 1999, a MRS revisse e atualizasse seu planejamento estratégico e seu

plano de negócios, focando a prestação dos serviços em seus mercados tradicionais com atenção especial no crescimento do transporte de carga geral.

De fato, o objetivo inicial visado no exercício social de 1997, relacionado com a realização dos investimentos necessários ao cumprimento das metas quantitativas e qualitativas fixadas pelo Poder Concedente (prioritariamente a recuperação e a modernização de vagões e locomotivas, infra-estrutura e a estabilização e manutenção da via permanente) e com a estruturação e consolidação da MRS, em face dos resultados alcançados, já em 1998 foi complementado com medidas colimando a viabilização de reduções de custos e o aumento de produtividade.

Por outro lado, o número de empregados foi significativamente reduzido, desde o início das operações da MRS, de 6.243, em 01 de dezembro de 1996, para 3.093 em 31 de dezembro de 1999. Em 30 de junho de 2000 o número de empregados equivalia a 3.044. Até 31 de dezembro de 1998, as despesas com a desmobilização de pessoal e de reestruturação administrativa e operacional corresponderam a cerca de R\$ 37,49 milhões, as quais foram registradas no Ativo Diferido da MRS, e estão sendo amortizadas linearmente no prazo de dez anos (a amortização de parte das despesas diferidas foi iniciada em janeiro de 1998, e parte em janeiro de 1999). A partir dessa data, por considerar que seu quadro de pessoal já se encontrava no nível adequado, as despesas com a desmobilização de pessoal passaram a ser contabilizadas como despesas operacionais.

Paralelamente à redução do número de empregados, a MRS vem investindo no aperfeiçoamento e na adequação da área de recursos humanos, ampliando sua atividade de treinamento e capacitação de seu pessoal, o que vem resultando na melhora da produtividade por empregado e na redução de custos. A tabela a seguir indica a evolução da eficiência por empregado:

	1999	1998	1997
Milhares de toneladas úteis (MTU) transportadas	55.170	52.777	51.018
Nº de empregados	3.093	3.299	3.928
MTU por empregado	17,83	15,99	12,98

Tratamento Contábil do Arrendamento e da Concessão

Apesar dos crescentes investimentos em imobilizado, os principais ativos operacionais da MRS são aqueles arrendados da RFFSA. Quando da privatização, a MRS pagou adiantamentos à RFFSA e à União Federal, conforme previsto nos

Contratos de Arrendamento (correspondente a 95% do valor adiantado) e de Concessão, respectivamente (informações adicionais sobre esses contratos podem ser encontradas no capítulo “Contratos Relevantes – Contrato de Arrendamento”).

O arrendamento é apropriado ao custo do serviço prestado na proporção entre as quantidades projetadas e o volume total de carga relativa à capacidade instalada da ferrovia, prevista no Edital de Privatização. Esse tratamento contábil baseia-se no fato de que, durante a fase de reestruturação administrativa e modernização e manutenção do sistema ferroviário arrendado, os volumes transportados não atingirão a capacidade instalada de transporte da ferrovia. A partir do momento em que atingida a capacidade instalada da ferrovia (previsto para dezembro de 2001), a apropriação será efetuada em bases anuais iguais (linha reta). O saldo entre o montante registrado no contas a pagar e aquele apropriado ao custo do serviço prestado é contabilizado no Ativo Diferido da MRS, a ser amortizado linearmente, pelo prazo remanescente da concessão.

A concessão é apropriada ao custo dos serviços prestados de forma linear, pelo período de duração do Contrato de Concessão (360 meses).

Os pagamentos devidos trimestralmente pela MRS, tanto pela concessão quanto pelo arrendamento (correspondentes a R\$ 23.366,0 mil em abril de 2000, atualizados monetariamente de acordo com a variação do IGP-DI divulgado pela Fundação Getúlio Vargas), são provisionados mensalmente pela MRS. Do valor devido pelo arrendamento, até 30% do mesmo pode ser quitado mediante a entrega de Certificados de Crédito de Frete Futuro (CCFF), que referem-se a obrigações da RFFSA para com determinados clientes de realização de serviços de transporte, que foram assumidas pela Sociedade em conformidade com o Edital de Privatização. Os CCFF também são atualizados de acordo com a variação do IGP-DI mais juros de 10% ao ano.

Eventos Econômicos Recentes

Os negócios da MRS foram negativamente influenciados nos primeiros meses de 1999, em decorrência da crise econômica internacional ocorrida a partir do último trimestre de 1998. Tais reflexos negativos se fizeram notar especificamente em função (i) da queda acentuada na demanda internacional de minério de ferro e produtos siderúrgicos em geral, cujo transporte correspondeu, em 1999, respectivamente, a 68% e 8% da receita bruta da companhia, bem como (ii) da retração, no mercado interno, nos setores automotivo e cimento, repercutindo no consumo de produtos siderúrgicos e de cimento.

Igualmente, a liberação do câmbio em janeiro de 1999 ocasionou forte impacto sobre o endividamento da MRS e, conseqüentemente, em seu resultado. De

fato, como consequência da desvalorização da moeda nacional em janeiro de 1999, as dívidas denominadas em dólares norte-americanos da MRS determinaram o registro de perda cambial, no primeiro trimestre, de R\$ 187,3 milhões.

Com fundamento na Medida Provisória nº 1.818, de 25 de março de 1999 (convertida posteriormente na Lei nº 9.816, de 23 de agosto de 1999), e na Deliberação CVM nº 294, de 26 de março de 1999, a MRS optou pelo registro dessa variação cambial, decorrente dos efeitos da desvalorização do real em relação ao dólar norte-americano, incidente sobre as obrigações denominadas em dólares norte-americanos, em conta do Ativo Diferido, denominada “Variação Cambial Diferida”. Esse diferido está sendo amortizado linearmente, à razão de 25% ao ano, a partir de 01 de janeiro de 1999.

Na medida em que as receitas da MRS não estão atreladas à moeda estrangeira, tem sido política da companhia a contratação de *hedge*, para a proteção de parte significativa de seu endividamento denominado em dólares norte-americanos. Em 31 de março de 2000, a MRS apresentava R\$ 106,0 milhões de aplicações financeiras “*hedgeados*”.

Resultados

Período encerrado em 31 de dezembro de 1999 comparado com o período encerrado em 31 de dezembro de 1998

Receita Bruta

A tabela a seguir discrimina a receita bruta, o volume transportado e a tarifa média de cada um dos segmentos de atuação nos períodos assinalados:

	Receita Bruta			Volume			Tarifa Média		
	(em milhões de Reais)			(em MTU)			(R\$/TU)		
	1999	1998	Var.	1999	1998	Var.	1999	1998	Var.
Minério de ferro	323,34	290,99	11,1%	38,73	36,64	5,7%	8,41	7,63	10,2%
Produtos siderúrgicos	40,53	46,51	-14,7%	3,25	3,33	-2,4%	9,35	10,40	-11,2%
Cimento	23,51	19,99	17,6%	1,72	1,87	-8,7%	16,02	17,50	-8,4%
Carvão	20,21	19,71	2,5%	4,06	3,88	4,6%	5,08	4,59	10,6%
Gusa/sucata	10,45	8,97	16,5%	0,59	0,55	7,3%	15,24	15,32	-0,5%
Outros	34,95	33,30	4,9%	6,83	6,50	5,1%	5,87	5,71	2,8%
Partilha de frete	20,68	24,74	-19,6%						
Total	473,67	444,21	6,6%	55,17	52,77	4,5%	8,34	7,83	6,5%

A receita bruta aumentou 6,6%, de R\$ 444,2 milhões, em 1998, para R\$ 473,6 milhões, em 1999, como consequência do aumento do volume transportado e do aumento marginal da tarifa média de transporte. A MRS transportou 55,17 MTU em 1999, representando um crescimento de 4,5% sobre o volume total transportado em 1998.

Os seguintes fatores determinaram o aumento do volume transportado: (i) desenvolvimento de operações ferroviárias no Porto de Sepetiba, destacando-se o início do transporte de minério da Ferteco (3.165 mil toneladas no exercício de 1999), e de produtos siderúrgicos da CSN para aquele Porto e de coque de petróleo do Porto às cimenteiras localizadas nos Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e no Distrito Federal; (ii) consolidação e o incremento do transporte de açúcar do interior de São Paulo para o mercado consumidor no Rio de Janeiro ou para a exportação, através do Porto do Rio de Janeiro (das 50.000 toneladas transportadas em 1998, passou-se para cerca de 200.000 toneladas em 1999); (iii) aumento de 25% no transporte da bauxita, passando de um patamar de 36.000 toneladas por mês, para 45.000 toneladas por mês (para 2000, a previsão é de transporte de 50 mil toneladas/mês); (iv) aumento do transporte de graneis agrícolas do interior de São Paulo e Mato Grosso do Sul para exportação através do Porto de Santos, em regime de tráfego mútuo com a Ferroban; e (v) incremento de 45% no transporte de minério de ferro para a Cosipa, de 138.000 toneladas em janeiro de 1999, para 200.000 toneladas em dezembro de 1999.

A tarifa média praticada em 1999 aumentou 6,5% em relação a 1998, principalmente como consequência do repasse do aumento de combustível.

Custo dos Serviços Prestados

O custo dos serviços prestados pela MRS aumentou apenas 2,4%, de R\$ 298,5 milhões, em 31 de dezembro de 1998, para R\$ 305,7 milhões, em 31 de dezembro de 1999, indicando o sucesso de seu processo de contínua redução de custos, do qual fazem parte os investimentos efetuados, relacionados não apenas com a via permanente (R\$ 10,7 milhões), material rodante (R\$ 35,1 milhões), informatização (R\$ 5,6 milhões) e construção de novos pátios (R\$ 17,5 milhões), mas também com o treinamento e capacitação de seus empregados (cerca de R\$ 1,0 milhão).

Item do Custo	Em milhões de Reais		
	1999	1998	Varição
Arrendamento e concessão	74,2	63,0	17,8%
Pessoal	89,8	101,3	-11,4%
Materiais e serviços	40,6	47,9	-15,2%
Combustível e lubrificantes	56,9	48,1	18,3%
Depreciação e amortização	11,3	6,6	71,2%
Outros custos	<u>32,9</u>	<u>31,5</u>	4,4%
Total	<u>305,7</u>	<u>298,4</u>	2,4%

Arrendamento e Concessão. De acordo com os critérios de contabilização do arrendamento e da concessão, a MRS registrou custos da ordem de R\$ 74,2 milhões, em 1999, e R\$ 63,0 milhões, em 1998 (nesse sentido, vide “*Considerações Gerais – Critérios de Contabilização do Arrendamento e Concessão*”).

Pessoal. Os gastos com pessoal decresceram 11,4%, de R\$ 101,3 milhões em 1998, para R\$ 89,8 milhões em 1999, especialmente em decorrência da redução de 6,2% no número de empregados em 1999, de 3.299 em 31 de dezembro de 1998 para 3.093 em 31 de dezembro de 1999.

Materiais e Serviços. Os gastos com materiais e serviços diminuíram 15,2%, de R\$ 47,9 milhões em 1998, para R\$ 40,6 milhões em 1999, como resultado do programa implementado pela MRS para redução de custos.

Combustível e lubrificantes. Os gastos com combustível e lubrificantes aumentaram 18,3%, de R\$ 48,1 milhões em 1998, para R\$ 56,9 milhões em 1999, em especial devido ao crescimento do volume transportado, bem como ao aumento de cerca de 70% no preço do óleo diesel ocorrido ao longo do ano-calendário 1999, fatores minimizados pelo aumento na eficiência do consumo de combustível. A eficiência no consumo de combustíveis, medida em litros por mil TKB (toneladas brutas x quilômetros transportados), ficou em 3,78/mTKB em 1999 contra 4,21/mTKB em 1998.

Depreciação e amortização. O custo de depreciação e amortização aumentou 71,2%, de R\$ 6,6 milhões em 1998, para R\$ 11,3 milhões em 1999, em decorrência do crescimento dos investimentos em imobilizado realizados em 1999, no montante de R\$ 76,0 milhões.

Outros custos. Os outros custos aumentaram 4,4%, de R\$ 31,5 milhões em 1998, para R\$ 32,9 milhões em 1999. Tais dispêndios estão relacionados com o uso de vias de terceiros, acidentes, energia elétrica e despesas gerais, e seu aumento está relacionado, em especial, com o pagamento e provisionamento, em 1999, de indenizações relacionadas com acidentes, ocorridos principalmente em 1998.

Lucro Bruto

O lucro bruto aumentou 18,9%, de R\$ 103,2 milhões, para R\$ 122,7 milhões. A margem bruta (participação do lucro bruto na receita líquida) variou de 25,7% em

1998, para 28,6% em 1999, pela redução no custo de pessoal e decréscimo no consumo de combustível.

Despesas Gerais e Administrativas

As despesas gerais e administrativas diminuíram 6,4%, de R\$ 32,6 milhões, em 1998, para R\$ 30,6 milhões, em 1999. O item que, isoladamente, mais contribuiu para essa redução foi o decréscimo das despesas com pessoal administrativo e comercial (de R\$ 15,5 milhões em 1998, para R\$ 10,6 milhões).

Provisão para Despesas e Contingências

A provisão para despesas e contingências foi majorada em 336,4%, de R\$ 2,2 milhões para R\$ 9,6 milhões, em decorrência da inclusão de valores relacionados com novas reclamações trabalhistas e com o questionamento judicial do INSS, do PIS e da COFINS.

Despesas Financeiras

As despesas financeiras aumentaram 125,1%, de R\$ 93,5 milhões para R\$ 210,5 milhões. O fator que contribuiu para este crescimento foi o impacto da desvalorização cambial sobre o endividamento em dólar.

Receitas Financeiras

As receitas financeiras aumentaram 301,8%, de R\$ 17,0 milhões em 1998, para R\$ 68,3 milhões em 1999, substancialmente em função do aumento dos recursos disponíveis para aplicações, derivados da maior geração de caixa no período, combinado com a sua capitalização, e ganhos realizados em operações de *hedge* cambial.

Lucro (Prejuízo) Líquido do Período

O resultado líquido correspondeu a prejuízo líquido de R\$ 63,7 milhões, em 1999, e prejuízo líquido de R\$ 8,0 milhões em 1998, em decorrência, principalmente, dos efeitos decorrentes da desvalorização cambial ocorrida.

Período encerrado em 31 de dezembro de 1998
comparado com o período encerrado em 31 de dezembro de 1997

Receita Bruta

A tabela a seguir discrimina a receita bruta, o volume transportado e a tarifa média de cada um dos segmentos de atuação nos períodos assinalados:

	Receita Bruta			Volume			Tarifa Média		
	(em milhões de Reais)			(em MTU)			(R\$/TU)		
	1998	1997	Var.	1998	1997	Var.	1998	1997	Var.
Minério de ferro	290,99	261,32	11,4%	36,64	36,07	1,5%	7,63	7,30	4,5%
Produtos siderúrgicos	46,51	13,86	235,5%	3,33	3,52	-5,4%	10,40	10,03	3,7%
Cimento	19,99	18,28	9,3%	1,87	1,74	7,5%	17,50	19,43	-9,93%
Carvão	19,71	12,95	52,2%	3,88	3,22	20,5%	4,59	4,53	1,3%
Gusa/sucata	8,97	7,95	12,8%	0,55	0,46	19,6%	15,32	15,02	2,0%
Outros	33,30	43,48	-76,9%	6,50	6,01	7,8%	5,71	4,84	18,0%
Partilha de frete	24,74	24,53	0,8%	-	-	-	-	-	-
Total	444,21	397,81	11,6%	52,77	51,00	3,5%	7,83	8,42	-7,1%

A receita bruta aumentou 11,6%, de R\$ 397,8 milhões em 1997, para R\$ 444,2 milhões, em 1998, principalmente como consequência do incremento do volume transportado. A MRS transportou 52,77 MTU em 1998, representando um crescimento de 3,5% sobre o volume total transportado em 1997, de 51 milhões de TUs, especialmente em decorrência da consolidação de sua capacidade de transporte no corredor de exportação Minas-Rio.

A tarifa média praticada em 1998 aumentou em 7,91% em relação a 1997, principalmente como consequência do repasse do aumento de combustível.

Custo dos Serviços Prestados

O custo dos serviços prestados aumentou de R\$ 296,6 milhões, em 31 de dezembro de 1997, para R\$ 298,4 milhões, em 31 de dezembro de 1998, como resultado do crescimento do nível de atividades da MRS, evidenciado através do aumento dos volumes transportados, o qual superou o aumento dos respectivos custos, gerando uma maior produtividade.

Item do Custo	Em milhões de Reais		
	1998	1997	Variação
Arrendamento e concessão	63,0	54,9	14,7%
Pessoal	101,3	126,3	-19,8%
Materiais e serviços	47,9	47,3	1,3%
Combustível e lubrificantes	48,1	45,2	6,4%
Depreciação e amortização	6,6	0,8	725,0%
Outros custos	31,5	22,1	42,5%
Total	298,4	296,6	0,6%

Arrendamento e Concessão. De acordo com os critérios de contabilização do arrendamento e da concessão, a MRS registrou custos da ordem de R\$ 63,0 milhões, em 1998, e R\$ 54,9 milhões, em 1997 (nesse sentido, vide “*Considerações Gerais – Critérios de Contabilização do Arrendamento e Concessão*”).

Pessoal. Os gastos com pessoal decresceram 19,8%, de R\$ 126,3 milhões em 1997, para R\$ 101,3 milhões em 1998, especialmente em decorrência da redução de 16% no número de empregados, de 3.928 empregados em 31 de dezembro 1997, para 3.299 em 31 de dezembro de 1998.

Materiais e Serviços. Os gastos com materiais e serviços aumentaram 1,3%, de R\$ 47,3 milhões em 1997, para R\$ 47,9 milhões em 1998, principalmente em função dos dispêndios realizados com a manutenção da via permanente e das locomotivas e vagões (cujos valores não justificaram sua imobilização).

Combustível e lubrificantes. Os gastos com combustível e lubrificantes aumentaram 6,4%, de R\$ 45,2 milhões em 1997, para R\$ 48,1 milhões em 1998, em especial devido ao crescimento no nível das atividades. A eficiência no consumo de combustíveis, medida em litros por mil TKB (toneladas transportadas por quilômetro bruta), ficou em 4,14 l/mTKB em 1998 contra 4,15 l/mTKB em 1997.

Depreciação e amortização. O custo de depreciação e amortização aumentou 725%, de R\$ 0,8 milhão em 1997, para R\$ 6,6 milhões em 1998, em decorrência do crescimento dos investimentos imobilizados a partir de 1997.

Outros custos. Os outros custos aumentaram 42,5%, de R\$ 22,1 milhões em 1997, para R\$ 31,5 milhões em 1998. Tais dispêndios estão relacionados com o uso de vias de terceiros, acidentes, energia elétrica e despesas gerais, e seu aumento está relacionado, em especial, com incremento do uso de via de terceiros através de transporte partilhado com outras ferrovias e o início com a segregação dos custos com acidentes em 1998.

Lucro Bruto

O lucro bruto aumentou 62,5%, de R\$ 63,5 milhões, para R\$ 103,2 milhões. A margem bruta (participação do lucro bruto na receita líquida) variou de 17,5% em 1997, para 25,69% em 1998.

Despesas Gerais e Administrativas

As despesas gerais e administrativas diminuíram 17,9%, de R\$ 39,7 milhões em 1997, para R\$ 32,6 milhões, em 1998. O item que, isoladamente, mais contribuiu para essa redução foi o decréscimo das despesas com pessoal administrativo e comercial (de R\$ 24,1 milhões em 1997, para R\$ 15,5 milhões em 1998).

Provisão para Despesas e Contingências

A provisão para despesas e contingências foi constituída em 1998, no valor de R\$ 2,2 milhões, para o efeito de refletir os valores relacionados com reclamações trabalhistas.

Despesas Financeiras

As despesas financeiras aumentaram 109,2%, de R\$ 44,7 milhões em 1997, para R\$ 93,5 milhões em 1998, em função do crescimento da dívida (em especial os empréstimos contratados junto ao Banco Crédit Agricole Indosuez e à Mitsui & Co. Ltd., nos valores, respectivamente, de US\$ 40 milhões e US\$ 30 milhões), determinado pelos investimentos realizados no período.

Receitas Financeiras

As receitas financeiras aumentaram 9,0%, de R\$ 15,6 milhões em 1997, para R\$ 17,0 milhões em 1998, substancialmente em função do aumento dos recursos disponíveis para aplicações, derivados da maior geração de caixa no período, em função do crescimento da taxa de juros no período.

Lucro (Prejuízo) Líquido do Período

O resultado líquido correspondeu a prejuízo líquido de R\$ 8,0 milhões, em 1998, e prejuízo líquido de R\$ 7,2 milhões em 1997, em decorrência, essencialmente, dos encargos financeiros.

Informações Trimestrais em 30 de junho de 2000 e 30 de junho de 1999

Receita Bruta

A tabela a seguir discrimina a receita bruta, o volume transportado e a tarifa média de cada um dos segmentos de atuação nos períodos assinalados:

	Receita Bruta			Volume			Tarifa Média		
	(em milhões de Reais)			(em MTU)			(R\$/TU)		
	1º Sem. 2000	1º Sem. 1999	Var.	1º Sem. 2000	1º Sem. 1999	Var.	1º Sem. 2000	1º Sem. 1999	Var.
Minério de ferro	201,45	137,49	46,5%	23,00	17,77	29,4%	8,55	8,32	2,7%
Produtos siderúrgicos	21,86	19,37	12,9%	1,73	1,45	19,3%	10,74	9,10	18,0%
Cimento	12,36	15,93	-28,9%	0,84	0,85	-1,2%	18,37	16,29	12,7%
Carvão	9,47	9,35	1,3%	1,77	2,10	-15,7%	4,99	4,92	1,4%
Gusa/sucata	5,17	4,59	12,6%	0,30	0,29	3,4%	16,31	15,30	6,6%
Outros	14,15	21,02	-48,6%	3,58	3,26	9,8%	5,20	6,34	24,4%
Partilha de frete	13,69	-	1.239%	-	-	-	-	-	-
Total	278,15	207,75	33,9%	31,22	25,71	21,4%	8,54	8,31	2,7%

A receita bruta aumentou 33,9%, de R\$ 207,7 milhões, no primeiro semestre de 1999, para R\$ 278,1 milhões, no primeiro semestre de 2000, como consequência do aumento do volume transportado. A MRS transportou 31,22 milhões de toneladas úteis (TU) no primeiro semestre de 2000, representando um crescimento de 21,4% sobre o volume total transportado no primeiro semestre de 1999, equivalente a 5,5 milhões de toneladas úteis (MTU). Merece destaque especial o mês de maio de 2000, no qual foram transportadas 5,6 milhões de toneladas, o que representou o novo recorde mensal de transporte da MRS. O aumento do volume transportado deveu-se, em grande parte, ao transporte de minério da Ferteco.

A tarifa média praticada no primeiro semestre de 2000 aumentou 2,7% em relação ao primeiro semestre de 1999, principalmente como consequência do repasse do aumento de combustível, além da influência de mudanças no *mix* de produtos transportados.

Custo dos Serviços Prestados

O custo dos serviços prestados pela MRS aumentou 22,5%, de R\$ 137,0 milhões, no primeiro semestre de 1999, para R\$ 167,9 milhões, no primeiro semestre de 2000, face ao aumento do volume transportado, bem como ao aumento de cerca de 70% do preço do óleo diesel ocorrido ao longo do ano-calendário 1999.

Item do Custo	Em milhões de Reais		
	1º semestre 2000	1º semestre 1999	Varição
Arrendamento e concessão	41,5	34,9	18,9%
Pessoal	45,4	43,3	4,8%
Materiais e serviços	27,3	16,2	68,5%
Combustível e lubrificantes	37,6	22,5	67,1%
Depreciação e amortização	6,7	5,2	28,8%
Outros custos	9,4	14,9	36,9%
Total	167,9	137,0	22,5

Arrendamento e Concessão. De acordo com os critérios de contabilização do arrendamento e da concessão, a MRS registrou custos da ordem de R\$ 41,5 milhões, no primeiro semestre de 2000, e R\$ 34,9 milhões, no primeiro semestre de 1999 (nesse sentido, veja “*Considerações Gerais – Critérios de Contabilização do Arrendamento e Concessão*”).

Pessoal. Os gastos com pessoal aumentaram 4,8%, de R\$ 43,3 milhões no primeiro semestre de 1999, para R\$ 45,4 milhões no primeiro semestre de 2000, em decorrência de transferência de atividades para as áreas operacionais, anteriormente

alocadas nas áreas administrativas, em função do processo de descentralização das atividades administrativas.

Materiais e Serviços. Os gastos com materiais e serviços aumentaram 68,5%, de R\$ 16,2 milhões no primeiro semestre de 1999, para R\$ 27,3 milhões no primeiro semestre 2000, principalmente em função dos dispêndios realizados com a manutenção da via permanente e das locomotivas e vagões (cujos valores não justificaram sua imobilização), além do maior volume transportado.

Combustível e lubrificantes. Os gastos com combustível e lubrificantes aumentaram 67,1%, de R\$ 22,5 milhões no primeiro semestre de 1999, para R\$ 37,6 milhões no primeiro semestre de 2000, em especial devido ao crescimento do volume transportado, bem como ao aumento de cerca de 70% no preço do óleo diesel ocorrido ao longo do ano-calendário 1999, fatores minimizados pelo aumento da eficiência no consumo de combustível. A eficiência no consumo de combustíveis, medida em litros por mil TKB (toneladas brutas x quilômetro transportado), ficou em 3,52 l/mTKB em junho de 2000, contra 3,87 l/mTKB em junho de 1999 (a média, em 1999, correspondeu a 3,82 l/mTKB).

Depreciação e amortização. O custo de depreciação e amortização aumentou 28,8%, de R\$ 5,2 milhões no primeiro semestre de 1999, para R\$ 6,7 milhões no primeiro semestre de 2000, em decorrência do crescimento dos investimentos em imobilizado realizados em 1999, no montante de R\$ 62,9 milhões.

Outros custos. Os outros custos diminuíram 36,9%, de R\$ 14,9 milhões no primeiro semestre de 1999, para R\$ 9,4 milhões no primeiro semestre de 2000. Tais dispêndios estão relacionados com despesas gerais, acidentes e energia elétrica, e sua redução está relacionada, essencialmente com a redução das despesas gerais e das indenizações por acidentes na ferrovia.

Lucro Bruto

O lucro bruto aumentou 56,3%, de R\$ 50,1 milhões, no primeiro semestre de 1999, para R\$ 78,3 milhões, no primeiro semestre de 2000. A margem bruta (participação do lucro bruto na receita líquida) variou de 26,8% no primeiro semestre de 1999, para 31,8% no primeiro semestre de 2000, sobretudo como consequência do aumento tarifário.

Despesas Gerais e Administrativas

As despesas gerais e administrativas diminuíram 8,4%, de R\$ 19,4 milhões no primeiro semestre de 1999, para R\$ 17,8 milhões no primeiro semestre de 2000. O item que, isoladamente, mais contribuiu para essa redução foi o decréscimo das despesas com pessoal administrativo e comercial (de R\$ 5,9 milhões no primeiro semestre de 1999, para R\$ 4,7 milhões no primeiro semestre de 2000), que teve como contribuição a transferência de atividades administrativas para as áreas operacionais.

Despesas Financeiras

As despesas financeiras diminuíram 51,3%, de R\$ 140,6 milhões no primeiro semestre de 1999, para R\$ 68,5 milhões no primeiro semestre de 2000. O decréscimo das despesas financeiras deveu-se à estabilização da cotação do Real em relação ao dólar norte-americano, visto que no primeiro trimestre de 1999 contabilizou-se parte do impacto da desvalorização cambial sobre o endividamento em dólar, enquanto que no primeiro trimestre de 2000 houve uma valorização do Real frente ao dólar norte-americano.

Receitas Financeiras

As receitas financeiras reduziram-se substancialmente, de R\$ 52,5 milhões no primeiro semestre de 1999, para R\$ 13,1 milhões no primeiro semestre de 2000, principalmente em função dos rendimentos derivados do *hedge* cambial contratado pela MRS, no primeiro trimestre de 1999.

Lucro (Prejuízo) Líquido do Período

Em função do melhor desempenho operacional e do registro dos créditos fiscais diferidos, o resultado líquido do primeiro semestre de 2000 correspondeu a lucro líquido de R\$ 19,4 milhões, em contrapartida ao prejuízo líquido registrado no primeiro semestre de 1999, equivalente a R\$ 55,5 milhões.

Liquidez e Recursos de Capital

A atividade desenvolvida pela MRS requer a realização de dispêndios contínuos e substanciais para (i) a realização as melhorias necessárias na via permanente e infra-estrutura; (ii) o reparo e a manutenção de locomotivas e vagões; (iii) os pagamentos decorrentes dos Contratos de Concessão e Arrendamento; e (iv) o serviço da dívida.

Em 30 de junho de 2000, as disponibilidades da MRS correspondiam a aproximadamente R\$ 201 milhões. A companhia estima que esse saldo, acrescido dos fluxos de caixa de suas operações e dos recursos a serem obtidos no mercado financeiro, será suficiente para o financiamento de sua atividade, seus investimentos, o serviço da dívida e outras obrigações de capital.

O prazo médio de financiamento a clientes, em 30 de junho de 2000, correspondia a 7 dias e o saldo da provisão para devedores duvidosos foi de R\$ 1,4 milhões, ou 8,5% do total dos valores a receber de seus clientes e 1,04% do faturamento bruto do trimestre. Vale destacar que, deste valor (R\$ 1,4 milhões), R\$ 1,2 milhões decorrem de cobrança judicial em 1997. O percentual de clientes em atraso, em relação ao valor do contas a receber foi de 0,04% no mesmo período.

A MRS registrou uma geração operacional de caixa (EBITDA) de R\$ 67,5 milhões no semestre encerrado em 30 de junho de 2000. A geração operacional de caixa, em 1999, no mesmo semestre, correspondeu a R\$ 36,7 milhões. Em 1999, a MRS recebeu recursos provenientes de seus acionistas, a título de aumento de capital (R\$ 165,3 milhões), e, no que diz respeito às operações de financiamento contratadas em 1999, foram efetuadas tão-somente substituições de curto para longo prazo. No mês de abril, a MRS obteve reembolso de R\$ 25,4 milhões, através do BNDES/Finame, referente aos adiantamentos efetuados pela empresa quando da aquisição de 450 vagões GDT ao longo do 2º semestre de 1999.

Endividamento

Em 30 de junho de 2000, a posição de empréstimos e financiamentos da MRS, e suas taxas e vencimentos correspondentes, era a seguinte:

<i>Valores em milhões de Reais</i>			
	Taxas	Vencimento	R\$
Empréstimos vinculados ao dólar			
norte-americano:			
Financiamento à importação de simulador	Libor + 2,00% a.a.	Setembro/2000	4,1
Financiamento à importação de trilhos	Libor + 2,75% a.a.	Setembro/2000	2,4
Financiamento à importação	Libor + 1,625% a.a.	Setembro/2000	4,8
Financiamento à importação de trilhos	Libor + 1,75% a.a.	Novembro/2001	4,6
Senior Notes (Eurobond) – Serie A	9% a.a.	Agosto/2000	240,5
Senior Notes (Eurobond) – Serie B	10,625% a.a.	Agosto/2005	365,1
Empréstimo Mitsui	Libor + 3,00% a.a.	Março/2005	55,5
Subtotal			<u>677,0</u>
Empréstimos denominados em moeda corrente nacional:			
Financiamento de equipamentos	TR + 12% a.a.	Setembro/2001	0,5
Financiamento à importação de trilhos	TJLP + 3,5% a.a.	Dezembro/2002	6,6
FINAME (vagões tipo GDT)	TJLP + 4,3% a.a.	Agosto/2002	25,9
FINAME (equipamentos)	TJLP + 4,3% a.a.	Dezembro/2002	1,1
Financiamento de equipamentos	TJLP + 6,0% a.a.	Janeiro/2004	3,0
Subtotal			<u>37,1</u>
Total			<u>714,1</u>

Em 14 de agosto de 1997, a MRS emitiu *Senior Notes – Eurobonds* (séries A e B) no mercado internacional. Os juros sobre os títulos de ambas as séries vencem semestralmente, em 14 de fevereiro e 14 de agosto de cada ano, iniciando em 1998.

O empréstimo contratado junto à Mitsui & Co. Ltd., para reforma de locomotivas e vagões, tem carência de 2 anos, com amortização em 10 parcelas semestrais, e está parcialmente garantido por fiança bancária e por parte do faturamento dos serviços de transporte ferroviários.

O financiamento junto ao Finame, destinado à compra de 450 vagões, tem carência de seis meses e está garantido por alienação fiduciária.

Aumento de Capital

Em Assembléia Geral Extraordinária realizada em 24 de agosto de 1999, os acionistas da MRS aprovaram o aumento do limite do capital autorizado, sem reforma estatutária, de R\$ 281,67 milhões, para R\$ 450,00 milhões, e a eliminação da vedação de emissão, pela companhia, de ações preferenciais classe “B”, de modo a manter a proporção atual de participação no capital social, relativamente a todas as espécies e classes de ações existentes. Naquela mesma data, o Conselho de Administração da companhia deliberou a efetivação de aumento de capital, mediante subscrição particular e emissão de 105.241 mil ações ordinárias, 45.866 mil ações preferenciais classe “A” e 38.893 mil ações preferenciais classe “B”.

Dessa forma, o capital subscrito e integralizado, no montante de R\$ 315,3 milhões, está dividido em 340.000 mil ações escriturais sem valor nominal, sendo 188.333 mil ordinárias, 82.076 mil preferenciais “classe A” e 69.591 mil preferenciais “classe B”.

		<i>Valores em milhões de Reais</i>		
	30.06.2000	31.12.1999	31.12.1998	31.12.1997
Capital realizado	315,3	315,3	150,0	150,0
Lucros (prejuízos) acumulados	(64,5)	(83,9)	(20,2)	(12,2)
Patrimônio Líquido	250,8	231,4	129,8	137,8

Investimentos

A tabela a seguir apresenta os investimentos realizados ao longo dos anos de 1997, 1998, 1999, bem como os investimentos orçados para os doze meses de 2000:

	<i>Valores em milhões de Reais</i>			
	2000	1999	1998	1997
Via Permanente	26,4	28,2	39,1	29,2
Sinalização	4,3	3,0	2,3	2,7
Locomotivas	36,4	11,5	12,1	55,1
Vagões	8,2	23,7	8,0	11,5
Outros	16,6	9,6	20,9	6,5
	91,9	76,0	82,4	105,0

A MRS pretende investir cerca de R\$ 600 milhões nos próximos cinco anos, entre 2000 e 2004. Desse total, cerca de 30% serão destinados à via permanente, 3% à sinalização, 31% às locomotivas, 26% aos vagões e 10% a outros investimentos. A companhia pretende utilizar 25% de recursos próprios e 75% de recursos de terceiros.

VALORES MOBILIÁRIOS

Os únicos valores mobiliários emitidos pela MRS, no Brasil, que estão em circulação, são ações representativas do seu capital social. A companhia também fez três emissões, no Brasil, de *Commercial Papers* nos valores respectivos de R\$ 168 milhões, R\$ 171,36 milhões e R\$ R\$ 35 milhões, todos devidamente liquidados nos respectivos vencimentos, e emitiu, no mercado internacional, *Senior Notes* (Veja capítulo “Contratos Relevantes – Contratos de Financiamento”).

O capital social da MRS é de R\$ 315.300.000,00, dividido em 340.000.000 de ações sem valor nominal, totalmente subscritas e integralizadas. A atual composição do capital social – indicada no quadro abaixo – resultou das deliberações tomadas na reunião do Conselho de Administração da companhia de 27 de setembro de 1999, na qual foi homologado o aumento do capital social de R\$ 150.000.000,00 para R\$ 315.300.000,00, mediante a subscrição particular e emissão de 190.000.000 novas ações.

ESPÉCIE DE AÇÃO	QUANTIDADE
Ações Ordinárias	188.332.666
Ações Preferenciais Classe “A”	82.076.174
Ações Preferenciais Classe “B”	69.591.160
Total:	340.000.000

Considerando que, nos termos do Estatuto Social da companhia, o Conselho de Administração está autorizado a aumentar o capital social através da emissão de novas ações, bônus de subscrição ou debêntures conversíveis em ações, independentemente de reforma estatutária, até o limite de R\$ 450.000.000,00, o aumento aprovado na reunião referida acima não está refletido no Estatuto da MRS.

As ações ordinárias atribuem ao seu titular o direito a 1 voto nas assembleias gerais da companhia. Tanto as ações preferenciais classe “A” quanto as de classe “B” não conferem ao seu titular direito de voto, mas apresentam como preferência o direito a dividendos 10% maiores do que os atribuídos às ações ordinárias e a prioridade no recebimento do capital, sem prêmio, quando da liquidação da companhia. As ações preferenciais classe “B”, no entanto, podem ser, a qualquer tempo, convertidas em ações ordinárias ou ações preferenciais classe “A”, na proporção de uma ação para outra, por iniciativa do acionista que as detiver.

O Estatuto Social da MRS determina que a distribuição de dividendos não será inferior a 25% do lucro líquido, ajustado conforme prevê a Lei das Sociedades Anônimas.

A companhia possui registro na CVM (código 01749-9) e suas ações são negociadas no mercado de balcão organizado através da Sociedade Operadora do Mercado de Ativos – SOMA, desde dezembro de 1998.

PENDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS E JUDICIAIS

Em 30 de junho de 2000, existiam 1.371 reclamações trabalhistas em curso contra a MRS perante as Varas do Trabalho das cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Resende, Barra do Piraí e Conselheiro Lafaiete, sendo a grande maioria delas decorrente da demissão de empregados remanescentes da RFFSA após a celebração do Contrato de Concessão (Veja capítulo “Recursos Humanos”).

O valor médio de cada reclamação é de aproximadamente R\$ 4.000,00, com possibilidade de êxito média estimada em 60%. O passivo trabalhista de responsabilidade da MRS corresponde a R\$ 3.334.636,76.

Com relação aos processos cíveis, existe um total de 69 ações ajuizadas contra a MRS, sendo: 63 ações de indenização em decorrência de acidentes ferroviários; e 6 ações de ex-funcionários baseadas em doença funcional. A MRS figura como autora em 9 ações de reintegração de posse.

O valor total envolvido nas aludidas demandas é de aproximadamente R\$ 19,0 milhões, valendo ressaltar que a MRS, em observância ao que dispõe o Contrato de Concessão, mantém seguros de responsabilidade civil, cuja franquia é de R\$ 100.000,00, por evento (Veja capítulo “Contratos Relevantes – Apólices de Seguro”), o que limita o valor de eventuais contingências decorrentes de ações indenizatórias, que envolvem os valores mais significativos.

Existe também uma ação popular ajuizada contra a União Federal, o BNDES a RFFSA e os acionistas da MRS, visando à anulação do Contrato de Concessão, do Contrato de Arrendamento e do contrato de venda concernentes à privatização da Malha Sudeste, em cujo polo passivo a MRS foi recentemente incluída. O risco desta ação vir a ser julgada procedente é mínimo.

No que toca ao âmbito administrativo, existem apenas 3 processos administrativos através dos quais o INSS está exigindo da MRS contribuições previdenciárias. Desses processos, somente 1 tem valor expressivo, da ordem de R\$ 23.000,00, envolvendo contribuições previdenciárias devidas por empresas prestadoras de serviços contratadas pela MRS.

A MRS apresentou defesa em todos os processos, ainda pendentes de julgamento, valendo ressaltar que a empresa conta com boas possibilidades de obter na esfera judicial redução significativa do valor cobrado através do lançamento de maior vulto. Ademais, em razão de cláusula contratual constante da generalidade dos contratos de prestação de serviços celebrados pela MRS, a empresa pode compensar eventuais montantes com os quais tenha que arcar por conta de obrigações não cumpridas pelas prestadoras de serviços com os pagamentos a que fazem jus.

No tocante à área tributária, a MRS apresenta apenas uma pendência de maior relevância: trata-se de Auto de Infração lavrado pela Fiscalização do Estado de Minas Gerais, relacionado com o aproveitamento de créditos de ICMS pela companhia, e, bem assim, da incidência desse tributo na prestação de serviço de transporte relacionado com a exportação de mercadorias. Essa autuação importou no lançamento do valor de R\$ 18,9 milhões, e na glosa de créditos de ICMS equivalentes a R\$ 10,0 milhões.

A administração da MRS entende que há sólidos argumentos que fundamentam a adoção do procedimento questionado pela Fiscalização Estadual, razão pela qual acredita serem muito boas as suas chances de êxito.

Adicionalmente, a MRS vem questionando na esfera judicial os recolhimentos devidos a título de CPMF (Emenda Constitucional nº 21), PIS (Medida Provisória nº 1.212) e COFINS (Lei nº 9.718/1999). Os valores questionados ou encontram-se depositados judicialmente ou são objeto de provisão.

TRANSAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

O Edital e o Contrato de Concessão vedam à MRS a realização de transações empresariais e financeiras com os seus acionistas controladores (quer se trate de controle direto ou indireto), ou com pessoas jurídicas em cujo capital social participem seus acionistas controladores, exceto aquelas que estejam associadas à prestação de serviços públicos de transporte ferroviário.

As únicas transações da MRS com partes relacionadas referem-se à prestação de serviço público de transporte ferroviário e foram realizadas nas condições e prazos praticados no mercado, para operações da mesma natureza. A tabela a seguir contém as principais informações acerca de tais transações:

	<i>Em milhares de Reais</i>					
	Contas a Receber ³		Adiantamentos de Clientes ⁴		Receitas da Prestação de Serviços	
	30.06.2000	31.12.1999	30.06.2000	31.12.1999	30.06.2000	31.12.1999
MBR	6.001	6.130	1.692		55.554	41.916
CSN	1.153	2.010	7.826	7.246	13.174	12.253
FERTECO	1.158	955	8.728	6.133	20.717	3.608
USIMINAS	802	649			6.693	3.305
GERDAU	454	420			2.735	2.377
Total	<u>9.568</u>	<u>10.164</u>	<u>18.246</u>	<u>13.379</u>	<u>98.873</u>	<u>63.459</u>

³ As contas a receber de partes relacionadas estão apresentadas no Ativo Circulante, na rubrica “*Contas a Receber de Cientes*”.

⁴ Os adiantamentos recebidos de clientes estão incluídos no Passivo Circulante, na rubrica “*Demais Contas a Pagar*”.

SISTEMA NACIONAL DE DEBÊNTURES

Introdução

As debêntures objeto desta emissão serão negociadas através do Sistema Nacional de Debêntures (“SND”), responsável pelo registro das negociações de debêntures no mercado de balcão, uma das formas possíveis de negociação de debêntures no mercado secundário. O SND é administrado pela ANDIMA e operacionalizado pela CETIP.

Participantes

São membros do SND bancos comerciais, bancos de investimento, bancos múltiplos, sociedades distribuidoras e sociedades corretoras de títulos e valores mobiliários, outras instituições financeiras, pessoas jurídicas não-financeiras, investidores institucionais e companhias emissoras de debêntures.

Dentre os seus participantes podemos destacar três figuras: (i) as companhias emissoras; (ii) os chamados “membros do mercado” (“Membro(s) do Mercado”); e (iii) o banco mandatário.

As companhias emissoras têm as seguintes responsabilidades perante o SND: (i) informar ao administrador do sistema (a) o preço unitário de recompra por ocasião do resgate e (b) os valores relativos ao pagamento de prêmios, juros ou outra remuneração ligada às debêntures; (ii) na hipótese de suspensão de algum evento ligado às debêntures, como, por exemplo, o não pagamento de juros ou de principal, após tal suspensão ser devidamente aprovada pelos órgãos competentes da companhia emissora e pelo agente fiduciário, comunicar com pelo menos um dia de antecedência ao administrador do sistema a suspensão do evento; e (iii) comunicar ao superintendente-geral do sistema qualquer informação de que tenha conhecimento que possa de alguma maneira afetar direta ou indiretamente a negociação de suas debêntures.

Caso a companhia emissora (i) tenha sua falência decretada; (ii) não realize o pagamento do valor de principal das debêntures (ressalvada a hipótese de comunicação prévia ao administrador do sistema indicada acima); ou (iii) não pague

os valores devidos ao SND em função da utilização do sistema no prazo previsto, as debêntures de sua emissão serão bloqueadas e deverão ser retiradas do sistema.

São considerados Membros do Mercado os bancos comerciais, os bancos de investimento, os bancos múltiplos, as sociedades distribuidoras e as sociedades corretoras de títulos e valores mobiliários, autorizados pela CVM e pelo Banco Central do Brasil a operar no mercado de capitais.

Podem atuar como banco mandatário os bancos comerciais e os múltiplos. Ao banco mandatário cabe operacionalizar o exercício dos direitos relativos às debêntures por parte dos debenturistas. Dentre as responsabilidades do banco mandatário incluem-se: (i) atuar como liquidante do emissor; (ii) verificar a quantidade, série e emissão das debêntures registradas no sistema, por ocasião da entrada e saída delas no sistema; (iii) conferir os registros no sistema de debêntures que não serão repactuadas; (iv) efetuar, nos termos da escritura de emissão das debêntures, a conversão das debêntures em ações, se for o caso; (v) por ocasião do resgate parcial de debêntures indicar aquelas que foram sorteadas, bem como o preço de resgate; e (vi) verificar o pagamento dos juros registrados no sistema.

Propriedade Fiduciária

Para que as debêntures entrem no sistema, elas são fiduciariamente transferidas à CETIP. A propriedade fiduciária consiste na transmissão da propriedade pelo fiduciante ao proprietário fiduciário que, para todos os fins legais, adquire a propriedade do bem alienado. O proprietário fiduciário, por sua vez, se obriga perante o fiduciante e seus sucessores a observar, no exercício do direito de propriedade, certas limitações e a até mesmo a alienar o bem ao fiduciante ou a seus sucessores.

A transferência da propriedade em caráter fiduciário à CETIP permite a livre negociação das debêntures no sistema, uma vez que, a despeito das várias negociações de que uma debênture pode ser objeto, a sua propriedade permanece com a CETIP. À medida que a debênture é negociada, são alterados os registros nas contas do SND.

Na qualidade de proprietária fiduciária, a CETIP se obriga a valer-se do seu direito de propriedade somente com fins de permitir que o debenturista negocie seu título e exerça seus direitos sob as debêntures. Outra limitação à qual a CETIP se

sujeita diz respeito aos rendimentos auferidos sob as debêntures, que são automaticamente transferidos aos debenturistas, sendo a CETIP apenas uma “ponte” entre a emissora e estes últimos.

Registro das Debêntures e Titularidade dos Debenturistas

As contas existentes no SND classificam-se em dois grupos: (i) contas de participantes e (ii) contas de clientes de Membros do Mercado. Cada Membro do Mercado terá uma destas últimas contas, onde serão lançadas todas as operações de todos os seus clientes. Nas contas de cliente do Membro do Mercado deve ser feito o depósito/retirada de debêntures, como também a liquidação financeira relativa aos créditos representados pelas debêntures. Em outras palavras, nelas serão lançados os créditos e débitos relacionados (a) às operações de negociação das debêntures; (b) a resgate, juros, atualização monetária ou quaisquer outros direitos relativos às debêntures; (c) ao desconto de imposto de renda na fonte, de responsabilidade do Membro do Mercado; (d) aos encargos devidos em função da participação no sistema ou exercício de direitos.

A diferença básica entre as contas de participantes e as contas de clientes de Membros do Mercado está em que estas últimas têm no SND apenas um registro sintético onde, sem a identificação do debenturista, são lançadas as operações de depósitos/retiradas de debêntures ou conversão destas em ações, se for o caso. Isso não significa, entretanto que não exista um registro analítico sobre tais contas. Tal registro existe, mas não é de responsabilidade do SND, ficando a cargo do Membro do Mercado do qual o debenturista é cliente.

A titularidade das debêntures é presumida de duas maneiras: (i) quando o titular é participante do sistema, como, por exemplo, um investidor institucional, pelo crédito efetuado na sua posição própria de títulos e pelos documentos que originaram tal crédito; ou (ii) quando o titular é cliente de um Membro do Mercado, e portanto, não participa diretamente do sistema, pelas notas de compra que lhe foram fornecidas pelo Membro do Mercado do qual é cliente.

Debêntures e Operações do Sistema

Ao SND cabe atualizar automaticamente, de acordo com os prazos e condições das debêntures ali registradas, todos e quaisquer valores atribuídos às

debêntures, quer sejam eles provenientes de juros, atualização monetária ou ainda de outra forma prevista de rendimento. Também automaticamente, antes do vencimento de qualquer obrigação relativa às debêntures, o sistema expedirá notificação à companhia emissora e/ou a seus representantes comunicando o valor total por aquela devido. O resgate antecipado das debêntures não é automático, devendo a companhia emissora solicitar tal resgate à CETIP.

A ANDIMA e a CETIP não têm qualquer responsabilidade pelo não pagamento por parte da companhia emissora dos valores devidos sob as debêntures, informando os valores que lhe seriam devidos. Quaisquer pagamentos que a companhia emissora venha a efetuar aos debenturistas a título de reparação pelos danos causados em função do atraso só poderão ser efetuados através do sistema caso atendam a todos os debenturistas de forma equânime, para que aquele que venha a adquirir a debênture no futuro saiba as suas condições atuais, como, por exemplo, acordo efetuado pela emissora e os debenturistas quanto à prorrogação dos juros. A transferência das debêntures na pendência de qualquer pagamento transfere também ao comprador o direito ao recebimento dos valores em atraso.

Uma vez registradas no sistema, todas as operações relativas às debêntures devem ser realizadas através do SND, o que não impede, entretanto, que a companhia emissora retire as debêntures de sua emissão do SND, hipótese em que estas serão entregues aos seus respectivos titulares. Tal entrega se dá mediante o registro das debêntures em livro de registro das debêntures nominativas.

O SND registrará, entre outros, os seguintes negócios relativos às debêntures: (i) venda definitiva; (ii) venda com recompra ou revenda com ou sem preço unitário fixado; (iii) antecipação de recompra ou revenda; (iv) caução das debêntures.

Liquidação Financeira

Nas contas mantidas no SND deve ser realizada, basicamente, a liquidação financeira das debêntures. Nelas serão lançados os créditos e débitos relativos (i) às operações de negociação das debêntures; (ii) resgate, juros, atualização monetária ou quaisquer outros direitos relativos às debêntures; e (iii) desconto de imposto de renda na fonte.

A liquidação financeira das debêntures, quer em função de operações ligadas à sua negociação, quer se trate de juros, atualização monetária ou qualquer outro

direito ligado às mesmas, só se dará mediante ordem do responsável pela liquidação ao banco mandatário, que centraliza todas as ordens de liquidação ligadas às debêntures e efetua a liquidação destas no sistema.

O banco mandatário, após o recebimento de todas as ordens de liquidação, as encaminha aos bancos nos quais os debenturistas mantêm contas de depósito à vista, a fim de que as ordens sejam liquidadas. Caso tais ordens não sejam aceitas, em função, por exemplo, de insuficiência de saldo em conta, a operação é automaticamente cancelada. As operações também são automaticamente canceladas caso o emitente da ordem de liquidação sofra processo de falência ou de intervenção ou liquidação extrajudicial.

A insuficiência de recursos na conta de depósito à vista daquele que emitiu a ordem ou pela decretação de sua falência, intervenção ou liquidação extrajudicial não transfere à ANDIMA, à CETIP, ou ao banco mandatário a responsabilidade pela liquidação financeira da operação.

Após o encerramento das atividades diárias do sistema cada participante que realizou qualquer negócio ou que tenha direito, em função dos títulos depositados, a algum recebimento no dia receberá o chamado “Documento Consolidado de Operações”, que conterá todas as características das suas operações e/ou direitos a receber e que é o único documento comprobatório de suas operações no sistema.