



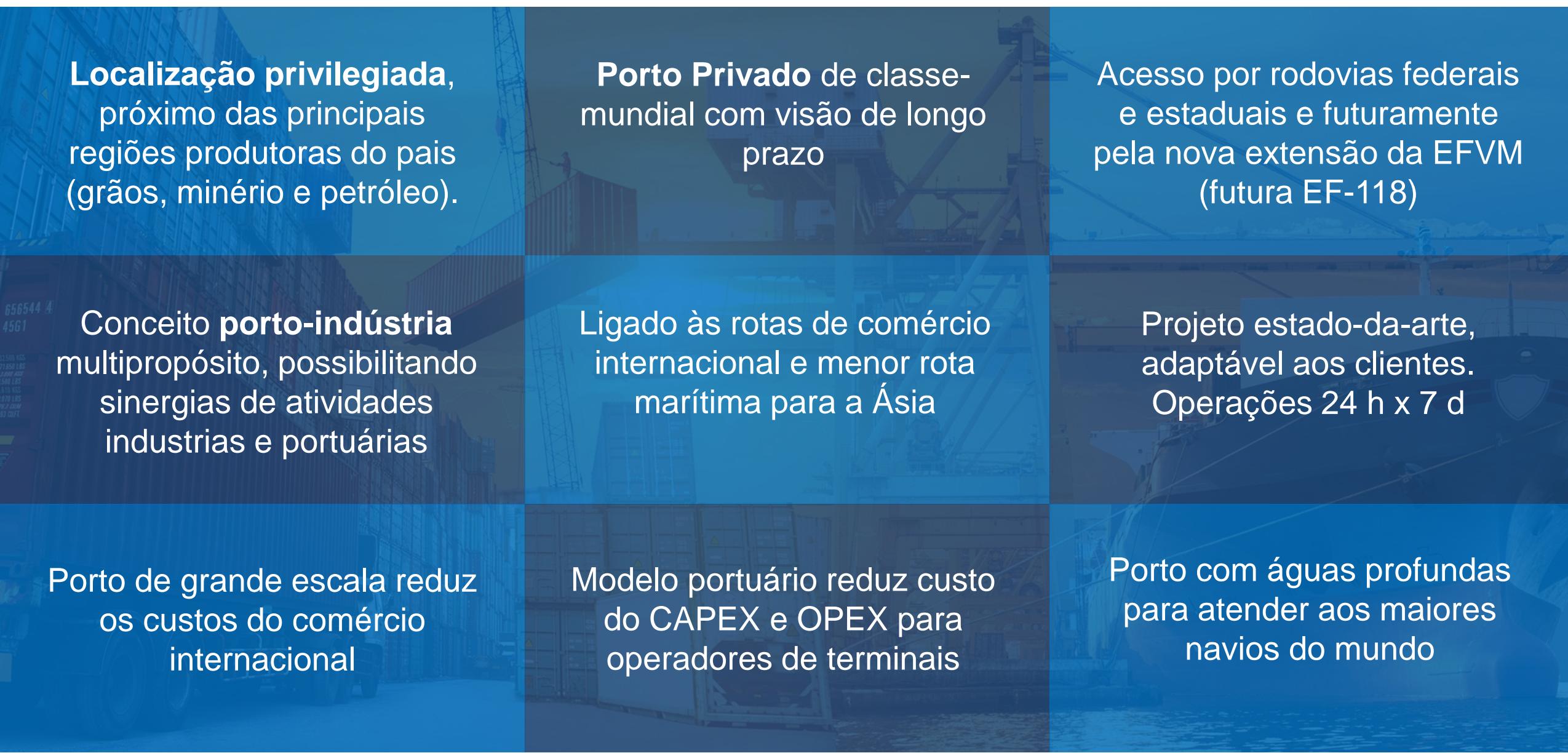
PORTO CENTRAL
MAIS QUE UM PORTO



Por que Brasil?

- 10^a economia mundial, com grande potencial de crescimento estável.
- É um dos maiores produtores e exportadores de minério de ferro, soja e milho, açúcar, café, carne, petróleo, entre outros. O país ainda é um dos maiores importadores de combustíveis (gasolina, diesel, nafta), fertilizantes, autopeças e diversos bens de consumo.
- A região do Brasil que movimenta os maiores volumes de carga, é a Região Sudeste, que inclui os estados de Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro e São Paulo, uma das mais ricas do país e com um mercado consumidor acima de 100 mln de pessoas.
- O potencial de crescimento do Brasil só pode ser alcançado se existir infraestrutura adequada e competitiva. É por isso que o país prioriza investimentos em infraestrutura de grande escala, como o Porto Central.

PORQUE PORTO CENTRAL



Localização privilegiada, próximo das principais regiões produtoras do país (grãos, minério e petróleo).

Conceito **porto-indústria** multipropósito, possibilitando sinergias de atividades industriais e portuárias

Porto de grande escala reduz os custos do comércio internacional

Porto Privado de classe-mundial com visão de longo prazo

Ligado às rotas de comércio internacional e menor rota marítima para a Ásia

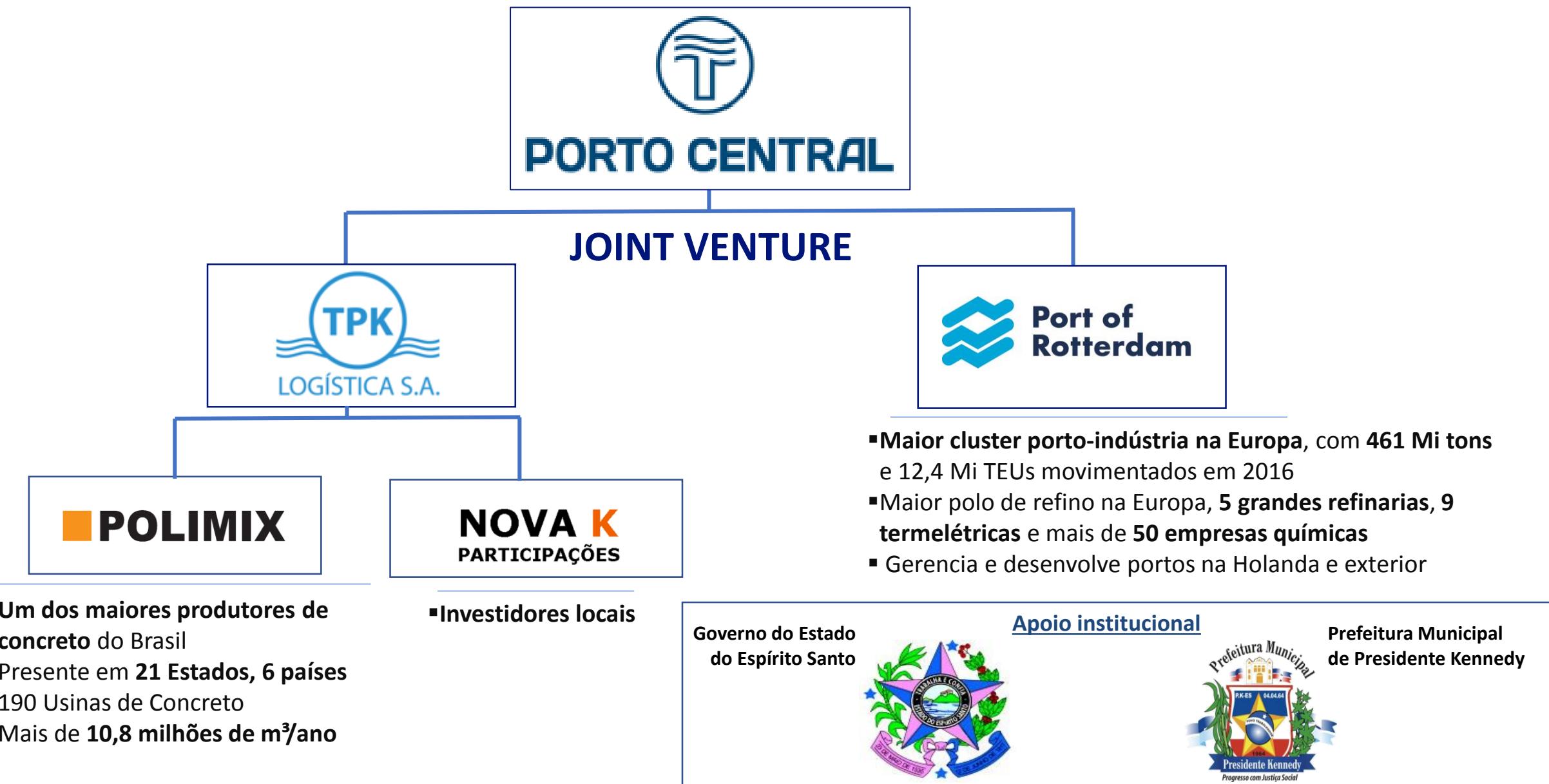
Modelo portuário reduz custo do CAPEX e OPEX para operadores de terminais

Acesso por rodovias federais e estaduais e futuramente pela nova extensão da EFVM (futura EF-118)

Projeto estado-da-arte, adaptável aos clientes. Operações 24 h x 7 d

Porto com águas profundas para atender aos maiores navios do mundo

ACIONISTAS DO PORTO CENTRAL



REDE MUNDIAL DE PORTOS

O PORTO DE ROTERDÃ desenrolva uma aliança portuária mundial, a fim de permitir o desenvolvimento de parcerias globais de forma que empresas se conectem a mercados em crescimento e se estabeleçam perto de vias de comércio existentes e emergentes.



AYOUT



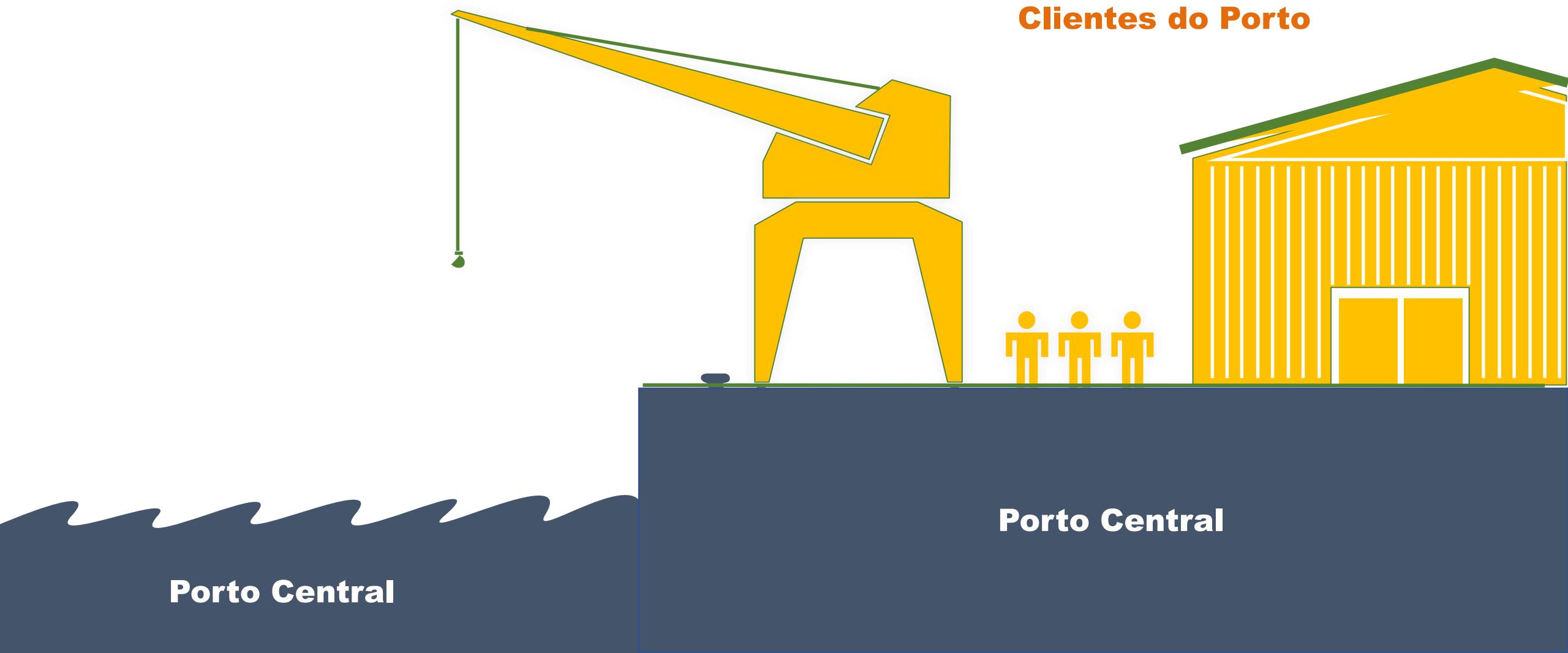
- | | | | | |
|-------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|--|--|
| 1 Terminal de GNL | 3 Terminal de Grãos | 9 Tancagem de Granéis Líquidos | 13 Terminal de Minério de Ferro | 17 Armazéns e indústrias de valor agregado |
| 2 Piers de Minério de Ferro | 5 Unid. Transf. de Óleo Cru | 10 Terminal de Carga Geral | 14 Terminais futuros e Área Industrial | 18 Escritórios |
| 6 Piers de Granéis Líquidos | 7 Terminal de Contêiner | 11 Base de Apoio Offshore | 15 Cluster de Energia | 19 Heliporto |
| 4 Terminal de Granéis Sólidos | 8 Terminal de Fertilizantes | 12 Estaleiros | 16 ZPE | |

Modelo de Gestão

Similar ao modelo utilizado no Porto de Roterdã e no Porto e Freezone de Sohar

Porto Central > Responsável pela infraestrutura básica (dragagem, canal de acesso, quebra—mares, canais internos, píeres e cais, vias de acesso, ligação das diversas utilidades).

Clientes > Responsáveis pela superestrutura (terraplanagem, pavimentação, concretagem, equipamentos, instalações e armazéns, vias internas e utilidades internas, operação e mão-de-obra do terminal).



LOCALIZAÇÃO PORTO CENTRAL

- No centro da costa brasileira, área ideal para operações eficientes com navios de longo curso e cabotagem
- Área ideal para consolidação de um hub logístico e de distribuição de cargas na América Latina
- Próximo aos maiores centros produtores e consumidores
- Próximo a principal região de produção agrícola e mineral
- Próximo aos principais campos offshore de petróleo e gás

DISTÂNCIAS:

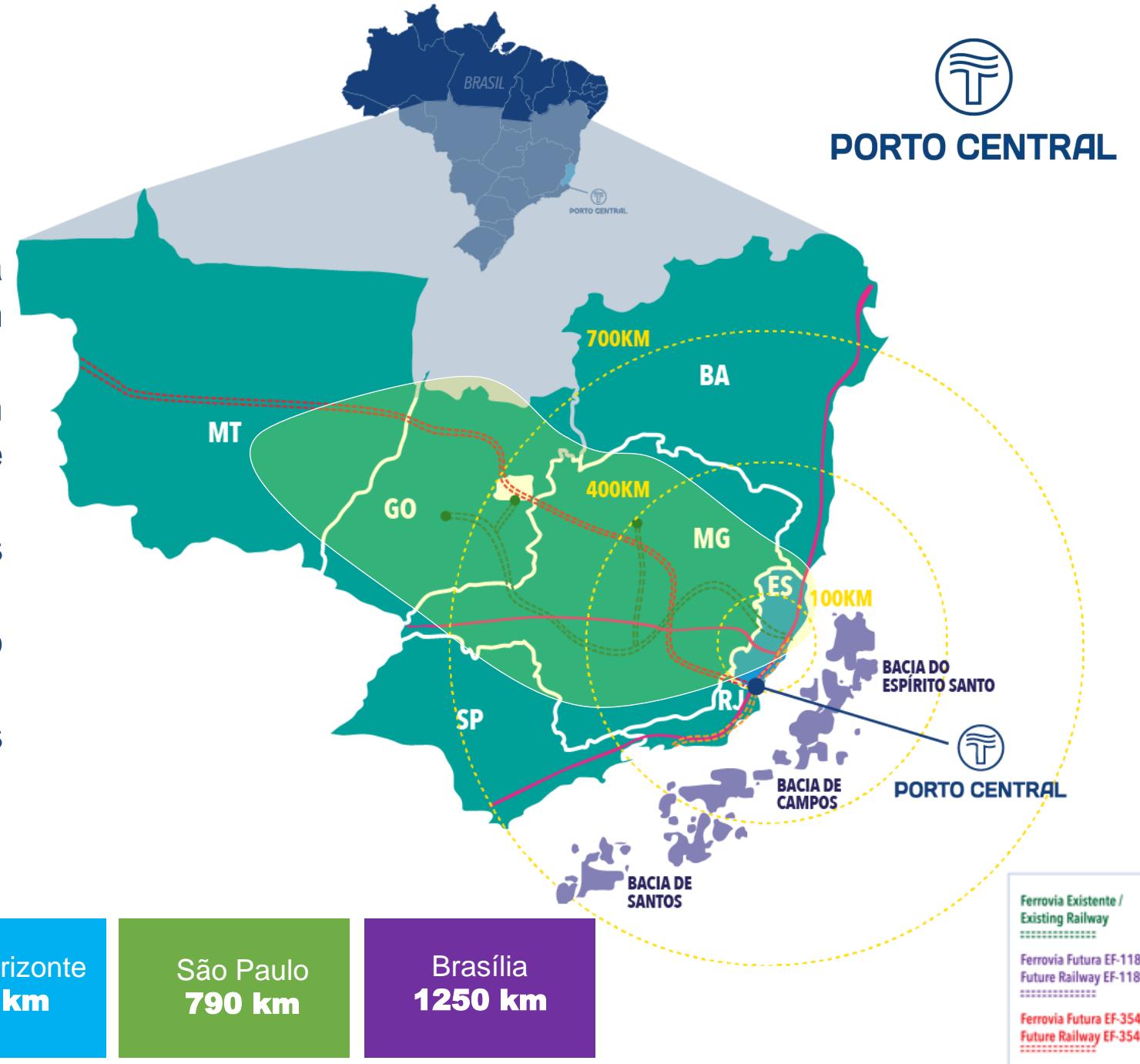
Vitória
150 km

Rio de Janeiro
360 km

Belo Horizonte
520 km

São Paulo
790 km

Brasília
1250 km



ESTADO DO ESPÍRITO SANTO TEM UM AMBIENTE DE NEGÓCIO AMIGÁVEL



- ✓ GOVERNO ESTÁVEL COM REGRAS CLARAS E TRANSPARENTES
- ✓ ECONOMIA EQUILIBRADA E DIVERSIFICADA
- ✓ FORÇA DE TRABALHO QUALIFICADA
- ✓ CAPITAL DO ESTADO, VITÓRIA, É O 3º MELHOR LUGAR PARA VIVER DENTRE AS GRANDES CIDADES BRASILEIRAS
- ✓ VALE, FIBRIA, NESTLE, PETROBRAS, COCA COLA, E ESTALEIRO JURONG, ENTRE OUTRAS, TEM OPERAÇÕES IMPORTANTES NO ESPÍRITO SANTO

RODOVIA



Projeto de melhorias das rodovias estaduais em andamento pelo DER-ES e PK

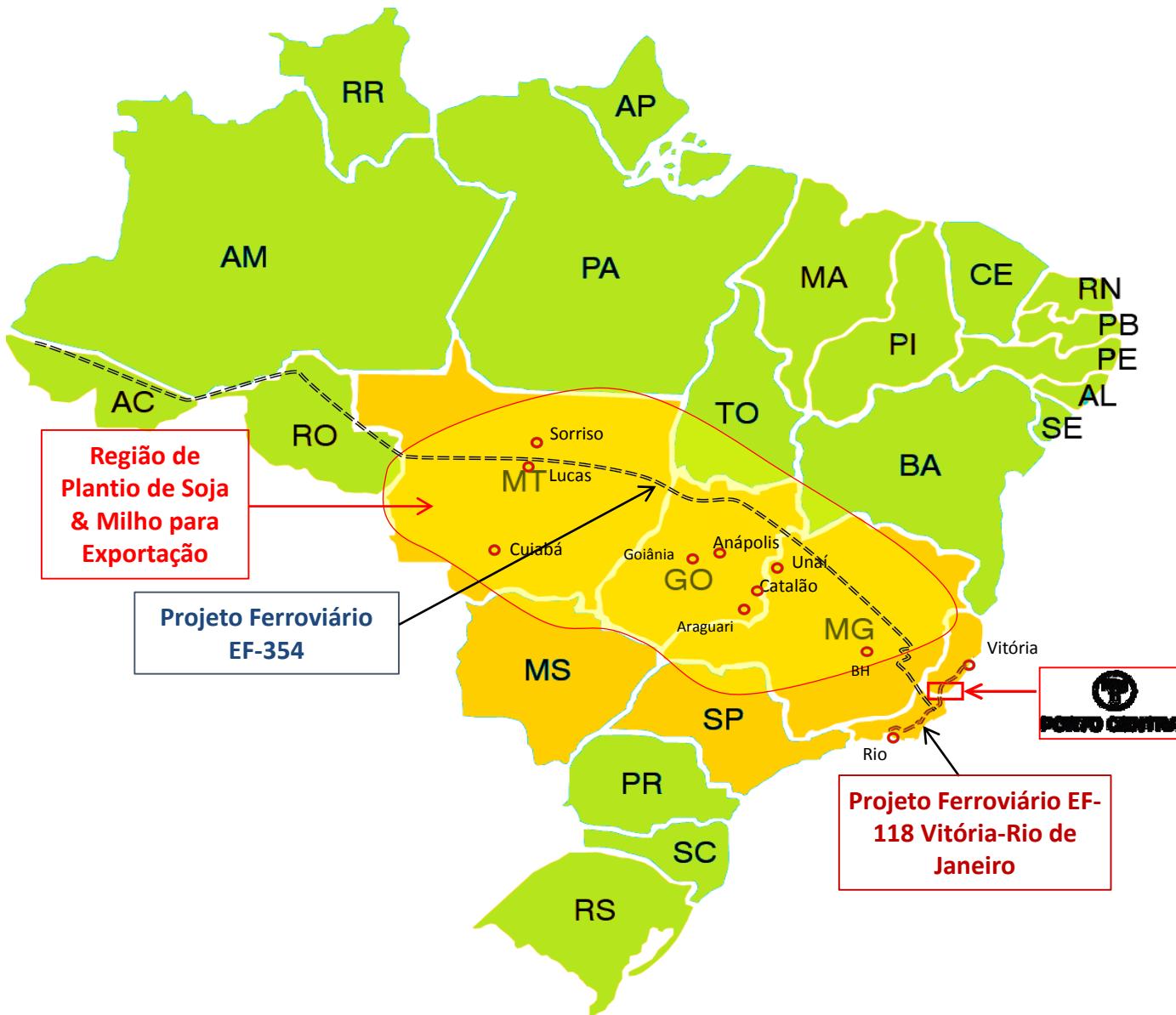
- Contorno da Rod. do Sol
- Contorno na sede da ES-162
- Extensão da ES-297 da BR-101 até o porto

FERROVIA EF-118

- Extensão Ferroviária da EFVM (Vitória – Minas Gerais) de Vitória ao Porto Central (parte da planejada EF-118 de Vitória ao Rio de Janeiro). A Ferrovia está sendo tratada com a Vale e ANTT como parte da renovação da concessão da EFVM.
- Será importante para o escoamento de minério de ferro, grãos, contêineres, carga geral e outras commodities.
- Bitola Mista (Larga e Métrica) até o Porto Central.



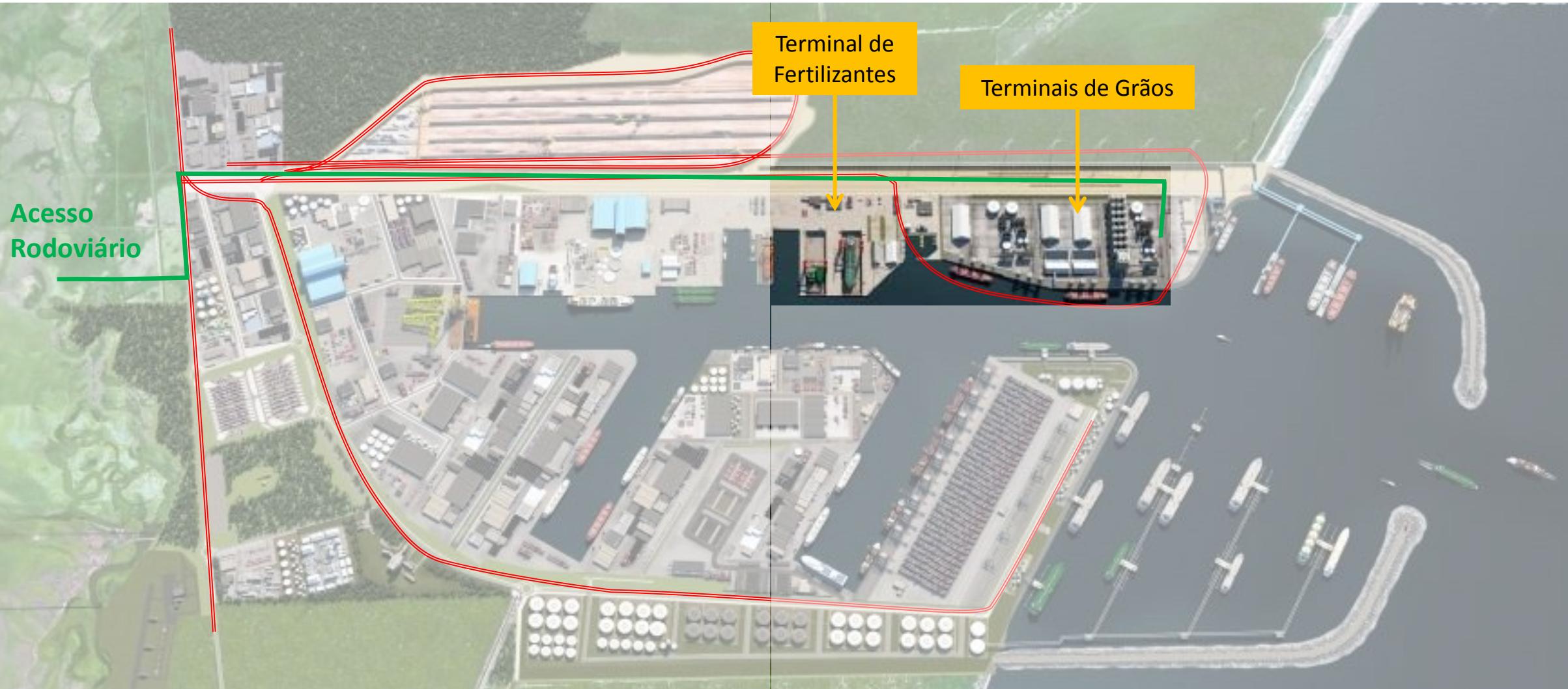
FUTURA FERROVIA EF-354



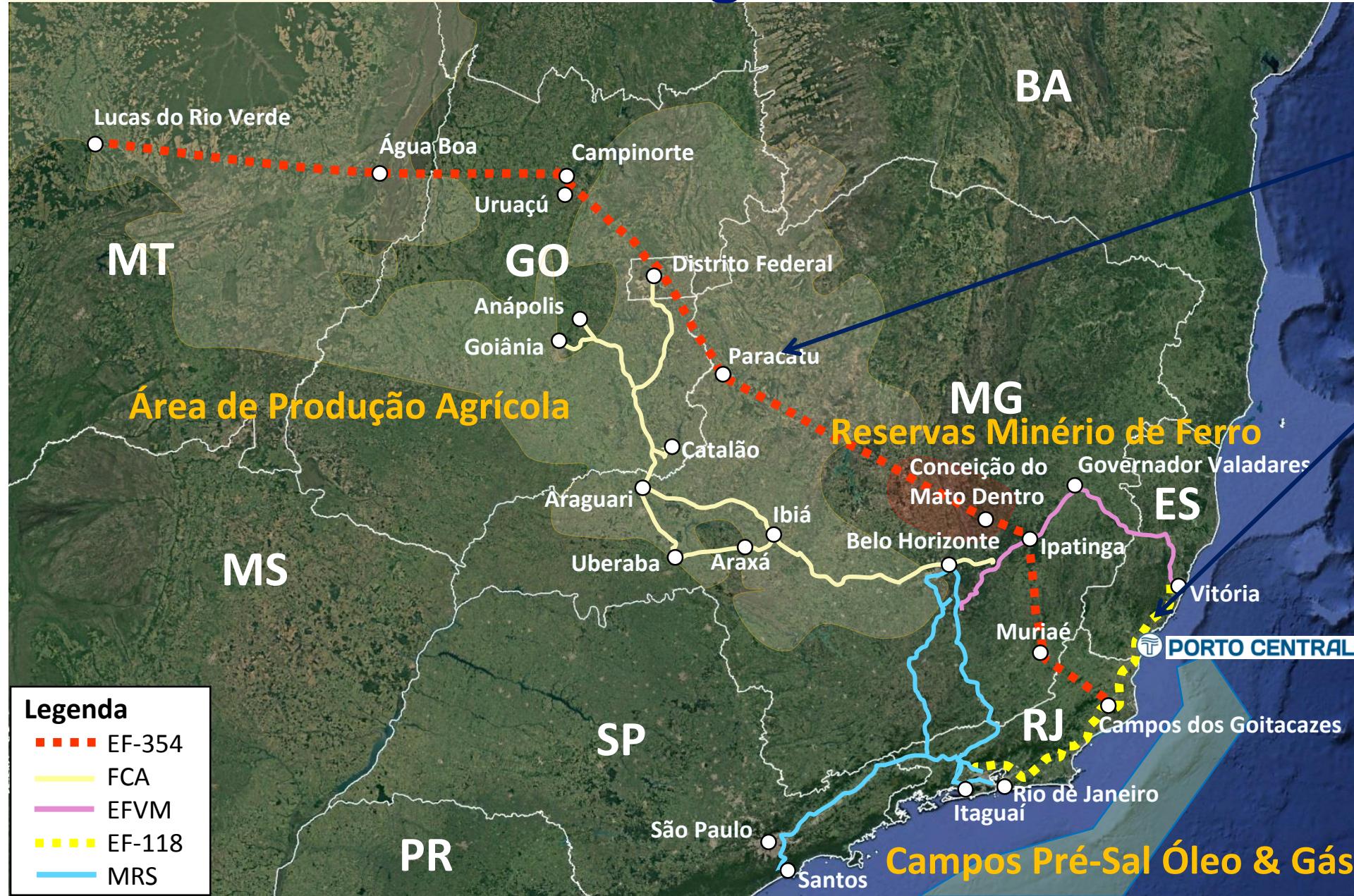
Está em estudo à futura EF-354 Transcontinental, que ligará a EF-118 (Vitória – Rio de Janeiro), com enrocamento perto do Porto Central, ao Centro-Oeste do Brasil. Esse projeto permitirá outra alternativa econômica para exportação e importação de carga de longa distância.

Conexão Rodovia e Ferrovia – T.Grãos

Ferrovia EF-118



O novo “Corredor Logístico Centro-Sudeste”



FERROVIA
EF-354 - 2700 Km

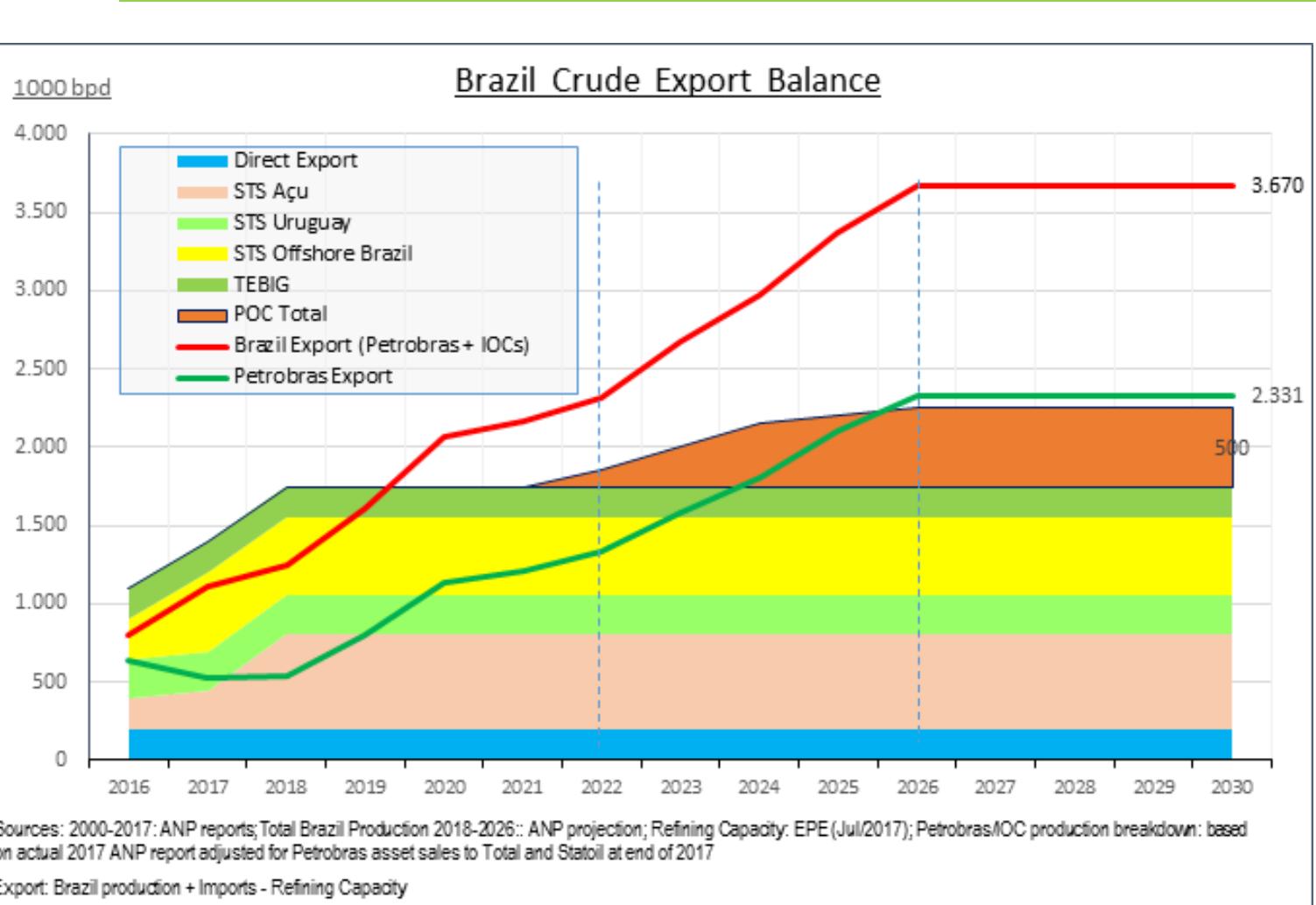
FERROVIA
EF-118 – 577 Km



As ferrovias serão concessões do governo federal.

PETRÓLEO

- ✓ A produção do Pré-Sal transformou o Brasil em um importante player da Indústria de Óleo & Gás.
- ✓ A produção de petróleo no Brasil está projetado para continuar crescendo e atingir mais de 5 Mi de barris/dia em 2026.

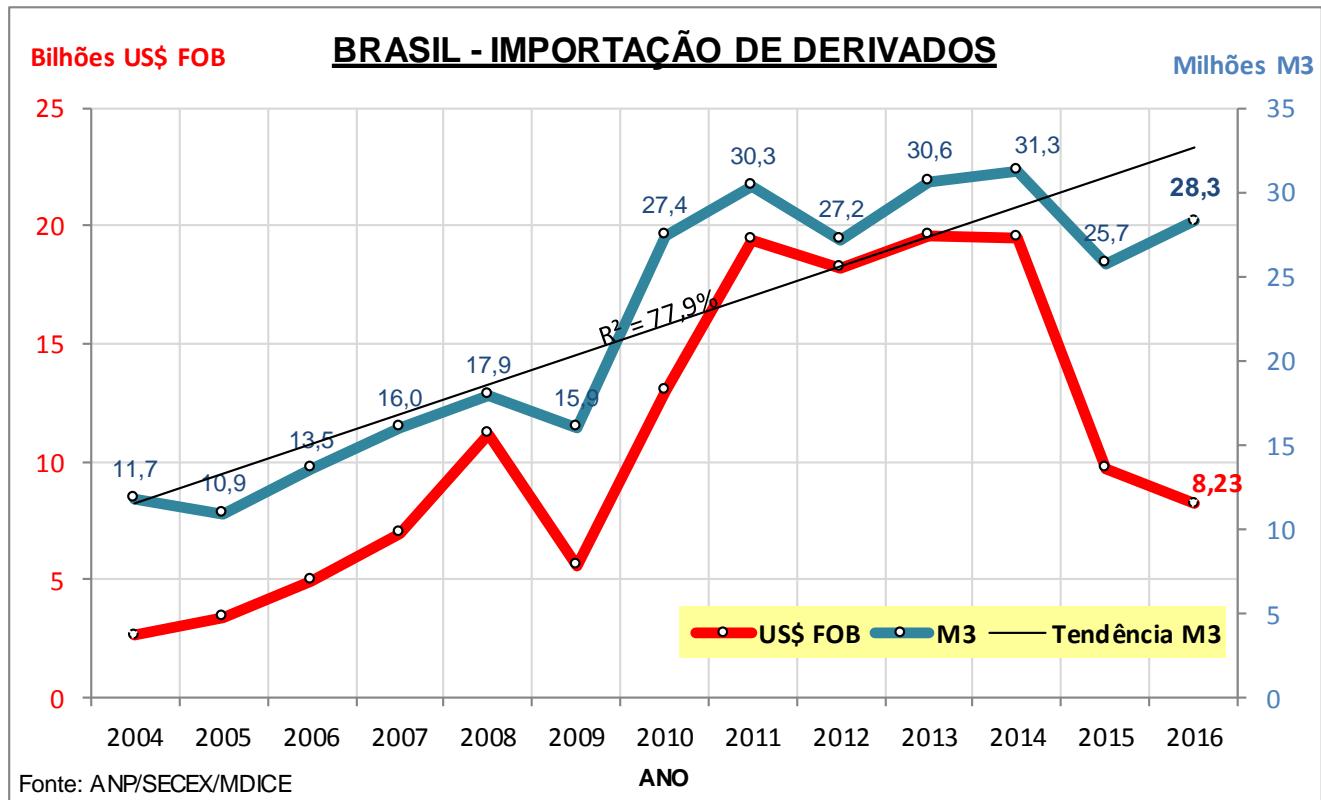


- ✓ Maior parte desse volume é voltado para a exportação, o que necessita de um porto de grande calado para transbordo de petróleo cru
- ✓ Porto Central terá 25 metros de profundidade para receber navios VLCC's.



IMPORTAÇÃO DE DERIVADOS

A importação de derivados tem se tornado importante nas estatísticas brasileiras de comércio



Porto Central oferece instalações para derivados de petróleo, incluindo:

- Blendagem de biocombustível e estocagem
- Área dedicada de estocagem
- Berços dedicados ou compartilhados
- Possível construção de refinaria na retroarea do Porto (distrito industrial)



INDÚSTRIAS A SERVIÇO DO ÓLEO & GÁS

Terminal Profundo (-25m) de Petróleo e GNL



Unidade de Transferência de Petróleo Cru de Navios Coletores de Plataforma para VLCC



Parque de Tancagem de Granéis Líquidos, incluindo Óleo cru, Combustíveis e Químicos



Pit Ultra Profundo p/ Teste de Plataforma



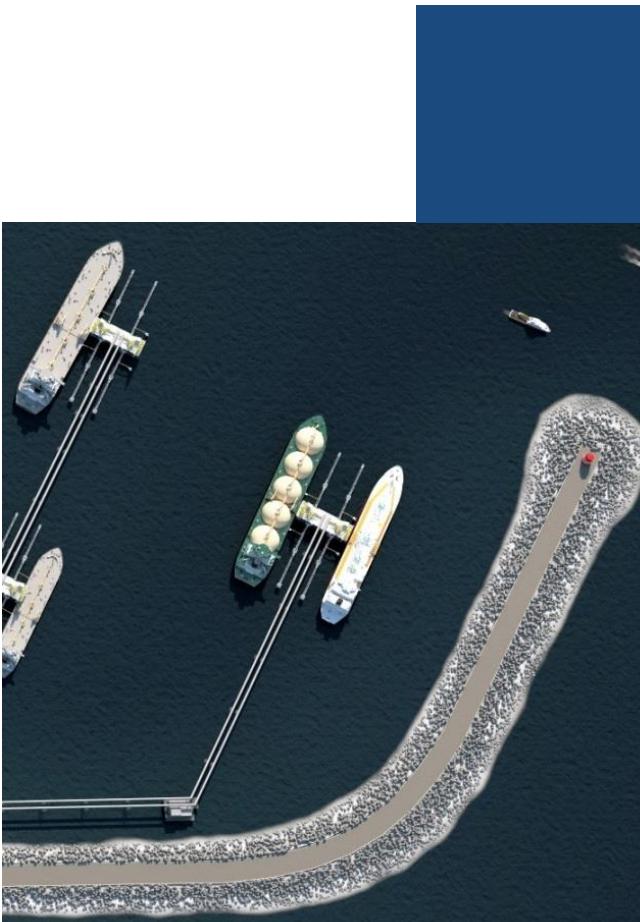
Terminal de Offshore Supply



Montagem / Integração de Módulos

TERMINAL DE GNL

- ✓ Navios gaseiros de alta capacidade de GNL (Q-MAX)
- ✓ Navios regaseificadores flutuantes (FSRU)
- ✓ Opcional unidade de regaseificação em terra
- ✓ Capacidade de regaseificação inicial: 20 M m³/dia
- ✓ Armazenamento independente em tanques de GNL é possível



PORTO CENTRAL

POLO DE GERAÇÃO DE ENERGIA

- ✓ O Espírito Santo é importante “importador” de eletricidade, com 50% vindo de outros Estados
- ✓ ES atendido por linhas de AT de centenas de km (perdas, interrupções, alto custo)
- ✓ Oportunidade para Polo Energético no Porto Central



INDÚSTRIA DE APOIO OFFSHORE

- ✓ Até 14 berços para PSVs, Lançadores de Tubulação, de Perfuração, Transportadores de Equipes, etc.
- ✓ Armazéns
- ✓ Tanques de combustíveis e água
- ✓ Manuseio de Produtos Químicos como bentonita
- ✓ Tratamento de Rejeito
- ✓ Área total: 50 hectares, expansível
- ✓ Calado: 10 metros
- ✓ Capacidade de 4.000 atracações por ano



O Porto Central terá uma base de grande porte para atender embarcações offshore



CARGA GERAL

- ✓ Blocos de Mármore & Granito (export.)
- ✓ Veículos via Terminal Ro-Ro (import. & export.)
- ✓ Cereais (malte & trigo import.)
- ✓ Produtos Siderúrgicos (import.)
- ✓ Minerais Concentrados (export.)
- ✓ Ferro Gusa (export.)
- ✓ Coque de Petróleo (import.)
- ✓ Fertilizantes durante Fase 1 (import.)
- ✓ Contêineres

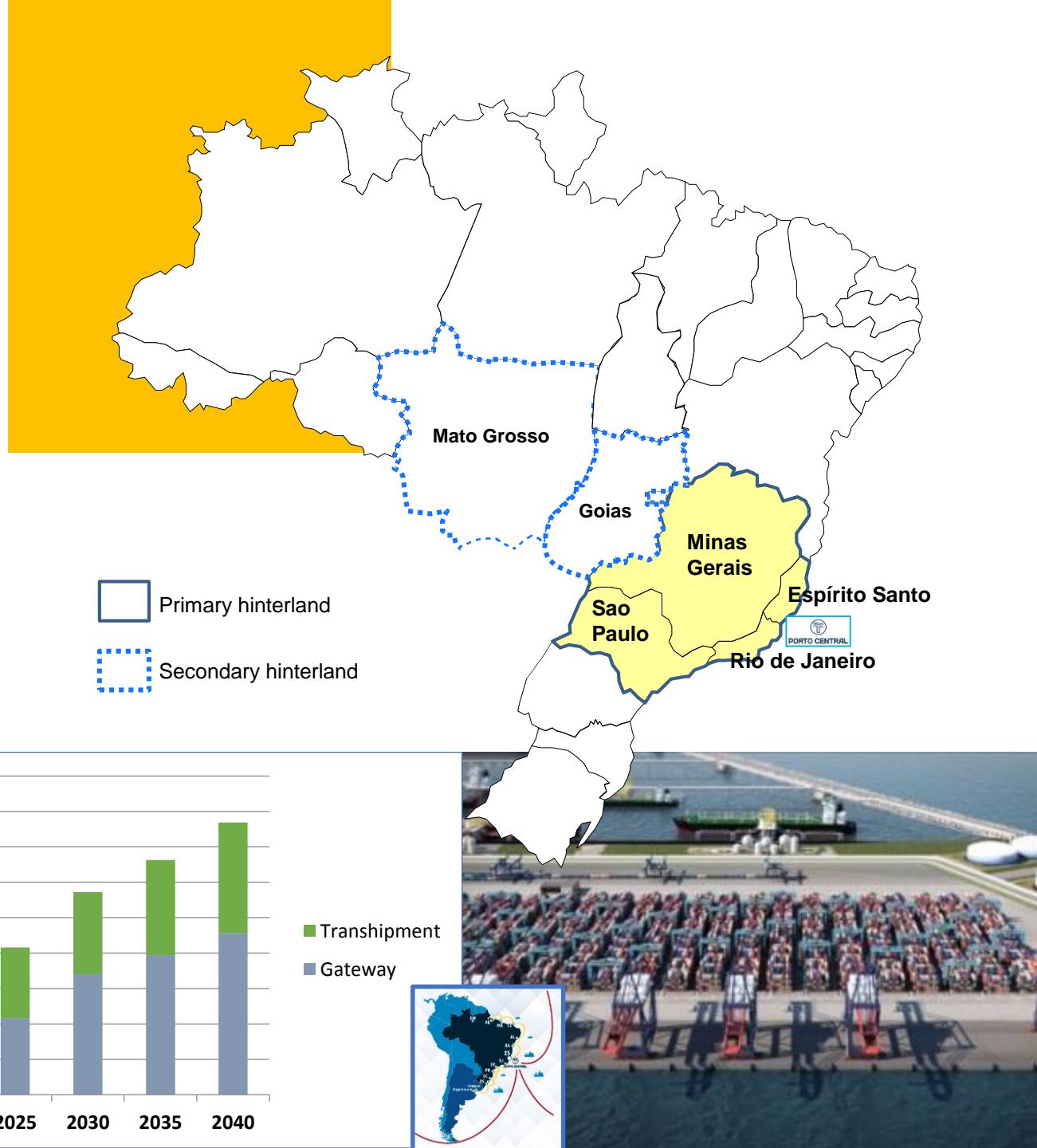


O Terminal de Carga Geral manuseará diversos tipos de cargas de forma eficiente



TERMINAL DE CONTÊINER – PORTO HUB

- Navios contêineiros continuam crescendo (~12.000, 14.000, 18000 TEUs) e navios maiores reduzem custo e exigem portos com calados maiores
- A Costa Sudeste Brasileira é limitada a 13,5 m e navios de 5.000 TEUs
- Linhas marítimas atualmente fazendo “pinga-pinga” chamando diversos portos 2 vezes, gerando custo alto
- O maior tráfego de contêineres do Brasil é com a Ásia
- O Brasil não tem um hub verdadeiro e a localização estratégica do Porto Central privilegia o desenvolvimento de um verdadeiro hub.
- Terminal de Contêineres do Porto Central terá 16 m de profundidade, 1400 m de cais, sem restrição de manobra, acesso rodoviário e com custos baixos, recebendo navios da ordem de 12.000 TEUs ou mais
- Com transhipment e navios feeders, a costa brasileira e a América Latina podem ser atendidos a partir do Porto Central
- Tráfego inicial: 150.000 TEUs em 2021
- Transbordo: iniciando em 2025 com 200.000 TEUs



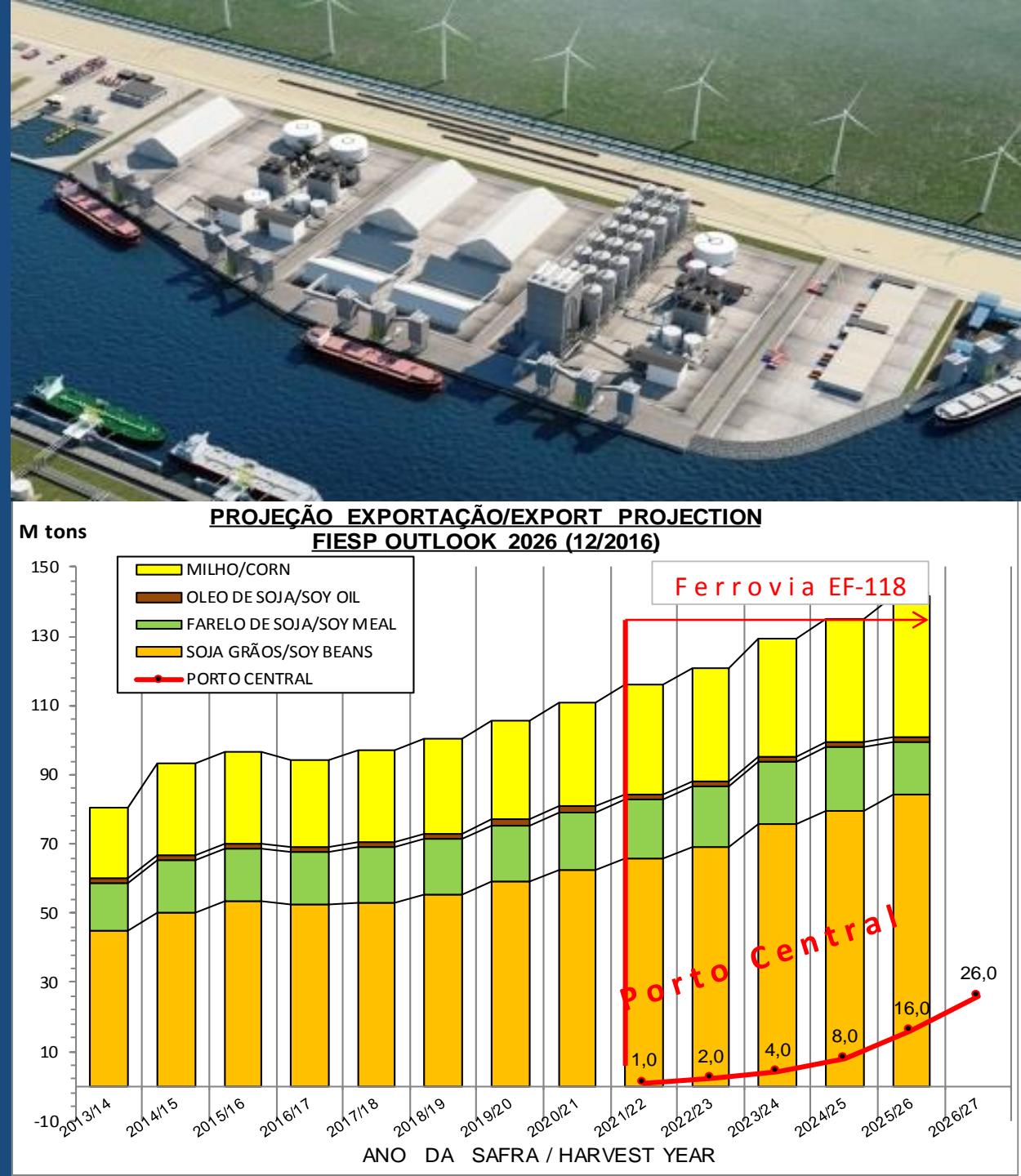
MINÉRIO DE FERRO COM FERROVIA

- O Porto Central está localizado próximo das reservas de minério de ferro no Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais, que representa 73% das reservas do país e 70% da produção do país.
- Uma vez a Ferrovia EF-118 esteja construída, o Porto Central será capaz de receber minério de ferro do Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais através da ferrovia existente EFVM da VLI que chega até Vitória, e mais tarde diretamente através da Ferrovia EF-354 que também cruzará o Quadrilátero.
- Porto Central oferece grande pátio de minério e píeres de minério com até 25 metros de profundidade para receber Valemax's.



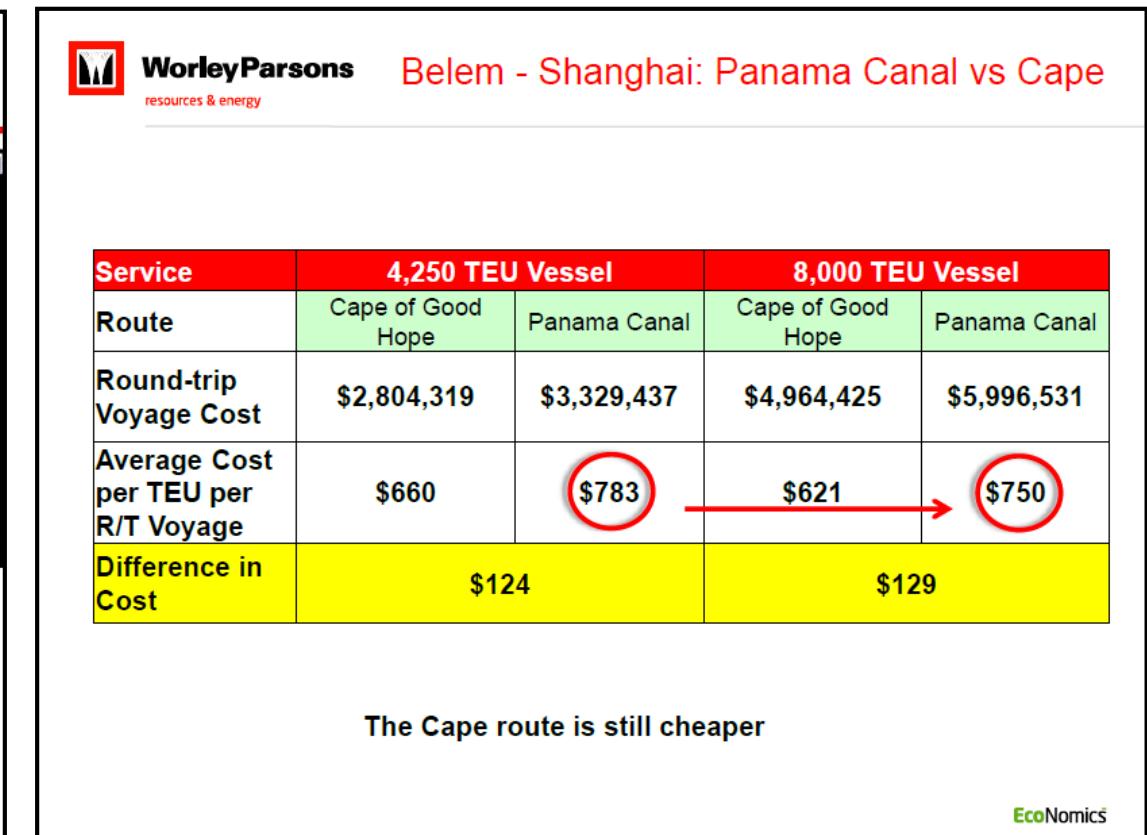
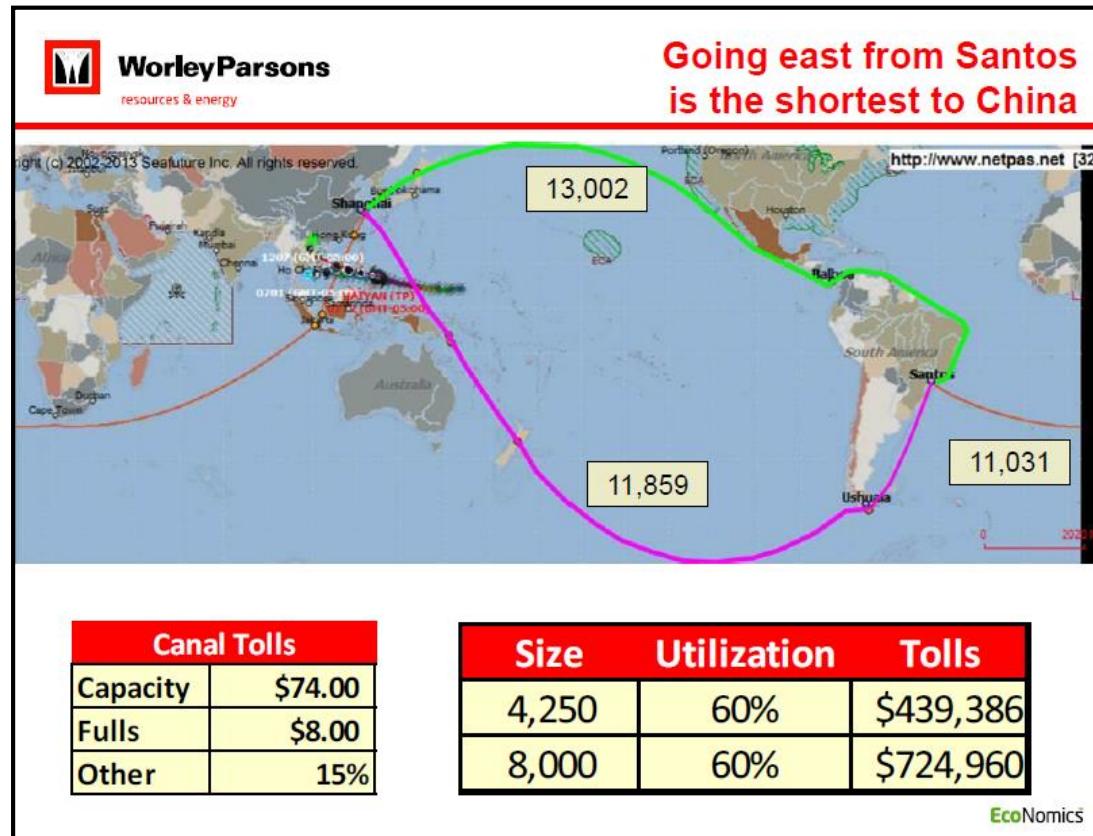
Terminal de Grãos

- ✓ O Porto Central desenvolve infraestrutura estado-da-arte para Terminais Especializados para a movimentação de Grãos para até 26 mln tons/ano e tem a intenção de exportar grãos já na primeira fase do projeto.
- ✓ A demanda de exportação de commodities agrícolas continuará crescendo significativamente. O porto servirá como uma nova solução logística competitiva e possibilitará a ampliação do atual market-share do Brasil.
- ✓ O Porto Central está desenvolvendo infraestrutura necessária para movimentação de diversas cargas gerais, incluindo fertilizantes que continuarão sendo importados para apoiar a crescente produção de grãos, entre outros produtos que possibilitarão importante carga de retorno.

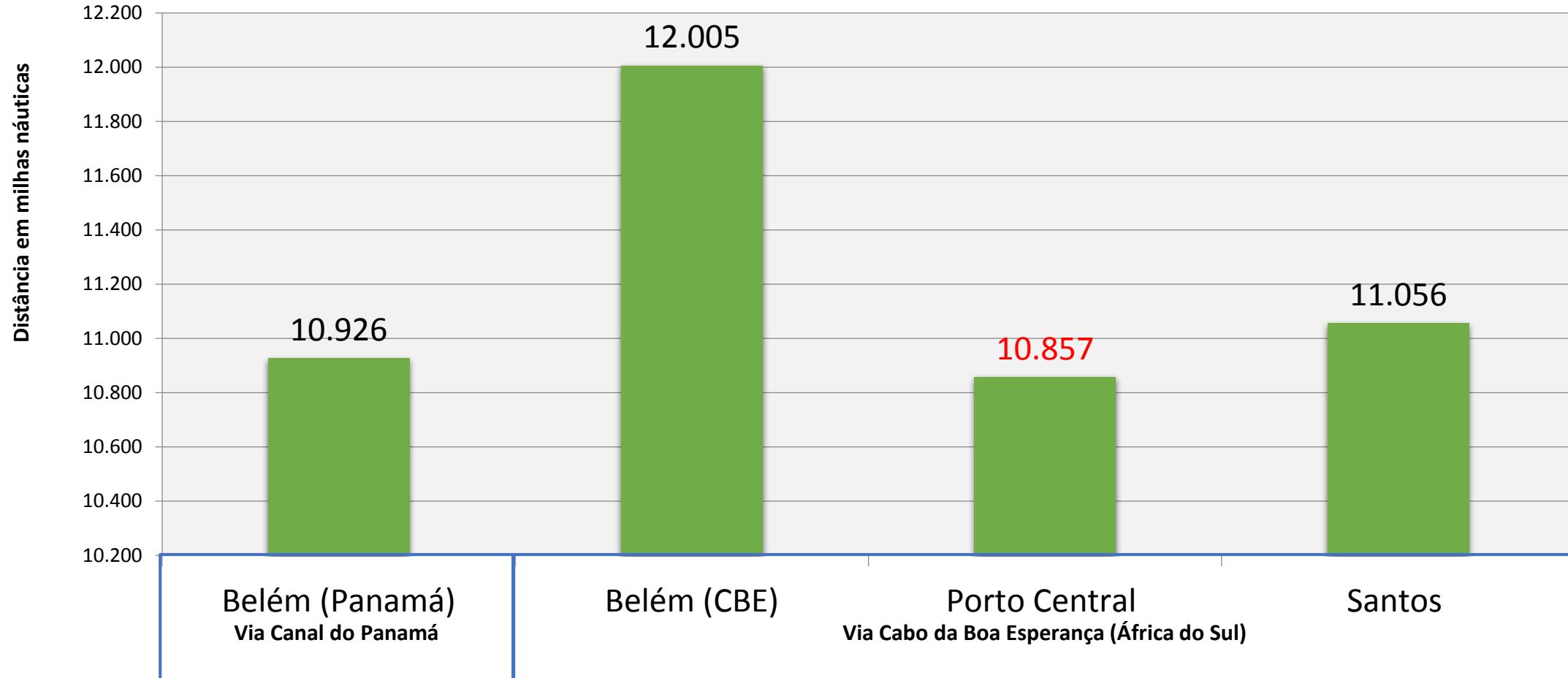


Transporte Marítimo Brasil – Shanghai/China

- A Rota Cabo da Boa Esperança é a rota mais curta para a Ásia-Pacífico do que a rota do Canal do Panamá.
- Atualmente, o comércio está aumentando na direção Sudeste da Ásia, ao Sul de Shanghai, o que torna as rotas sulinas ainda mais vantajosas, em distância e custo.



Distância Marítima PoC – Shanghai/China



Fonte: Sea-Distances.org

Transporte Marítimo Brasil – Shanghai/China

Cenário 1: PoC com navios Capesize x Santos com navios Panamax

- Daily hire: Panamax US\$ 15.000
Capesize US\$ 17.000
- Carga/Descarga: SATSHEX
- Carga: Panamax: 66.000 t
Capesize: 150.000 t

| Custo Transporte Marítimo Brasil - Shanghai (USD/t) | | |
|---|---------------|--------|
| Natureza dos custos | Porto Central | Santos |
| Transporte Marítimo (1) | 19,90 | 35,50 |
| Demurrage (2) | 0,00 | 3,00 |
| Operação Portuária (3) | 8,00 | 10,00 |
| Total | 27,90 | 48,50 |

Cenário 2: PoC e Santos com navios Panamax

- Daily hire: Panamax US\$ 15.000
- Carga/Descarga: SATSHEX
- Carga: Panamax: 66.000 t

| Custo Transporte Marítimo Brasil - Shanghai (USD/t) | | |
|---|---------------|--------|
| Natureza dos custos | Porto Central | Santos |
| Transporte Marítimo (1) | 30,20 | 30,60 |
| Demurrage (2) | 0,00 | 3,00 |
| Operação Portuária (3) | 8,00 | 10,00 |
| Total | 38,20 | 43,60 |

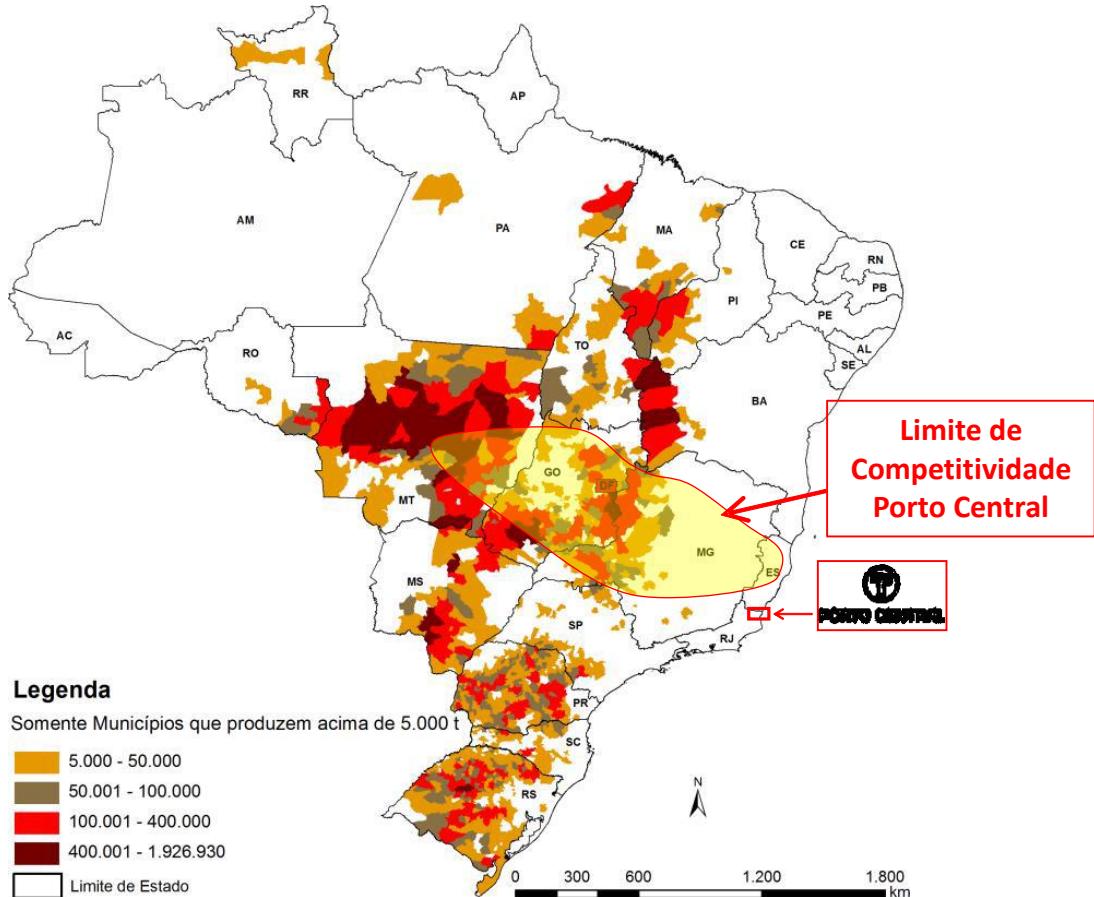
Notas: (1) - Voyage Charter

(2) - Informação dada pela Alphamar-Santos

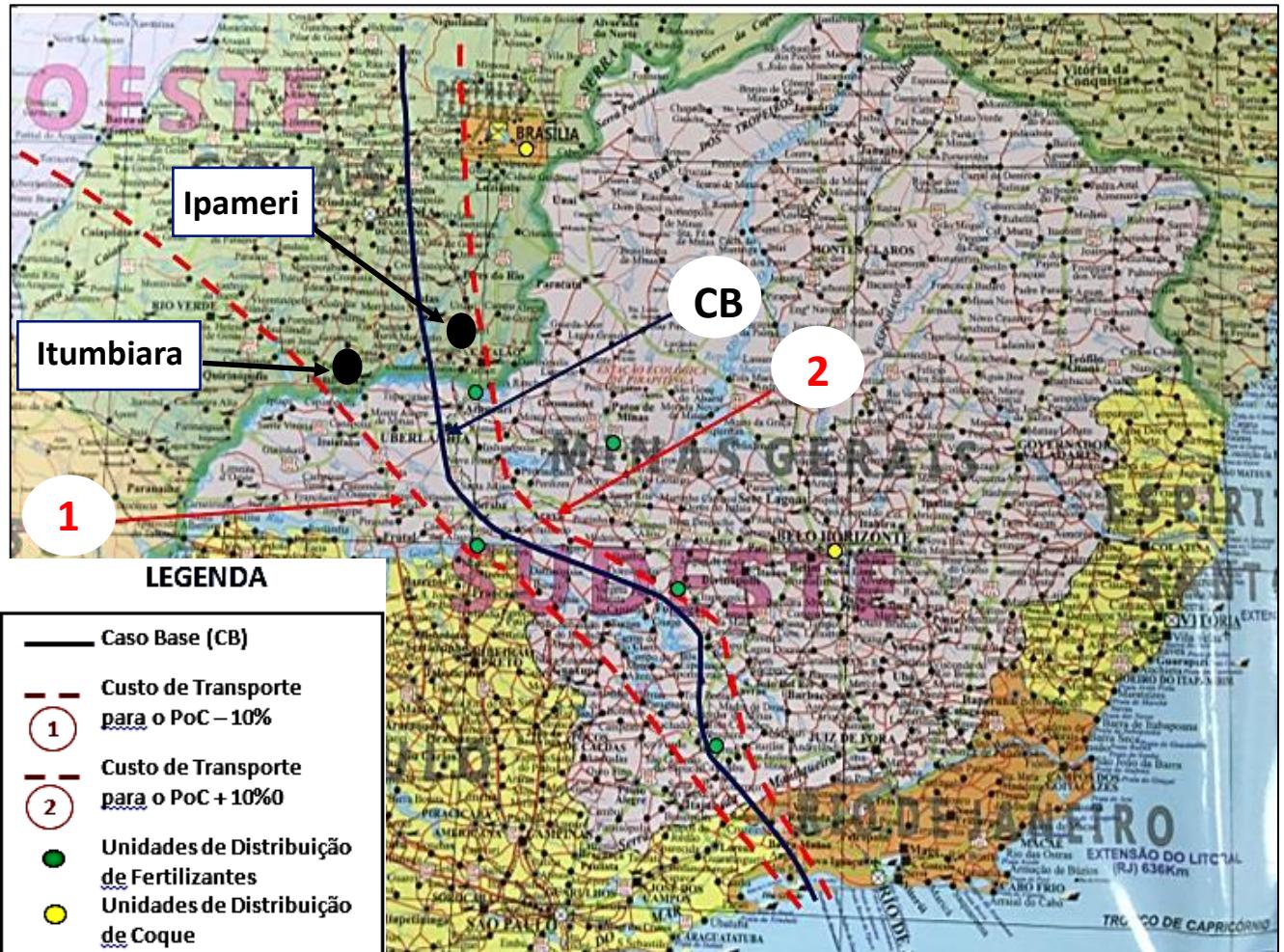
(3) - Premissa Porto Central

Análise Competitiva do Porto Central

A geografia brasileira e a localização privilegiada do Porto Central favorece a exportação competitiva de grãos produzidos nos estados de Minas Gerais, Goiás e leste de Mato Grosso. A análise considerou a comparação dos custos logísticos rodoviários das regiões produtoras até os portos de destinos na Ásia.



Fonte: CONAB (Abril, 2015)

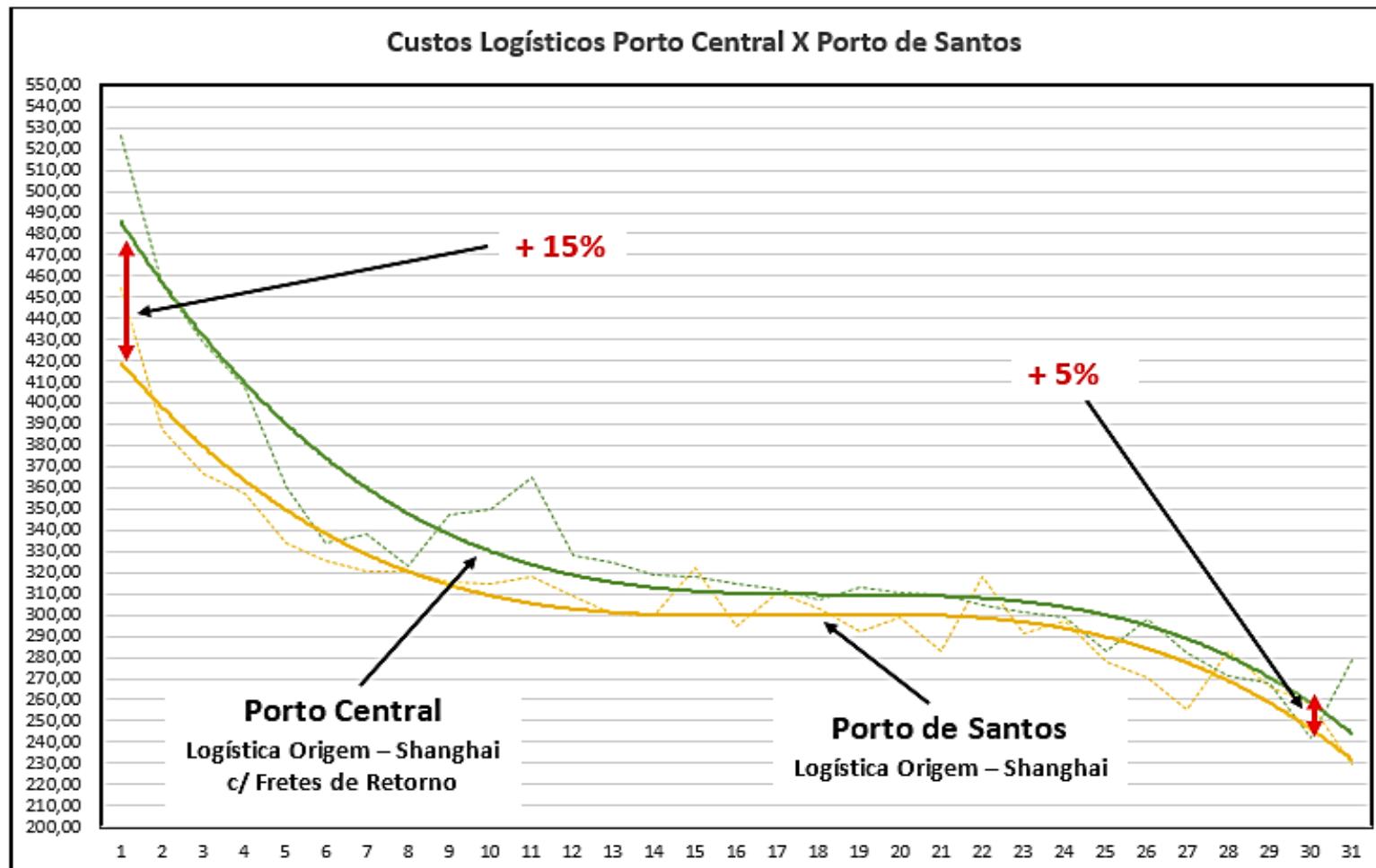


Análise Comparativa PoC x Santos

O Porto Central se mostra competitivo em relação ao Porto de Santos. A competitividade na hinterlândia dos dois portos é fortemente sensível ao custo de transporte terrestre, pois ao reduzir esse custo para o Porto Central em 10% a produção potencial cresce 138% e exportação potencial de soja para o porto cresce 115%.

A melhoria da competitividade do Porto Central está ligada a:

1. Benefícios obtidos na cadeia logística desde a origem até os portos de destino, o que envolve no Porto Central a possibilidade de operações com navios maiores, disponibilidade de capacidade, gerenciamento de filas de navios, operação portuária eficiente e de baixo custo.
2. Existência de carga de retorno, como fertilizantes e coque verde.

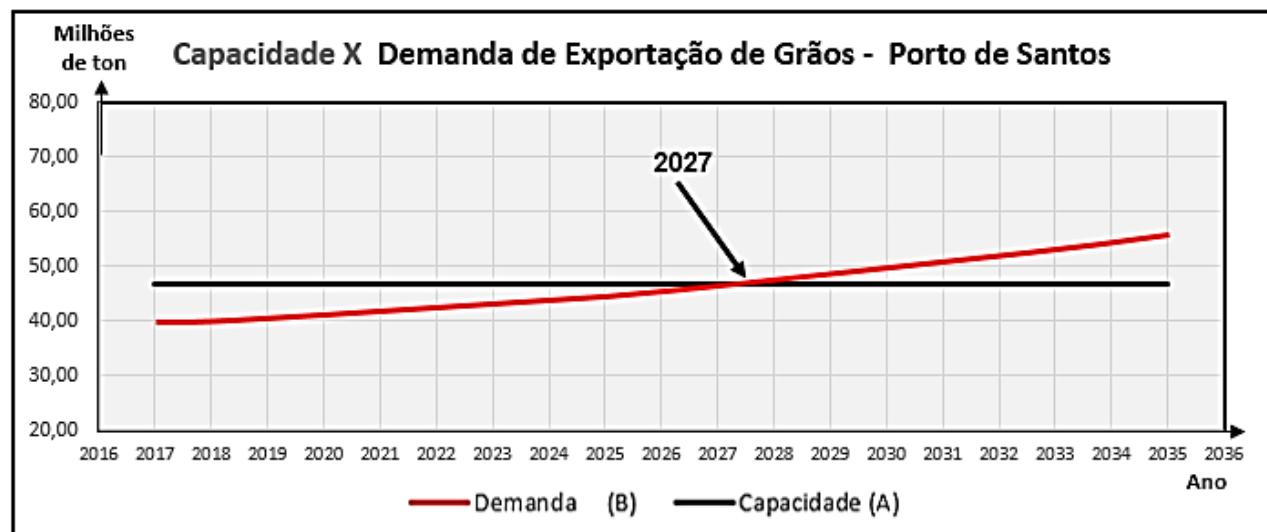


Análise Comparativa PoC x Santos

O Porto Central estima atrair volumes acumulados de grãos na primeira fase do porto na ordem de 3 mln tons por rodovia. Sendo que esse volume pode aumentar significativamente após a implantação da ferrovia Vitória – Porto Central, em que a VLI já informou ter capacidade adicional de 6 mln tons de grãos para o Porto Central (excedente à capacidade do TPD).

Além disso, uma vez a capacidade de embarque de Santos tenha sido plenamente utilizada, estima-se que parte dos volumes adicionais disponíveis na hinterlândia competitiva do Porto Central tendem a ser capturados para o porto.

| Características | Porto Central | Santos |
|------------------------|-----------------------|---|
| Porto | Privado | Público |
| Mão-de-obra | Privado | OGMO |
| Capacidade | 6.000.000 | Média Margem Direita: 2.500.000 Média Margem Esquerda: 5.900.000 |
| Profundidade Grãos (m) | 14,3 (min) / 20 (max) | 12,0 (min) / 14,7 (max) |
| Navios | Panamax / Capesize | Panamax |

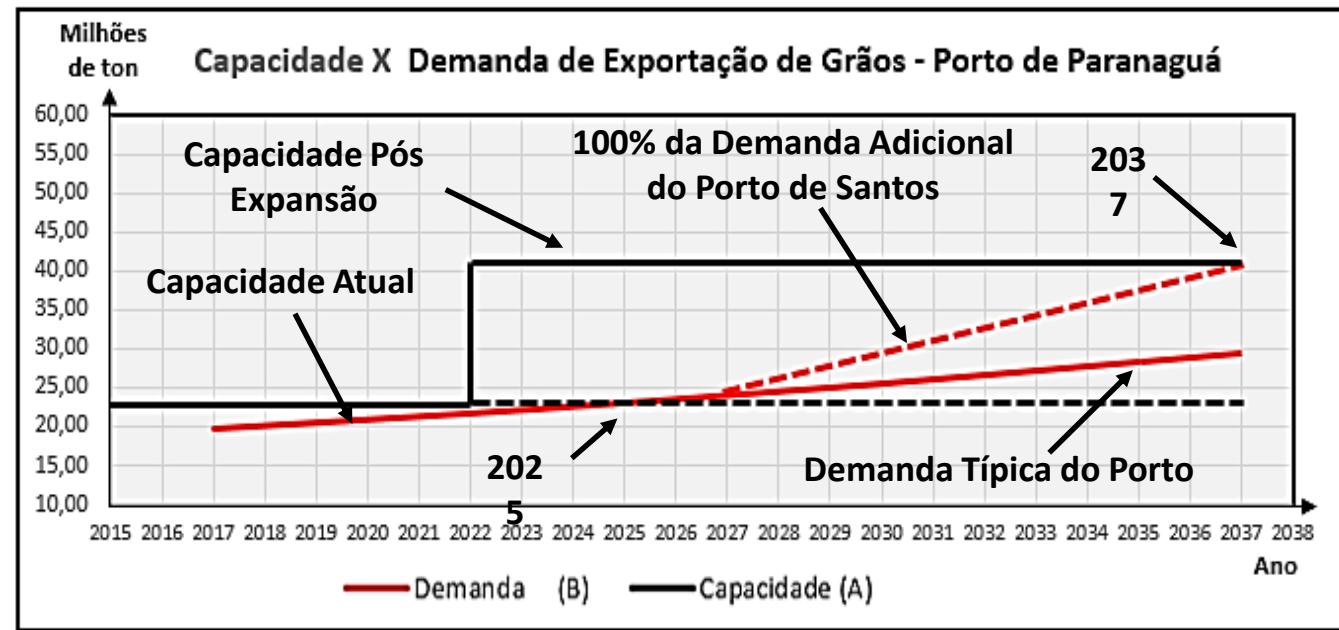


Balanço Capacidade X Demanda (milhões de ton)

| Ano | 2017 | 2022 | 2025 | 2030 | 2035 |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Capacidade (A) | 46,70 | 46,70 | 46,70 | 46,70 | 46,70 |
| Demandas (B) | 39,62 | 40,32 | 43,57 | 49,58 | 56,41 |
| Diferença (A - B) | 7,08 | 6,38 | 3,13 | -2,88 | -9,71 |

Análise Comparativa PoC x Paranaguá

O Porto de Paranaguá também deverá ser uma das alternativas de escoamento de grãos da hinterlândia do Porto de Santos quando este faltar capacidade. Os estudos desenvolvidos internamente pelo POC indicaram dois momentos em que a capacidade do Porto de Paranaguá deverá estar exaurida: (1) em 2025, caso não seja implementado o projeto de expansão previsto para o porto; (2) em 2037, considerando-se a expansão e a incorporação de toda demanda excedente de Santos.



A partir da tomada de decisão da implantação do porto, o Porto Central será uma opção real para absorver parte das demandas de exportação das hinterlândias dos Portos de Santos e Paranaguá, mesmo que suas capacidades não tenham sido esgotadas. O POC estará integrado a uma logística terrestre com maior capacidade e mais confiável, qualificando-o para operar grandes volumes de exportação.

Balanço Capacidade X Demanda (milhões de ton)

| Ano | 2017 | 2022 | 2025 | 2030 | 2035 | 2037 |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Capacidade (A) | 23,53 | 41,53 | 41,53 | 41,53 | 41,53 | 41,53 |
| Demandas Local (B) | 19,68 | 21,68 | 23,02 | 25,50 | 28,30 | 29,53 |
| Demandas Santos (C) | --- | --- | --- | 2,88 | 9,71 | 12,00 |
| Diferença (A - B - C) | 3,85 | 19,85 | 18,51 | 13,15 | 3,52 | 0,00 |

ZONA DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO



ZONA DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO

O Porto Central está trabalhando com o Governo do Espírito Santo na criação de uma ZPE dentro da área do porto para a instalação de indústrias orientadas à exportação, tais como:

Processamento de Granito

Indústria de Pelotização

Siderúrgica

Blendagem de Óleo e Minério

Planta de Moagem de Escória / Cimento

Refinaria de Bunker de Petróleo

Planta de Cerâmica

Planta de Processamento de Grãos

Outros indústrias



ZONA DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO

INCENTIVOS FISCAIS PARA EMPRESAS

- As empresas que se instalarem dentro da ZPE gozarão dos seguintes incentivos fiscais, cambiais e administrativos garantidos pelo Governo Federal (Lei nº 11.508/2007), entre outros:

Aquisição de bens e serviços no **Mercado Interno** - Suspensão de:

- IPI
- COFINS
- PIS/PASEP

Aquisição de bens e serviços no **Mercado Externo** - Suspensão de:

- Imposto de Importação
- AFRMM
- IPI
- COFINS Importação
- PIS/PASEP Importação

- As operações de importação e exportação das empresas instaladas na ZPE se beneficiam de liberdade cambial, procedimentos simplificados de licenciamento, autorização e aduaneiro.
- Benefícios garantidos por até 20 anos, prorrogáveis

- As empresas instaladas na ZPE tem fácil acesso logístico, rodoviário e futura ferrovias, e a terminais portuários estado-da-arte no Porto Central.

Primeira fase do Porto Central



Início Operação: 2022

- Águas 100% abrigadas por quebra-mar
- Canal de acesso – 25 m e 300 m de largura
- Simulações náuticas aprovadas
- Otimizações do design feitas pela Van Oord & Boskalis
- **Jetty de Petróleo & Derivados**, para operações de STS com 25 m para navios VLCC e Suezmax com possibilidade de tancagem
- **Terminal de GNL** com FRSU
- **Terminal de Carga Geral / Contêineres**, para movimentação de diferentes tipos de cargas de exportação e importação, como granito & mármore, produtos siderúrgicos, fertilizantes, malte, contêineres e outros granéis sólidos.
- **Terminal de Grãos**, com 1 berço dedicado para movimentação de até 6 mln tos de commodities agrícolas.

MARCOS HISTÓRICOS DO PROJETO

2012 – 2014:

- Assinatura de Memorando de Entendimento entre TPK Logística, Porto de Roterdã, Gov. Espírito Santo e Município de Presidente Kennedy para cooperação na implantação do Porto Central – CIMdA
- Assinatura da Joint Venture entre Porto de Roterdã e TPK Logística
- Obtenção da Licença Ambiental Prévia do IBAMA

2015 - 2017:

- Definição do Plano Diretor do complexo portuário
- Assinatura de Protocolo de Intenções entre Gov. Espírito Santo, Federação das Indústrias do ES e Porto de Roterdã para o desenvolvimento de um Cluster de Energia no Porto Central
- Assinatura do Contrato de Aliança com a Van Oord & Boskalis, duas das maiores empresas do mundo em dragagem e construção portuária
- Engenharia básica e licenciamento dos terminais iniciado
- Projeto de melhorias da malha viária no entorno do porto iniciado
- Assinatura de MOU's com clientes potenciais (estudos de viabilidade)
- Assinatura do Contrato de Adesão com a ANTAQ/MTPA para a construção e operação do Porto Central

2018:

- Obtenção da Licença Ambiental de Instalação do IBAMA

CRONOGRAMA DO PROJETO

(dependendo das negociações com clientes)

