



Apresentação Aprosoja – Destravando o Potencial no Porto de Santos

Porto de Santos

05/Abril/2022



Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ

Detalhamento do Potencial de Mercado

Soluções Para o Atingimento do Potencial

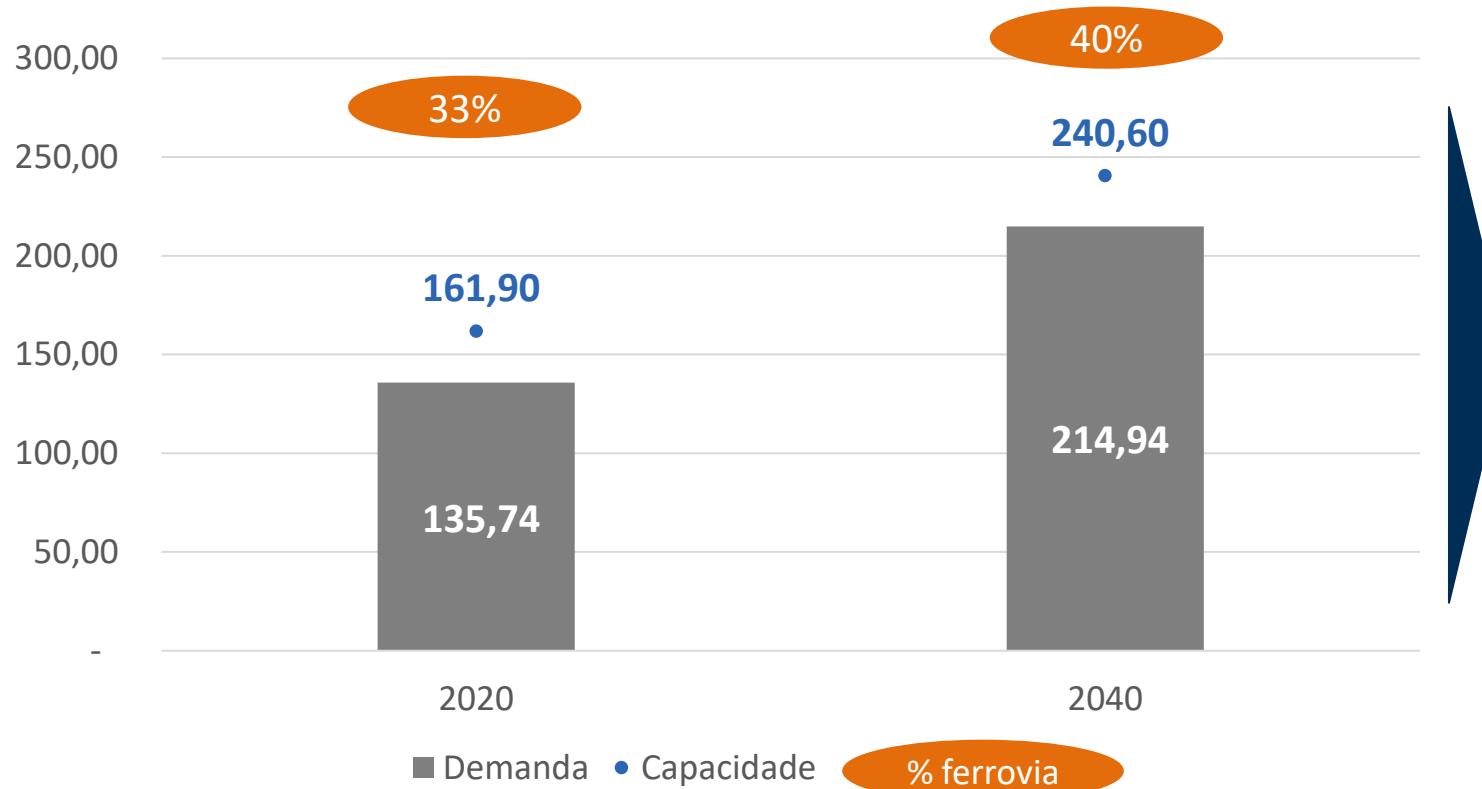
Conclusão



O implantação do PDZ2020 resultará em aumento de capacidade de 78,8Mton (+49%), com movimentação adicional de 79,2Mton até 2040. A ferrovia atenderá 50% desse acréscimo (+41Mton)



Projeção de Demanda e Capacidade (milhões de toneladas)



Incremento de capacidade e volumes (2020 → 2040)

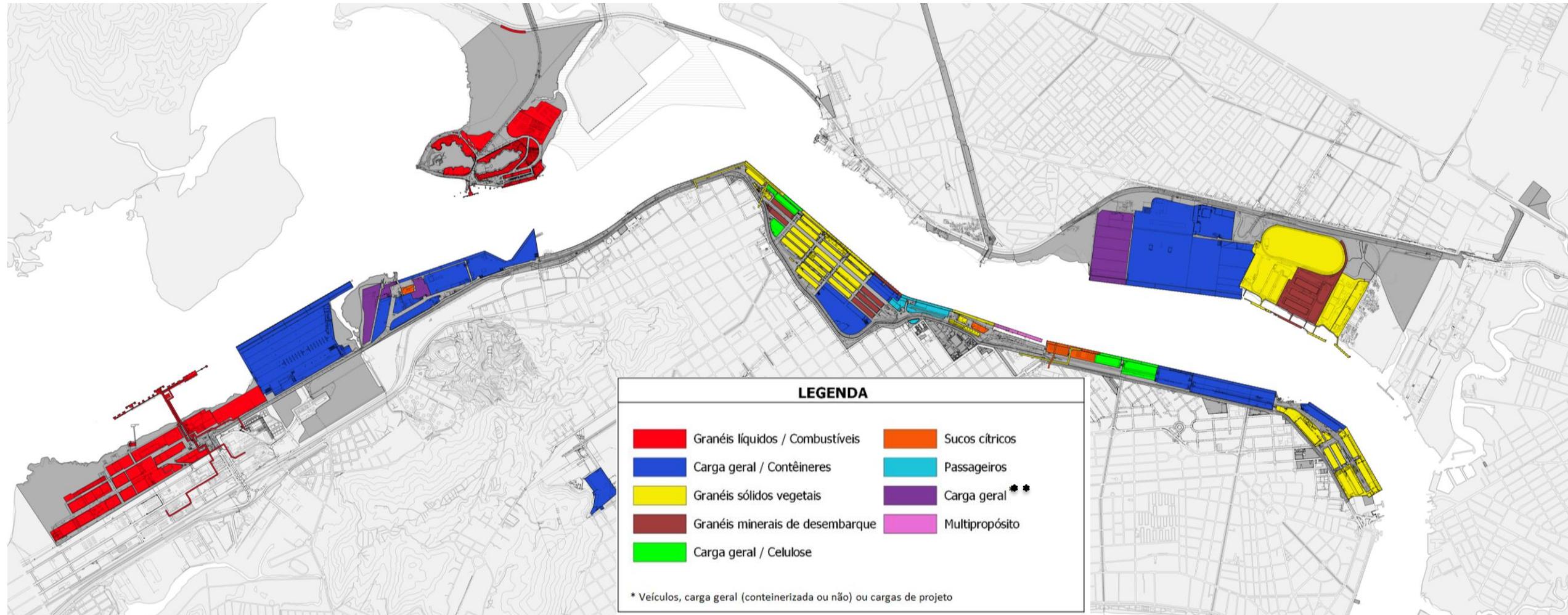
Capacidade: + 78,7Mt (+49%)
(total₂₀₄₀: 240,6 Mton)

Demand: + 79,2Mt (+58%)
(total₂₀₄₀: 214,9 Mton)

Mov. ferroviária: + 41Mt (+91%)
(total₂₀₄₀: 86,0 Mton)



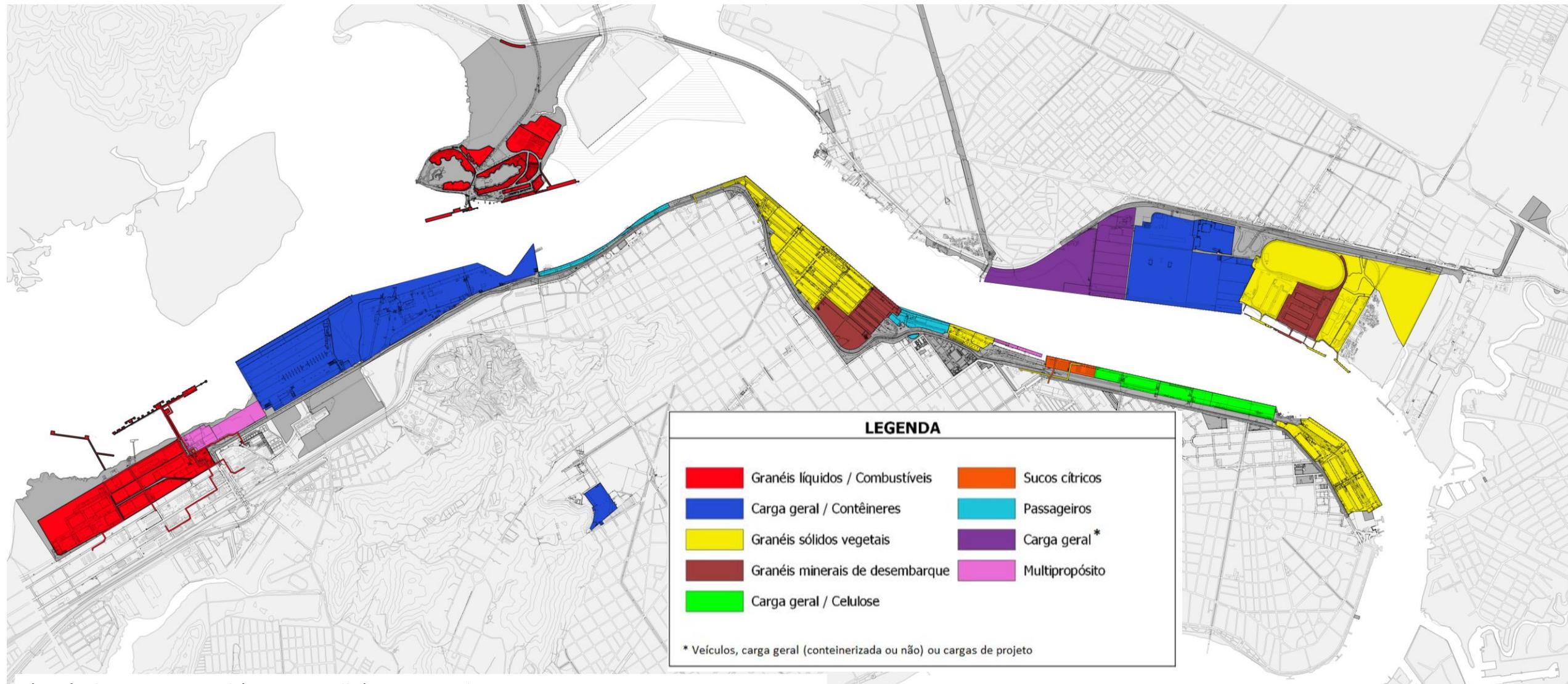
Zoneamento PDZ 2006*



* Apesar do PDZ vigente indicar tipos de carga por região do porto, essas cargas não são exclusivas, conforme alteração expedida do PDZ de 2019. Portanto, contratos transitórios e operações de descarga direta podem operar cargas diferentes das indicadas no presente slide, sob prerrogativa de avaliação/autorização da SPA. ** Veículos; carga geral (cont. ou não) ou carga de projeto



Zoneamento PDZ2020 – Consolidação e incremento dos clusters



* Veículos; carga geral (cont. ou não) ou carga de projeto

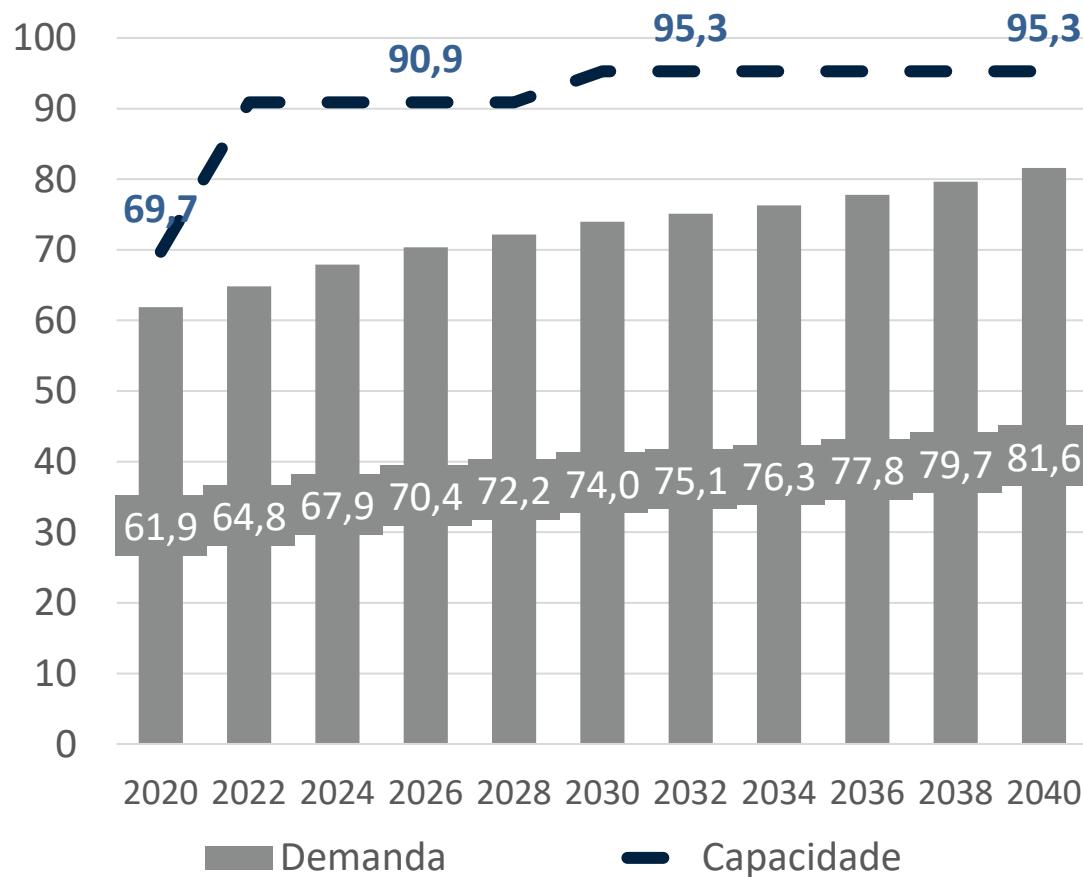


Granéis sólidos vegetais (soja, milho, farelo, trigo e açúcar)

Novo PDZ apresenta adequação de áreas no Paquetá, Outeirinhos e Ponta da Praia, concentrando cargas, buscando a maximização da utilização ferroviária



Projeção de granéis sólidos vegetais [Mton]



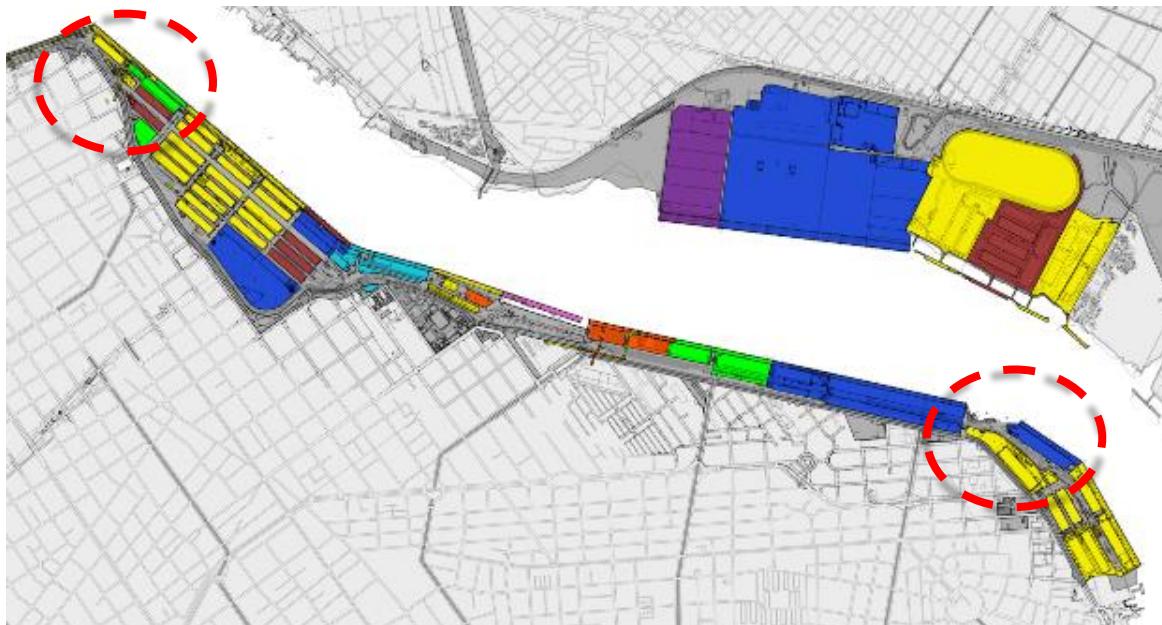
- **Modernizações dos terminais existentes resultarão em aumento de capacidade no curto prazo**
- Aumento de capacidade da ferrovia:
 - Menor tempo de estadia da composição no porto
 - Maior número de ciclos da composição
 - Aumento do share ferroviário de 72% para 80% no médio prazo
- **Consolidação de clusters** para granéis sólidos vegetais aproveitando a disponibilização de áreas e adequando os terminais à recepção ferroviária



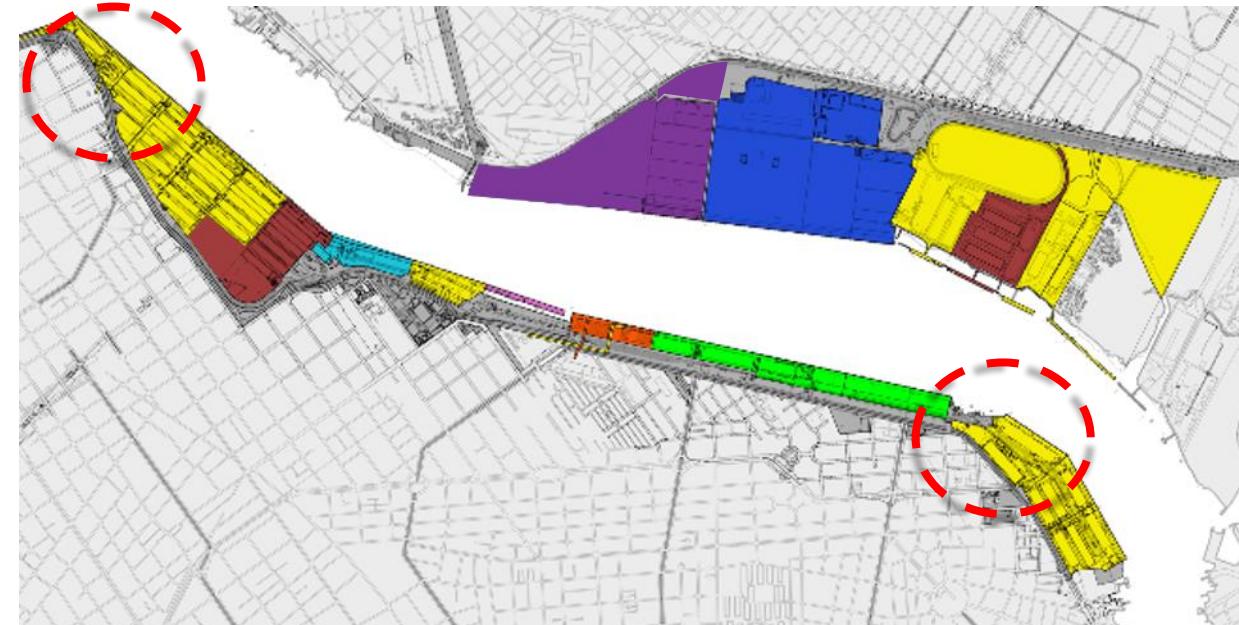
Áreas destinadas para operação de Granéis Sólidos Vegetais



Atual



Futuro



↔ Principais alterações
Yellow Granéis sólidos vegetais

Capacidade atual: 69,7 MM t

+ 37%

Capacidade futura: 95,3 MM t



Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ

Detalhamento do Potencial de Mercado

Soluções Para o Atingimento do Potencial

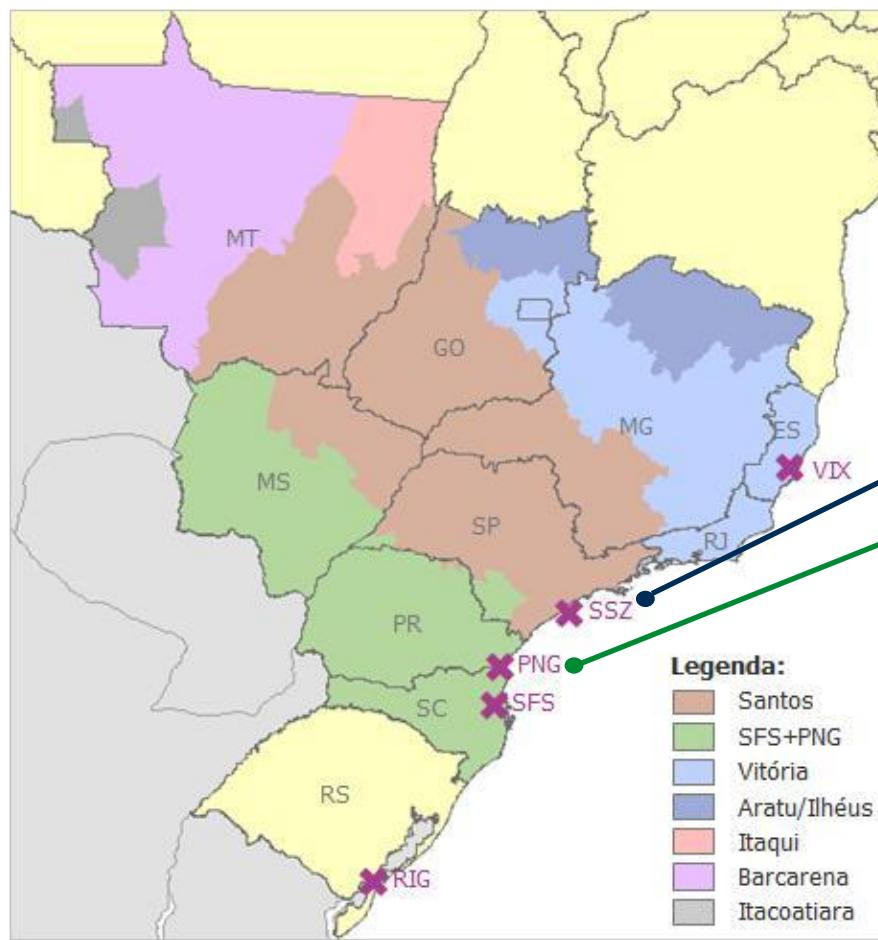
Conclusão



A área de influência de Santos tem 933 mil km², abarcando 1/3 da produção nacional de grãos e café e 2/3 da produção de açúcar. A despeito dessa concentração, o Porto não é líder em fertilizante



Regiões de Influência portuária para escoamento de GSVE



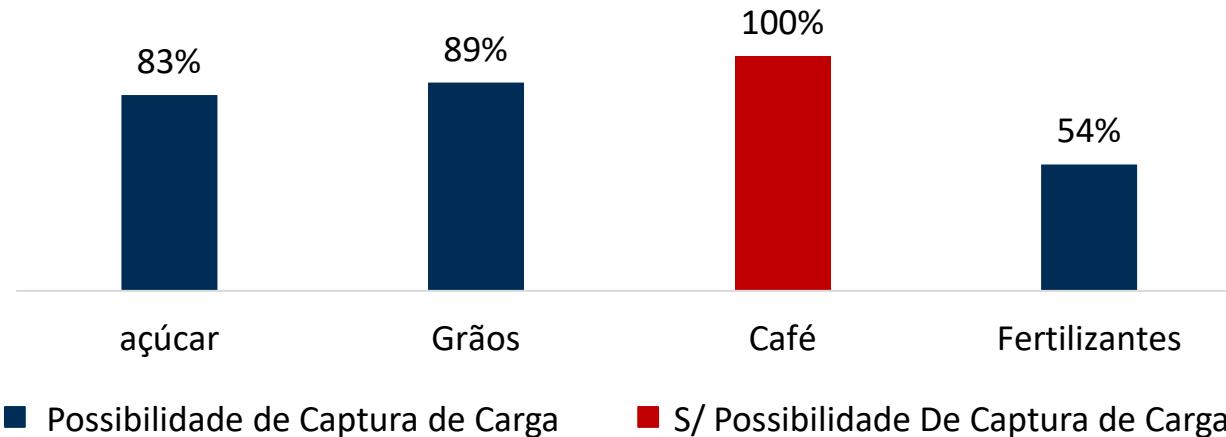
- A região de influência do Porto de Santos é uma **vantagem competitiva irreplicável**, incorporando não só o centro metropolitano mais importante do hemisfério sul, como também a **maior parcela da produção agrícola que nacional**.
- Dessa forma, seria de se esperar que o Porto de Santos seria o destino natural para maior parcela de importação de fertilizantes, contudo, **isso não ocorre**.
- De fato, os dados para de movimentação, para o ano de 2021, demonstram que o Porto de **Paranaguá** segue como principal Porto de entrada para abastecimento de **fertilizantes**, a despeito de **Santos ser o principal exportador de GSVE e café**.



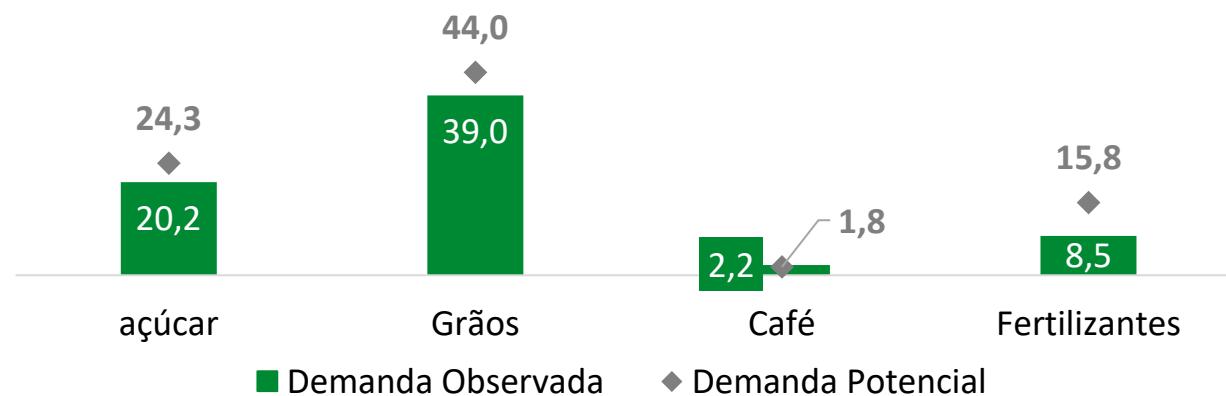
Dos três grupos de carga, que juntos representam **4/5** do consumo de fertilizantes, dois tem potencial de captura de demanda, exacerbando ainda mais o baixo nível de captura de fertilizantes



Nível de Captura da Demanda Potencial – Porto de Santos 2021 (Observada/Potencial)



Demanda Potencial Vs Observada – Porto de Santos 2021 (Ton/Ano)



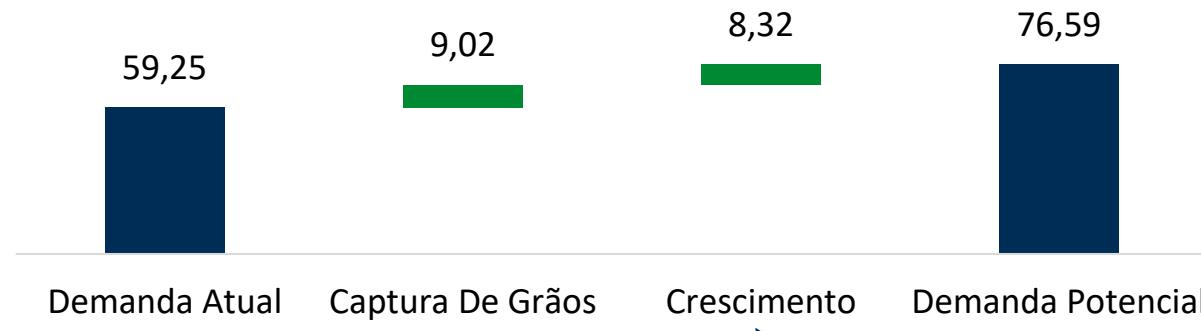
- A importação de fertilizantes no Porto de Santos está subdimensionada considerando tanto o nível atual de captura de produção agrícola como o nível máximo.
- Por sua vez o nível máximo foi estabelecido como sendo o total da produção dentro da região de influência, **líquida do consumo**.
- Sobre esse número aplicou-se uma necessidade de adubação por tonelada, valendo-se do nível de **consumo de cada cultura** – conforme publicado pela Anda.
- Conclui-se que o Porto de Santos aproveita apenas 54% de sua demanda potencial de fertilizantes, impondo um custo logístico adicional para cerca de **8,5 milhões de toneladas/ano de adubo**.



Em cinco anos, no momento em que o STS 53 se tornará operacional, estima-se que a **demandas potencial** para fertilizantes no Porto de Santos terá atingido **18 milhões de toneladas/ano**



Composição da Demanda Potencial de GSVE em 5 anos (Ton/Ano)



Composição da Demanda Potencial de Fertilizantes em 5 anos (Ton/Ano)



- No que tange o fertilizante, o maior responsável por fechamento do hiato da demanda potencial será o estabelecimento do equilíbrio entre a carga de GSVE (+café) que já capturada hoje pelo Porto e o nível atual, representando **4 milhões de toneladas** ou **metade do diferencial**.
- O segundo efeito mais importante será o aumento da demanda com **a captura de toda a produção agrícola na região** de influência do Porto. Estima-se que existam 14 MM t/ano de GSVE produzidos, resultado em uma movimentação portuária não capturada de GSVE e fertilizantes de **9 MM t/ano** e **3 MM t/ano**, respectivamente .
- Por fim, valendo-se das taxas de crescimento do MAPA, constata-se que um aumento de exportação de **8,32 MM t/ano de GSVE** demandarão **2 MM t/ano de fertilizantes** para viabilizar a produção



Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ

Detalhamento do Potencial de Mercado

Soluções Para o Atingimento do Potencial

Conclusão



Para assegurar a captura das cargas de GSVE e fertilizantes, a SPA irá viabilizar cerca de R\$ 1,5 bilhão em novos terminais, \$ 1 bilhão em melhorias rodoviárias e R\$ 1 bilhão em prorrogações



Novos Terminais

- STS 11 e STS 53 irão potencializar a captura de carga na RI, solucionando o déficits no **sistema aquaviário** e de **armazenagem** da **margem direita** para a movimentação e fertilizantes e GSVE, respectivamente



Melhorias Rodoviárias (FIPS)

- O novo contrato de cessão da ferrovia interna do Porto de Santos irá expandir a **capacidade de acesso** aos terminais. Em especial, a construção da nova **pera de Outeirinhos** irá permitir o **frete de retorno** na operação GSVE – fertilizantes para a **margem direita**.



Prorrogações

- Prorrogações (TEG; TXXIX) garantirão a expansão e modernização de terminais já instalados no Porto de Santos, possibilitando a expansão dos **sistemas aquaviários e de armazenagem**, permitindo a captura da demanda potencial de GSVE



Impactos



- ΔCapacidade de GSVE: + **11,3 MM t/ano**
- ΔCapacidade de Fertilizantes: + **5,1 MM t/ano**, com possibilidade de atingir **8 MM t/ano**

- Paridade com a capacidade da malha paulista **em 5 anos**, no valor **de 115 MM t/ano**. Novos terminais de GSVE e fertilizantes projetados para movimentar **70% nesse modal**

- ΔCapacidade de GSVE: + **12,4 MM t/ano**



Para assegurar a captura das cargas de GSVE e fertilizantes, a SPA irá viabilizar cerca de R\$ 1,5 bilhão em novos terminais, \$ 1 bilhão em melhorias rodoviárias e R\$ 1 bilhão em prorrogações





Terminal STS 11– Em sua fase final, o STS 11 será o maior terminal de GSVE do país, com de 2 berços de atracação e capacidade para receber 2/3 de sua carga pelo modal ferroviário.



1 Capacidade

Capacidade Anual: 14,3 Mtons

Estática: 490 k toneladas

2 Características Físicas

Número de Berços: 2

Dimensões: 98.159 m²

Acesso Terrestre: Rodo+ Ferro

3 Termos do Contrato

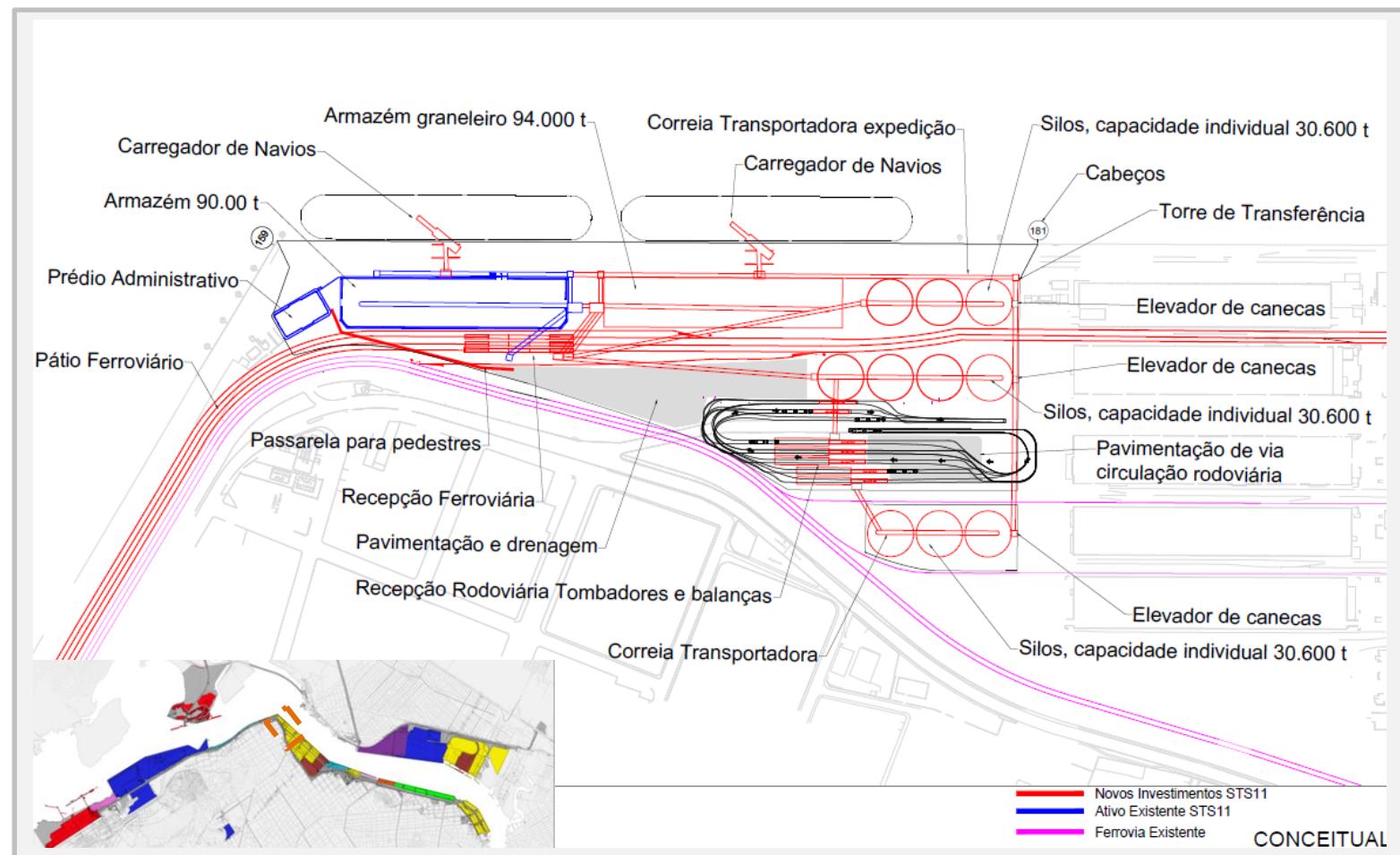
Duração: 25 anos

Pagamento: BRL 7,5 MM/Mês

Capex: R\$ 765 MM

4

Quadro Geral do Terminal e sua posição no Porto de Santos





Terminal STS 53 S/ expansão – A grande alteração da dinâmica logística trazida pelo terminal é a possibilidade de operacionalização do frete de retorno na margem direita



1

Capacidade

Capacidade Anual: 5.1 Mtons

Estática: 278 k toneladas

2

Características Físicas

Número de Berços: 1 (+1 Exp.)

Dimensões: 88.000 m²

Acesso Terrestre: Rodo+ Ferro

3

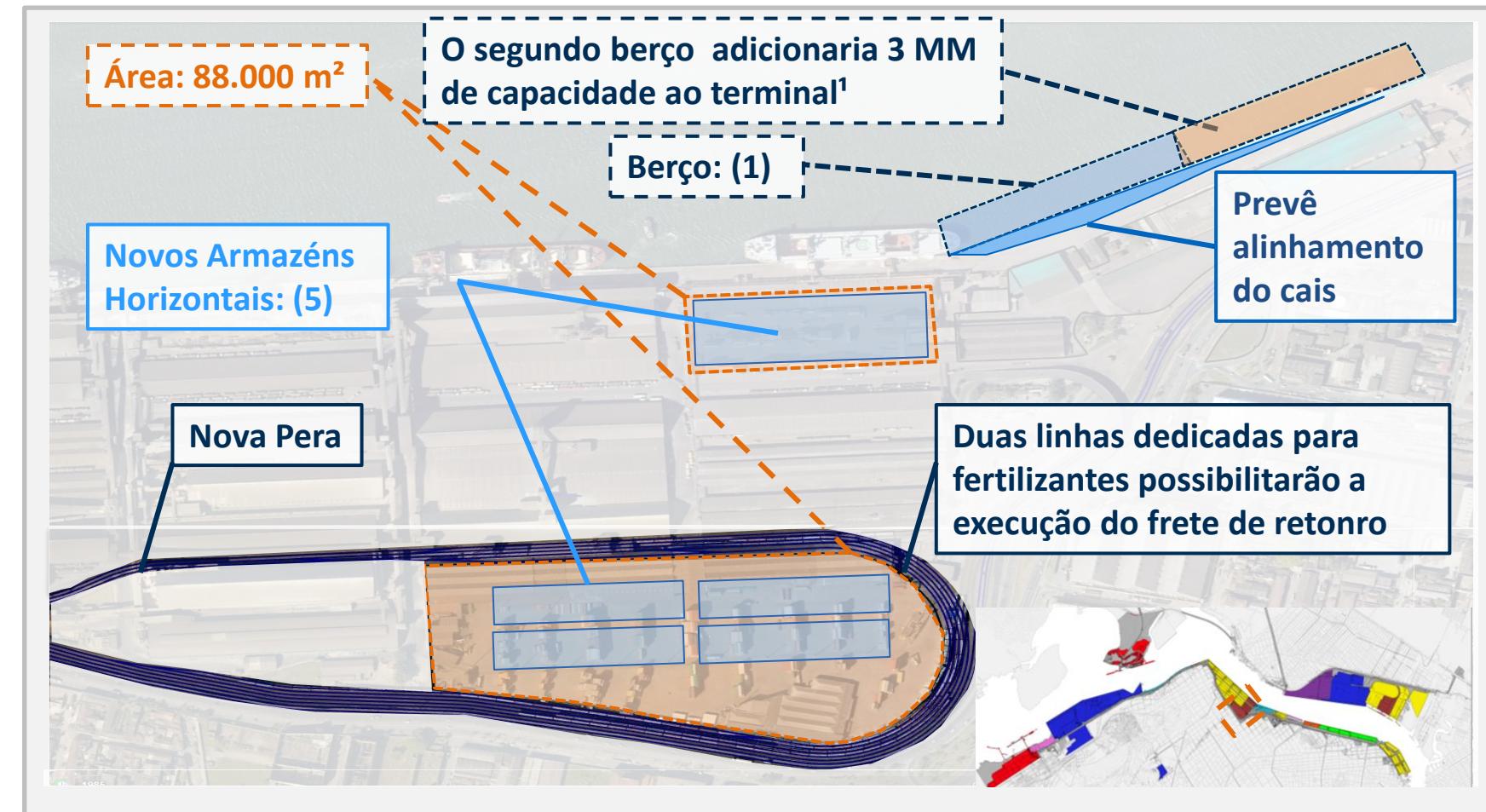
Termos do Contrato

Duração: 25 anos

Capex: R\$ 659 MM

4

Quadro Geral do Terminal e sua posição no Porto de Santos



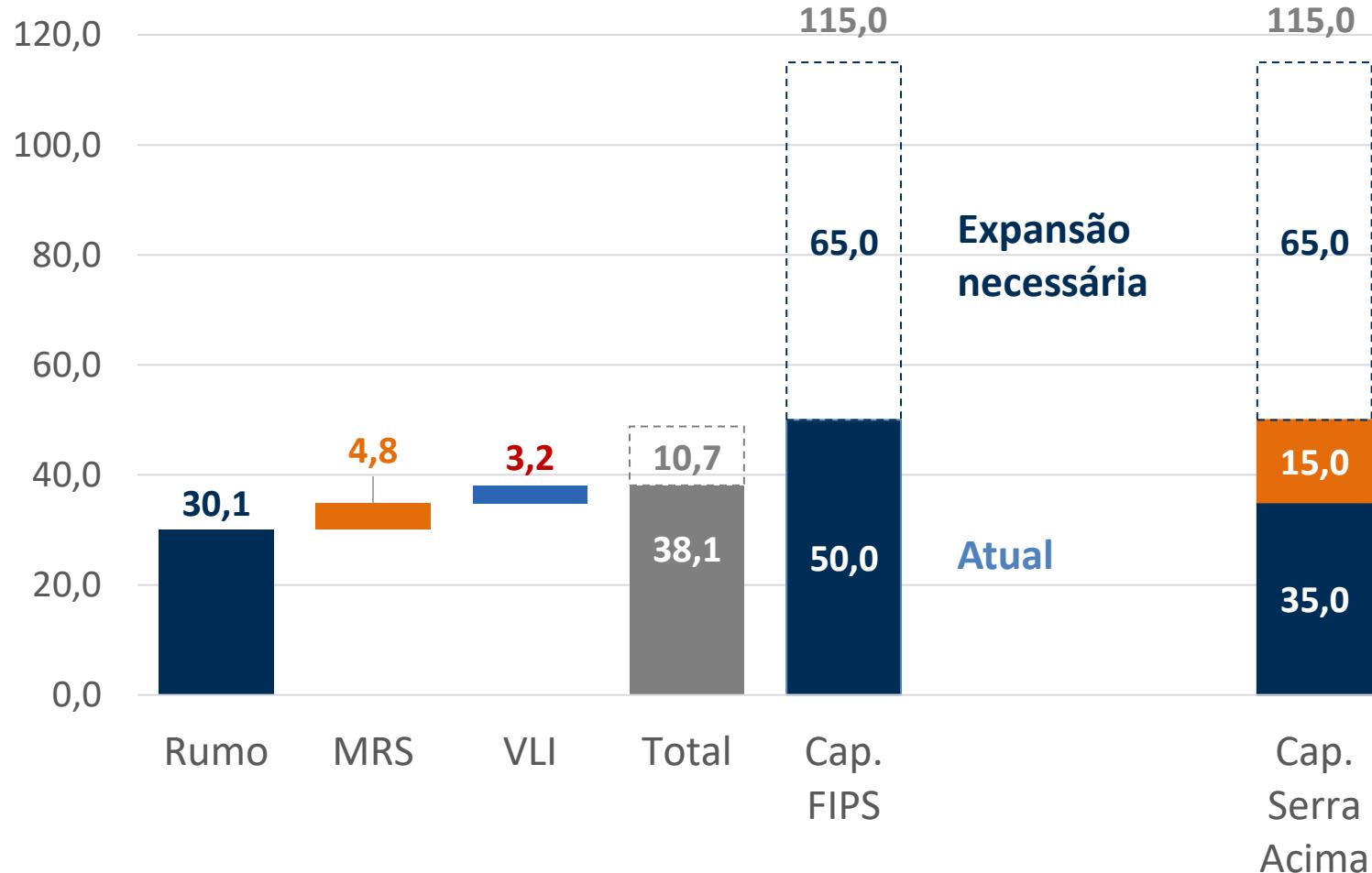
(1) Cenário inicialmente previsto para 2038, com grande probabilidade de ser adiantado em função de tratativas correntes.



O sistema ferroviário do complexo santista possui capacidade de aproximadamente 50Mton/ano, tendo movimentado em 2020 de 48,8Mton (FIPS: 38,1Mton), necessitando de expansão para 115 Mton



Movimentação ferroviária – Porto de Santos (2019) e capacidades das malhas



- A movimentação ferroviária no Porto de Santos atingiu ~50 Mton em 2020;
- A capacidade da malha “Serra acima” é o atual gargalo (50 Mton/ano). No entanto, investimentos estão sendo realizados.



Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ

Detalhamento do Potencial de Mercado

Soluções Para o Atingimento do Potencial

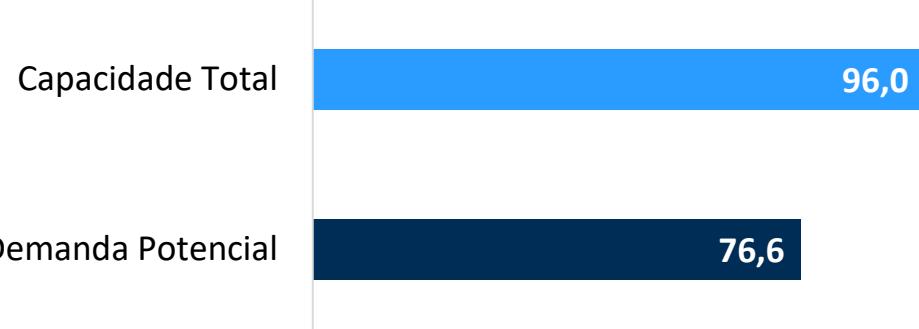
Conclusão



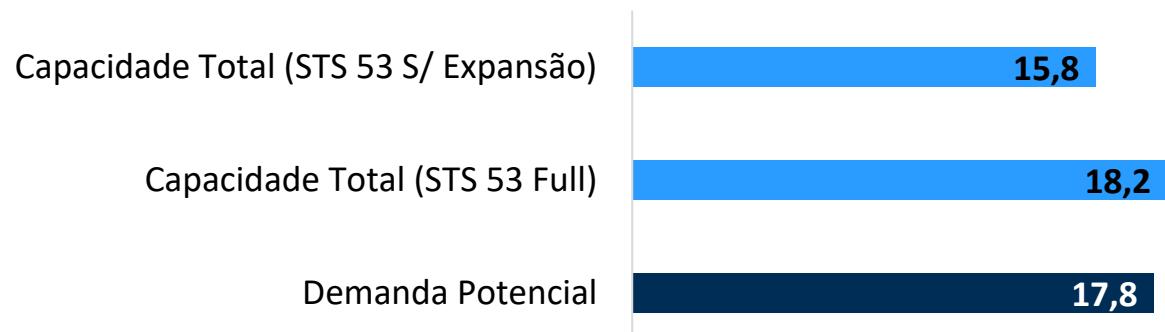
Assumindo o cenário em que o **STS 53** teria a capacidade de expandir para um **segundo berço**, estima-se existir condições para absorver completamente a demanda potencial no médio prazo



Comparativo entre demanda e capacidade de GSVE – Porto de Santos 2027



Comparativo entre demanda e capacidade de fertilizantes – Porto de Santos 2027



- Considerando que até final de 2027 a FIPS terá entregue pairado sua capacidade com a malha paulista, nota-se que os terminais de GSVE do Porto de Santos teriam plena capacidade absorver toda a demanda potencial e ainda ter uma taxa de **utilização abaixo de 80%**;
- No caso dos fertilizantes, nota-se que, apenas com a disponibilização de um segundo berço para o **STS 53**, seria possível atingir o nível mínimo para absorver a **demandas potenciais**.
- Em todo caso, mesmo com o plano menos ambicioso, estima-se que o Porto de Santos seria o porto de maior relevância para fertilizantes, com cerca de **1/3 do mercado** de importação, a **mesma proporção de sua participação atual em grãos**.



Av. Cons. Rodrigues Alves, s/nº
Macuco — Santos/SP — Brasil
www.portodesantos.com.br