

Reunião da Câmara Temática de Infraestrutura e Logística - CTLOG

A Ferrovia e o Agronegócio

23 de novembro de 2016

rumo

Objetivos: CAPACIDADE E EFICIÊNCIA



O transporte ferroviário no Brasil avançou muito nos últimos 20 anos, mas ainda responde por apenas **25%** da matriz de transporte brasileira.



Fatores como qualidade e segurança também avançaram muito, tendo o número de acidentes sido reduzido em 82% no período.



Novo salto de qualidade só se dará com novo e maior ciclo de investimentos.



Modernização dos contratos e modelo adequado para incentivar a expansão de capacidade e o ganho de eficiência

O objetivo desta apresentação é demonstrar que o projeto Rumo é a melhor forma de aumentar e melhorar o **atendimento ferroviário**, em especial para o **agronegócio**.



AGENDA

1 A Ferrovia e o Agronegócio: Rumo

2 Prorrogação da Malha Paulista

3 Avanços da Ferrovia e o Modelo vertical

4 Considerações Finais

AS FERROVIAS DO BRASIL

LIMITAÇÃO DE ATENDIMENTO E CAPACIDADE



Malha de escoamento atual prioriza o modal rodoviário



Malha ferroviária é bem desenvolvida para transporte de minério

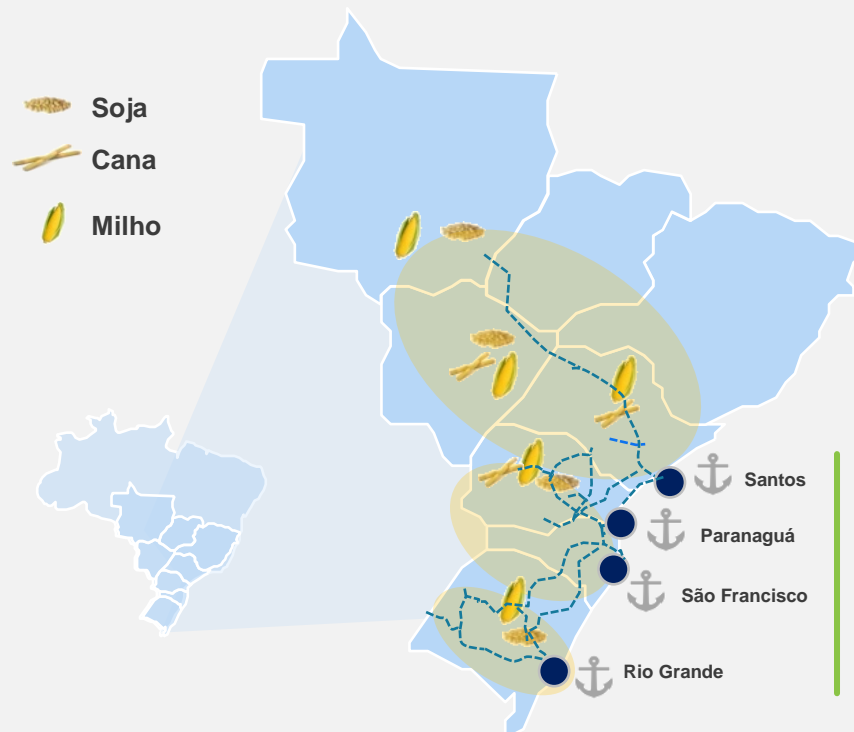


Necessidade de vontade política para incentivar o crescimento do transporte ferroviário de grãos



ATIVOS ESTRATÉGICOS PARA ECONOMIA BRASILEIRA

LÓGICA DO MODELO DE NEGÓCIO

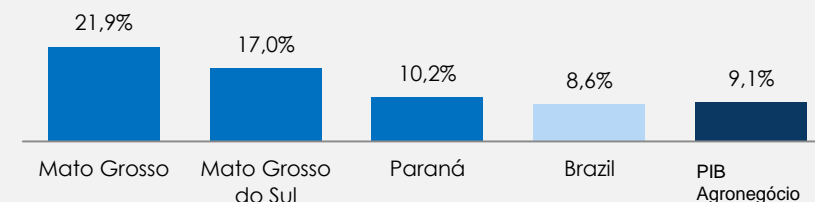


A Rumo é a **maior operadora de ferrovias independente** do Brasil

Atende os **3 principais corredores de exportação** de commodities agrícolas

Demanda
Reduzir custos
Aumentar capacidade
Aumentar competitividade

Crescimento PIB: 2010-2013 (% Acumulado)

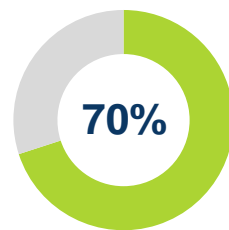
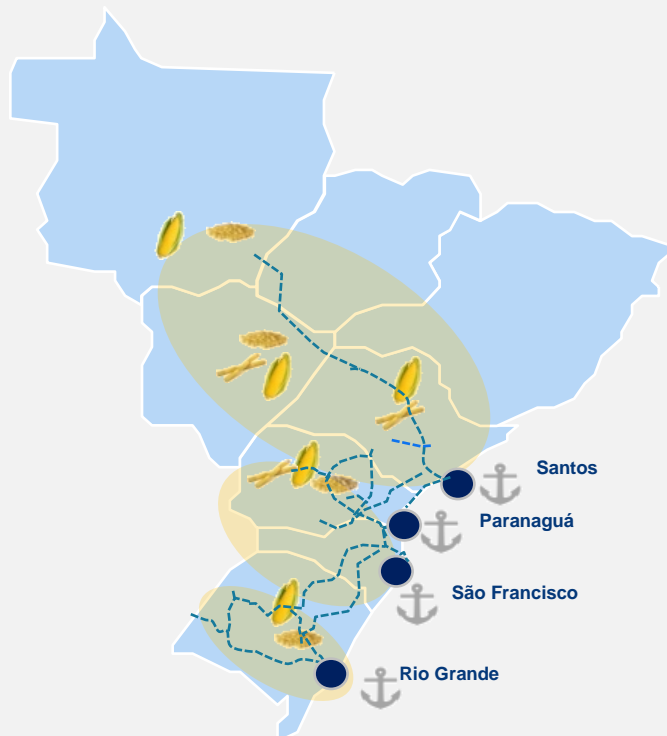


Fonte: Rumo base 12.08.2016

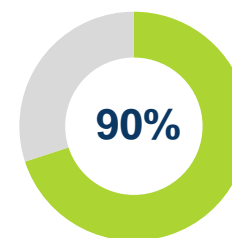
Obs.: As unidades de negócio da Rumo não representam companhias individuais

AGRONEGÓCIO E CONCESSÕES DA RUMO

BASE DE ATIVOS



Dos **grãos exportados** utilizam os portos de Paranaguá e Santos



Do **açúcar é exportado** através dos portos de Santos e Paranaguá



4 concessões para explorar com exclusividade o transporte ferroviário na região



Santos e Paranaguá estarão sempre dentre as maiores portas de saída do agronegócio

Malha	Extensão	Vencimento da Concessão	Receita Líquida (R\$ milhão)
Norte	754 km	2079	2.476
Paulista	1,989 km	2028	305
Sul	7,265 km	2027	1.059
Oeste	1,945 km	2026	87



Desafio é **aumentar o mix ferroviário e reduzir o custo logístico** para Santos e Paranaguá

TIMELINE

rumo

Criação
da Rumo

2008

Contrato
Rumo & ALL

2009

Capitalização
da Rumo
TPG e Gávea

2010

Proposta
de fusão
Rumo & ALL

2014

Conclusão
da fusão
Rumo ALL

2015

Aumento
de capital
Rumo

2016

Criação
Da ALL

1999

IPO da
ALL

2004

Projeto
Rondonópolis

2008

1999

Privatização do Sistema
Ferroviário Brasileiro

2006

Aquisição da
Brasil Ferrovias

2010

Entrada da ALL
no Novo Mercado

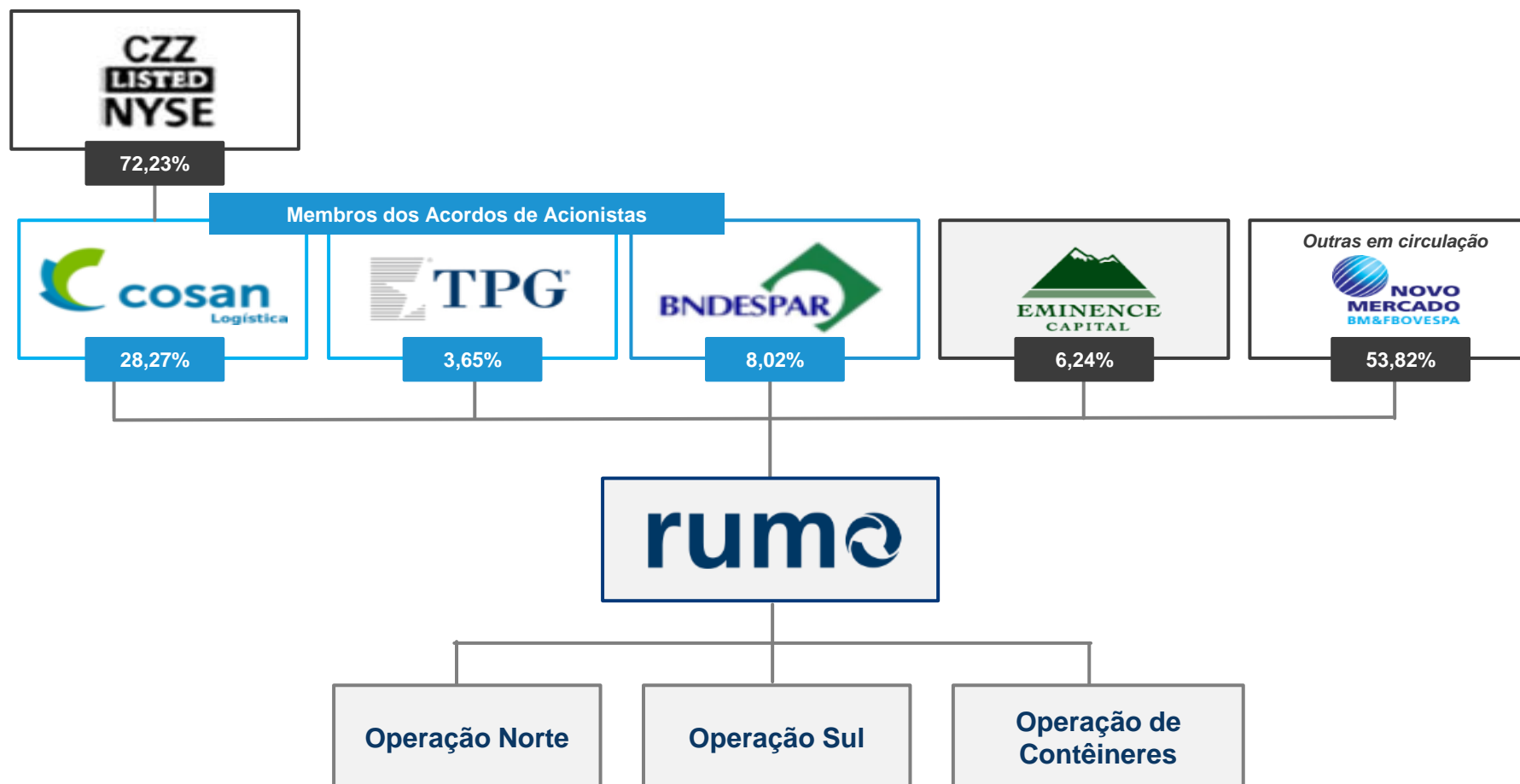
2013

Conclusão do projeto
Rondonópolis

ALL

rumo

ESTRUTURA ACIONÁRIA

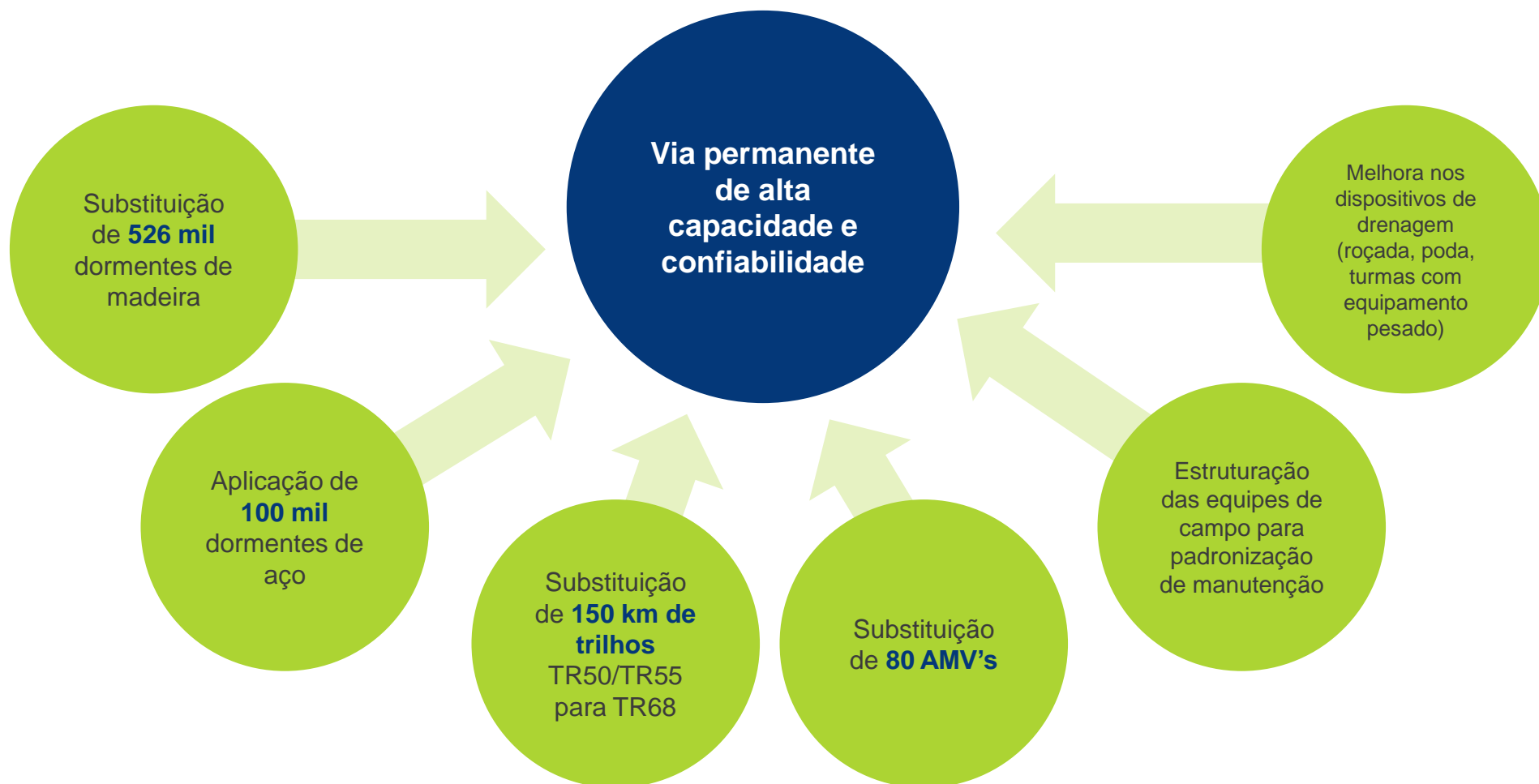


Fonte: Rumo base 12.08.2016

Obs.: As unidades de negócio da Rumo não representam companhias individuais

18 MESES NO CAMINHO CERTO

Em **poucos meses**, já foram realizados significativos investimentos em recuperação de trechos.

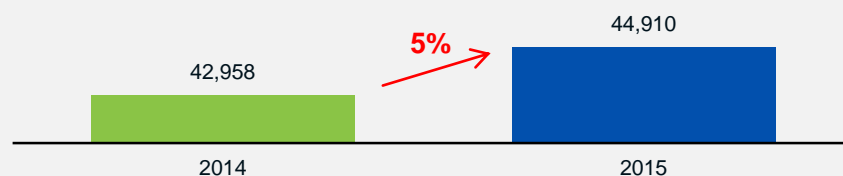


18 MESES NO CAMINHO CERTO

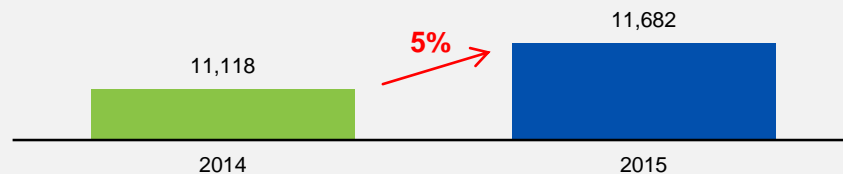
Menos de um ano e meio após a fusão,
o turnaround já gerou resultados.

Números Operacionais

Volume Transportado (RTK¹ mln)

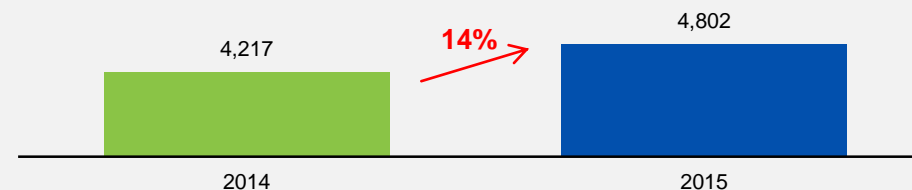


Volume Elevado no Porto de Santos (milhões de t)

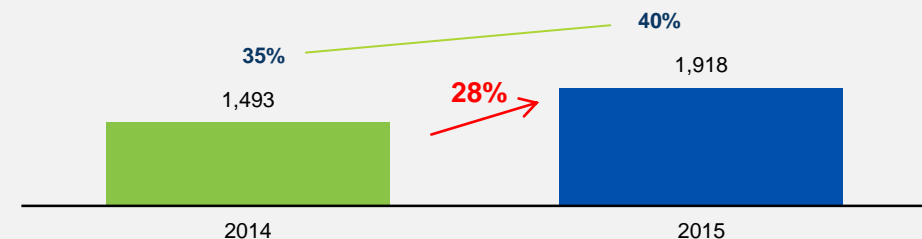


Números Financeiros

Receita Líquida (R\$ mi)



EBITDA e Margem EBITDA (R\$ mi)



Obs.: (1) TKU – Tonelada-Quilômetro Útil

18 MESES NO CAMINHO CERTO

O financiamento será usado para melhorar o balanço da Rumo e **sustentar seu plano de investimento de longo prazo.**

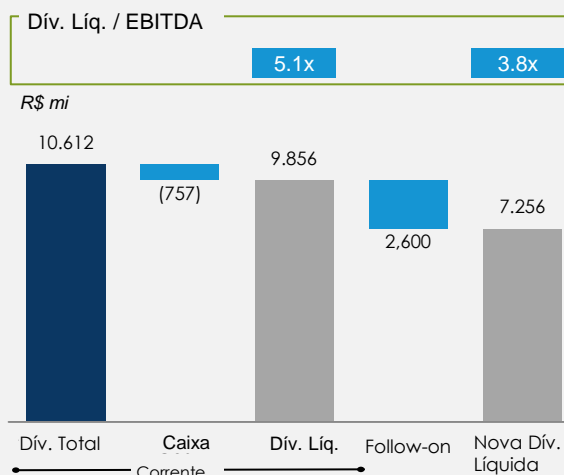
rumo

CONCLUÍDO

Aumento de Capital

Reforçar a estrutura de capital da companhia

Estrutura de Capital Pós Aumento¹



CONCLUÍDO

Reperfilamento da Dívida

Reperfil o vencimento da dívida nos próximos 3 anos

Cronograma de Amortização da Dívida

- Dívidas refinanciadas por **5 grandes bancos**
- R\$ 2,9 bilhões** em dívida de curto prazo substituídos por dívida de médio prazo
- 3 anos de carência**, de 2020 a 2023



EM CURSO

Crédito BNDES

Acesso a novas linhas de crédito

Financiamento BNDES ~R\$ 3,5 bi²

- R\$ 1,5 bilhão**
Exposição direta do BNDES
- R\$ 2,0 bilhões Exposição indireta do BNDES**
(requer repasses de bancos ou fianças bancárias)
- Financiamento para **2016, 2017 e 2018**

Suporte à Estratégia de Crescimento da Rumo

Fonte: Rumo




Obs.: (1) Em 31/12/15; Caixa e Derivativos

(2) Sujeito a determinadas condições

rumo

18 MESES NO CAMINHO CERTO

Opção de logística mais competitiva.

Exemplo Rondonópolis para Porto de Santos	Trem pré fusão  73 vagões	Trem atual  80 vagões	Trem estado da arte  120 vagões
Volume por viagem (ton)	5.375	6.400	10.800
Nº de viagens por ano	32	35	46
Volume por trem por ano (ton)	172.639	224.000	493.714
Custo por tonelada (R\$/ton)	(R\$ 82)	(R\$ 73)	(R\$ 56)

...criando maior competitividade contra caminhões

PRIMEIRA CONCLUSÃO IMPORTANTE

Bom operador

- Rumo adquiriu um ativo sucateado e uma empresa pré-falimentar
- Em pouco tempo, conseguiu recuperar trechos, melhorar o desempenho da malha e os indicadores financeiros

Sentido técnico e econômico

- O corredor da Malha Norte, Paulista, Porto de Santos é o principal ativo logístico do país
- É preciso dotar a Paulista de capacidade e eficiência equiparáveis à Norte e ao Porto

Impacto do Projeto

- Aumento da eficiência e da capacidade terão impacto enorme sobre o custo logístico e para o produtor rural
- Implementado por empresa prestadora de serviço logístico: busca pela carga

AGENDA

1

A Ferrovia e o Agronegócio: Rumo

2

Prorrogação da Malha Paulista

3

Avanços da Ferrovia e o Modelo vertical

4

Considerações Finais

MALHA PAULISTA – PROJETO MAIS IMPORTANTE DO PAÍS

Atender mais e melhor
o Agronegócio Brasileiro

Malha Norte

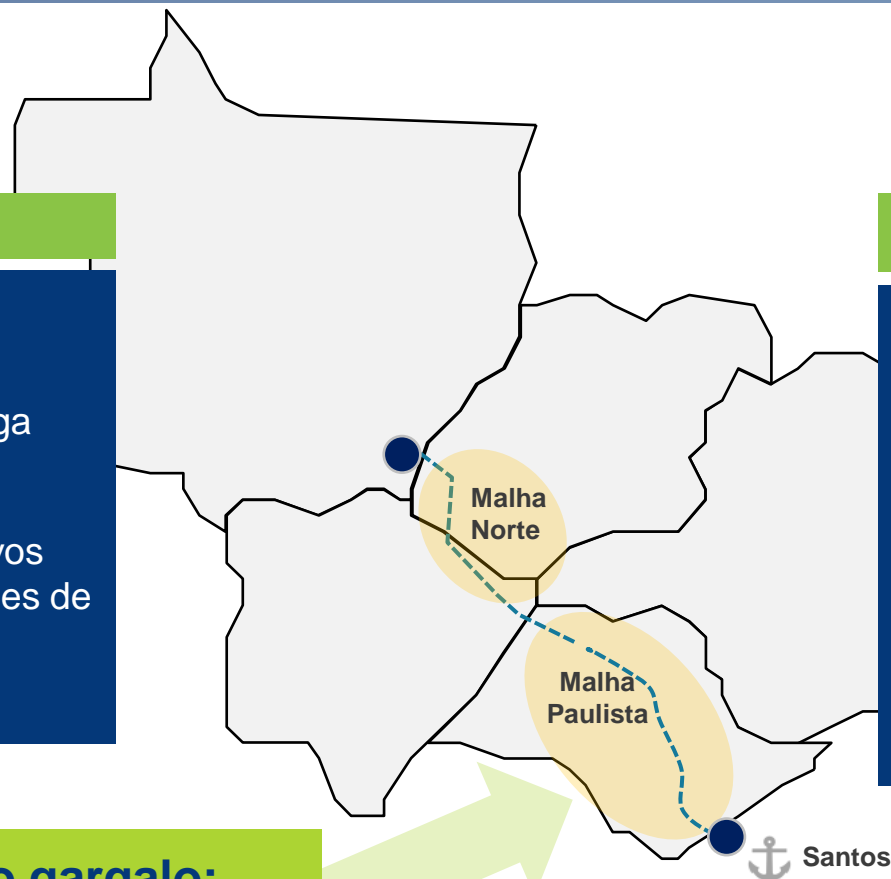
- Linha greenfield
- Vantagem comercial: toda carga carregada em Rondonópolis
- Prazo para amortização de novos investimentos permite expansões de capacidade

Porto de Santos

- Ainda é o maior porto graneleiro do Brasil
- Expressiva expansão de capacidade contratada:
 - Prorrogação ADM - 4mt/ano
 - Licitação STS04 – 6mt/ano
 - Tiplan – 10mt/ano
- Outras expansões a contratar:
 - TGG, Termag, T39, TEG/TEAG

Malha paulista é o gargalo:

Resolvê-lo é o projeto mais importante da infraestrutura brasileira



MALHA PAULISTA – PROJETO MAIS IMPORTANTE DO PAÍS

Fatores de Produtividade da Ferrovia



Relevo



Traçado



**Nível de
Saturação**



**Modernização da
Via**



Locomotivas

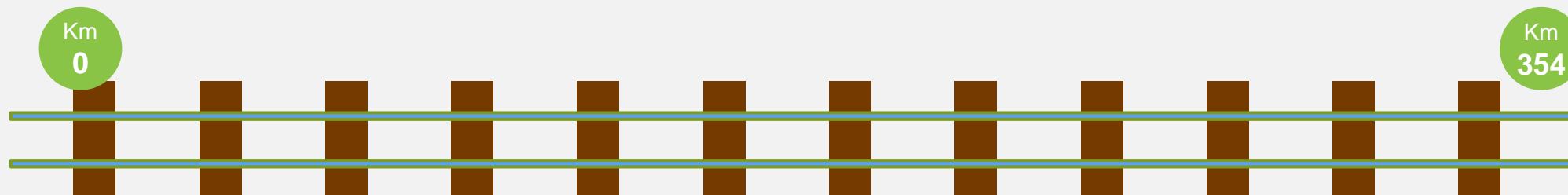


Vagões

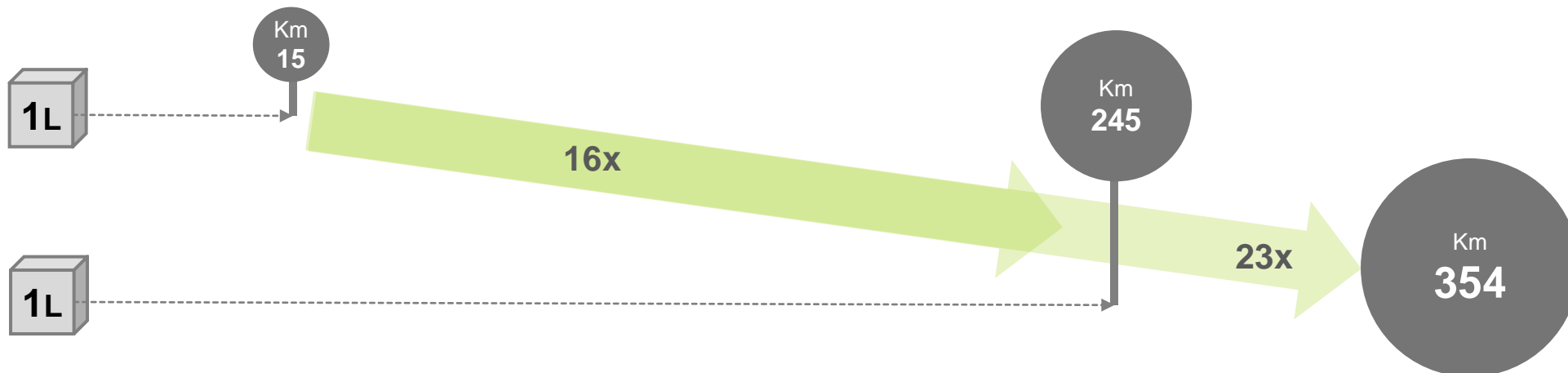


MALHA PAULISTA – PROJETO MAIS IMPORTANTE DO PAÍS

Diferenças estruturais de produtividade entre Norte e Paulista: **consumo**




Carro Popular



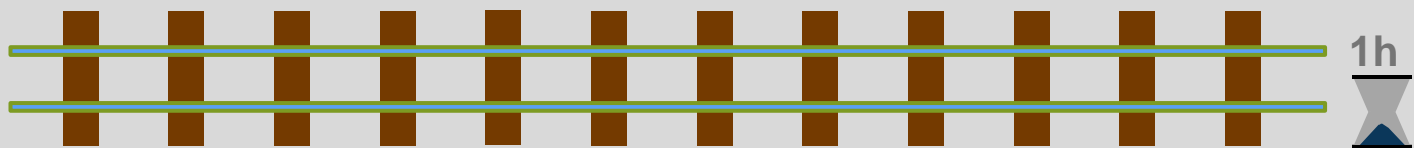

Paulista


Norte

MALHA PAULISTA – PROJETO MAIS IMPORTANTE DO PAÍS

Diferenças estruturais de produtividade entre Norte e Paulista: **velocidade**

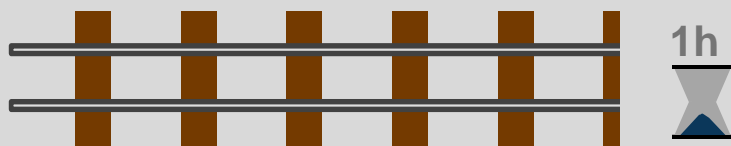
Malha Norte



Velocidade
média:
29,8 km/h

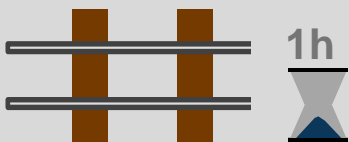


Malha Paulista



Velocidade
média:
13,7 km/h

Baixada Santista (Ferradura + Porto)



Velocidade
média:
5,3 km/h

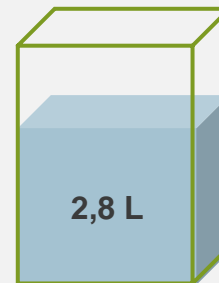
MALHA PAULISTA – PROJETO MAIS IMPORTANTE DO PAÍS

Diferenças estruturais de produtividade:
consumo e velocidade

Malha Norte - para percorrer os 754 km, o trem:



Leva em
média
25h20

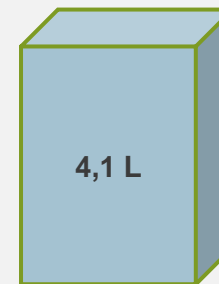


Consome 2,8 L
para movimentar
1Mt por 1km

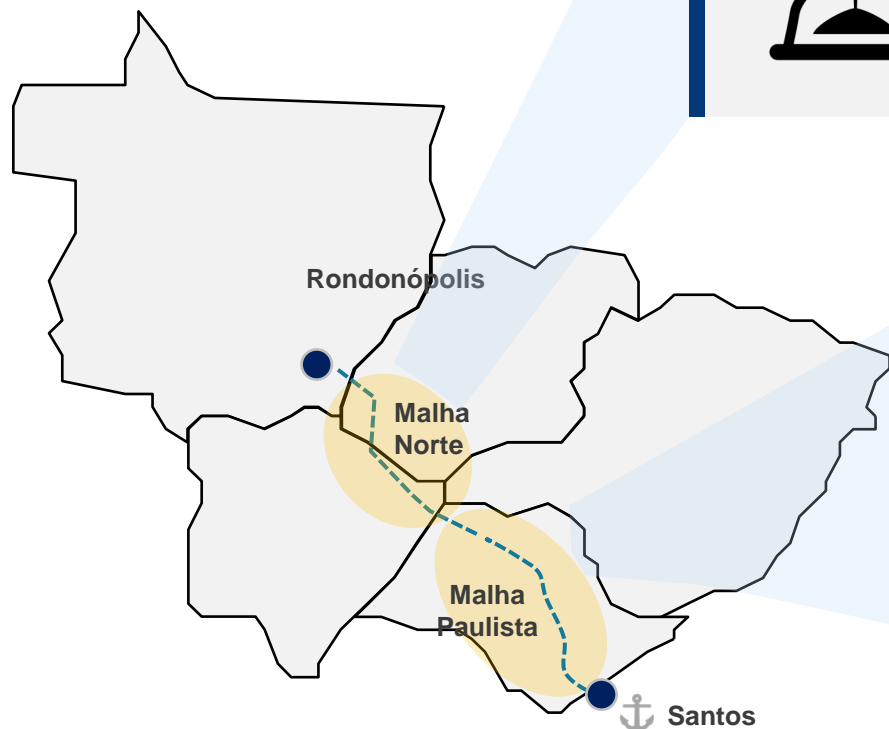
Malha Paulista - para percorrer os 820 km, o trem



Leva em
média
59h44



Consome 4,1 L pra
movimentar 1Mt
por 1km



ESTUDOS TÉCNICOS PARA A RENOVAÇÃO

No processo iniciado para prorrogação do contrato da Malha Paulista foram desenvolvidos estudos técnicos abrangendo **4 dimensões principais**.

Estudo Operacional

- Avaliação da capacidade atual da ferrovia e **análise dos principais gargalos**
- **Avaliação teórica da capacidade futura**, considerando os investimentos previstos
- **Simulação para avaliar os fluxos de cargas** e definir o modelo operacional

Estudo de demanda

- **Projeções de demanda global** e produção brasileira de *commodities* agrícolas
- **Análise de fluxos logísticos potenciais e custos associados** (infraestrutura atual e prevista)
- Avaliação da demanda captável pela Rumo ALL – volumes e tarifas
 - **Estimativa de demanda para demais cargas**

Estudos Técnicos para a Prorrogação

- **Identificação dos investimentos** propostos para melhoria e aumento de capacidade
- **Caracterização dos investimentos**, incluindo estimativas de custos e cronogramas propostos para execução

- **Levantamento** e avaliação dos atuais custos operacionais e despesas
- **Estimativas de evolução** dos parâmetros de custos e despesas com as melhorias propostas para a ferrovia e sua operação
- **Consolidação de fluxo de caixa**

Caracterização dos Investimentos

Análise dos Custos e Despesas

CARACTERIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS

Projeto discutido na ANTT atua em **TODOS** os fatores de produtividade possíveis



Relevo

**Impossível
atuar**



Traçado

**Impossível
atuar**



Nível de
Saturação

**Duplicações
completas,
duplicações
parciais, pátios
de cruzamento,
sistema de
licenciamento**



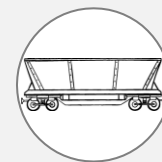
Modernização
da Via

**Aumento de perfil
de trilho, qualidade
e quantidade de
dormentes,
melhoria de AMVs**



Locomotivas

**Locomotivas novas
com tecnologias
atualizadas (injeção
eletrônica, controle
de tração, frenagem
mais potente)**



Vagões

**Vagões de
maior
capacidade de
carga e maior
capacidade de
frenagem**

RESULTADOS

Ganhos da Nova Malha Paulista: **produtividade**
(consumo e velocidade)

Produtividade – aumento da velocidade ao percorrer os 820 km:



Reduzirá de
59h 44
para
46h 52
o tempo médio de
viagem



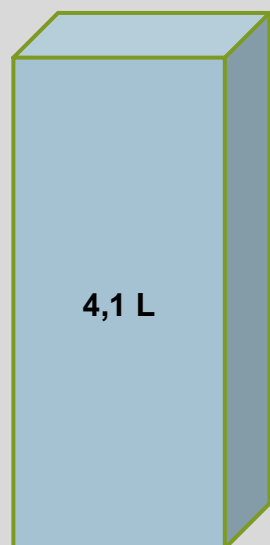
Aumento da velocidade média de
13,7km/h
para
17,5km/h
27% de aumento



RESULTADOS

Ganhos da Nova Malha Paulista: **produtividade**
(consumo e velocidade)

Produtividade – redução do consumo ao movimentar 1Mt por 1 km:



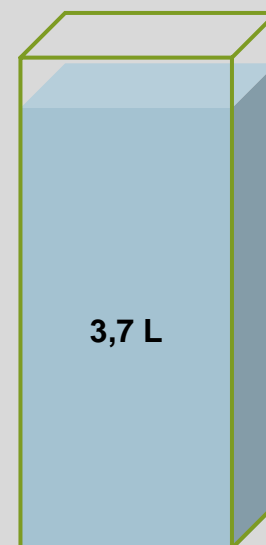
Reduzirá o consumo médio
de

4,1 L

para

3,7 L

movimentar 1Mt
por 1km



Redução de

10%

no

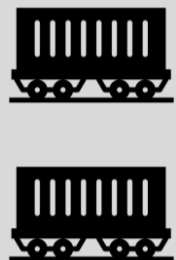
consumo

De diesel

RESULTADOS

Ganhos da Nova Malha Paulista: **capacidade**

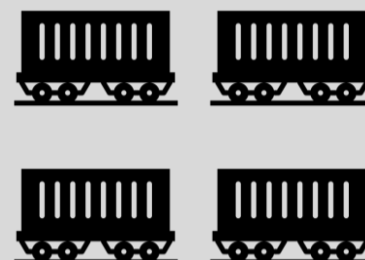
Capacidade – aumento do volume de cargas a ser movimentado anualmente:



Aumento da
capacidade de
30 Mt/ano

— para —

64 Mt/ano



Expansão de

116%

— na —
capacidade

A prorrogação da Malha Paulista vai aumentar a produtividade de forma concomitante com o aumento da capacidade

Novos investimentos de

R\$ 7,2 bi

SEGUNDA CONCLUSÃO IMPORTANTE

Aditivo Contratual de Prorrogação da Malha Paulista

Solução do principal gargalo logístico do país

Início **imediato** dos investimentos

Redução do custo brasil

Externalidades positivas

AGENDA

1

A Ferrovia e o Agronegócio: Rumor

2

Prorrogação da Malha Paulista

3

Modelo vertical e os Avanços da Ferrovia

4

Considerações Finais

Caso concreto: BRASIL

Histórico recente demonstra: aperfeiçoamento do modelo vertical é o único caminho viável

2012

Foi lançado programa ferroviário PIL

- Modelo open access
- Segregação vertical
- Compra de capacidade pela VALEC e venda diretamente aos OFIs

Realidade

Não considerou características do setor de transportes brasileiro

- Ferrovia no Brasil é de cargas
- Infraestrutura ferroviária não é – e não pode ser – pública
- Tesouro Nacional não pode subsidiar a atividade
- Deve ser incentivada a eficiência, a redução de tarifa via mercado e o investimento

FRACASSO

Resultado

Nenhuma licitação e nenhum projeto prosperou

- Projetos não despertaram interesse do mercado
- Investimento no setor ficou paralisado
- Concessionárias existentes fizeram investimento incremental por conta e risco
- Governo relançou programa mais realista: prioridade ao investimento e à eficiência, modernizando o modelo vertical
- Decreto 8.875/2016 consolidou o avanço

MODELO *OPEN ACCESS*

Um modelo que funciona bem para outra realidade.

POUCOS LUGARES ONDE DEU CERTO

EUROPA



o foco das ferrovias
são passageiros

infraestrutura
transporte ferroviário
são essencialmente públicos

NECESSIDADE DE SUBSÍDIO

MENOR EFICIÊNCIA

Modelo não garante atendimento a trechos de baixa densidade de demanda

Perda de eficiência em malha de baixa densidade

Perda de eficiência nas malhas de alta densidade.

↓
eficiência



penetração do
transporte
ferroviário

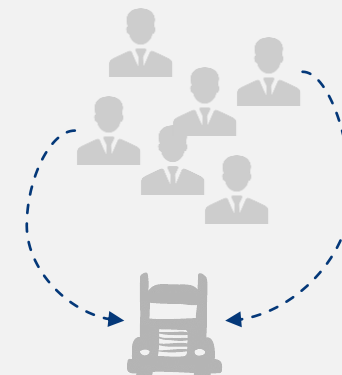
necessidade
de subsídio público

ATENDIMENTO E COMPETIÇÃO

MODELO DE OPERAÇÃO ABERTA



clientes maiores
mais rentáveis
são beneficiados



clientes menores
e pouco lucrativos
podem ter
serviço
descontinuado

RESULTADOS DO MODELO *OPEN ACCESS*

questões **JURÍDICAS**



Mudança de objeto da concessão

- Risco de inconstitucionalidade (art. 175 CF)

Instabilidade jurídica dos atuais contratos

- Subversão da lógica do contrato vigente
- Consequentes impactos negativos para o mercado e investidores
- A exemplo do ocorrido com a MP 579 (Setor Elétrico)

questões **ECONÔMICAS**



Benefícios da integração vertical

- Eficiência na alocação do capital;
- Diferenças tecnológicas entre infraestrutura e material rodante;
- Complexidade no planejamento.

Operação segregada leva a sensível aumento de custos

- Economia de Rede: competição é diferente de competitividade
- Revisão do equilíbrio econômico-financeiro a ser pactuado
- Obrigação com ToP; Cálculo de DP; Remuneração por risco tomado

Insegurança jurídica e prejuízos operacionais: **impedem a realização dos investimentos** necessários

questões **OPERACIONAIS**



Oficinas e posto de abastecimentos

Centro de Controle Operacional

Equipagem

Metas de produção e acidentes

Regras de segurança



OPERAÇÃO COM CUSTO ELEVADO

Entre **20%** e **40%** mais **caros**,
com repercussão no usuário

AVANÇOS DO MODELO VERTICAL

Esfera regulatória avançou desde a privatização: novos contratos serão mais modernos e terão **visão pró-usuário**

Regras para o compartilhamento de infraestrutura

- A ANTT já prevê mecanismos para medir a **capacidade ociosa** (Declaração de Rede)
- Terceiros podem investir na malha para expansão da capacidade (**Usuário Investidor**)
- Minuta de Contrato já prevê o **compartilhamento**

Resultados preliminares

- Não há problemas de compartilhamento de infraestrutura entre as concessionárias
- Todas as ferrovias limítrofes possuem **COEs** entre si
- Aumento do uso do direito de passagem teve forte relação com o **ganho de produtividade** das ferrovias nos últimos anos
- A grande necessidade é de **aumento de capacidade**

TERCEIRA CONCLUSÃO IMPORTANTE

CONSOLIDAÇÃO DO MODELO VERTICAL DE CONCESSÃO FERROVIÁRIA

Modelo *open access* fracassou

Modelo vertical se adapta à realidade do Brasil

Precisamos de investimento privado

Único caminho para a expansão de capacidade e eficiência

AGENDA

1

A Ferrovia e o Agronegócio: Rumor

2

Prorrogação da Malha Paulista

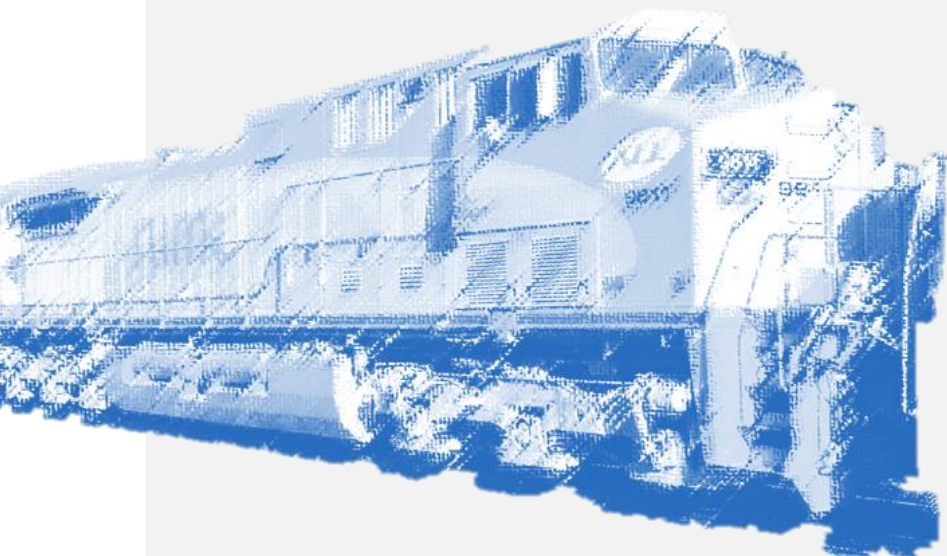
3

Avanços da Ferrovia e o Modelo vertical

4

Considerações Finais

CONSIDERAÇÕES FINAIS

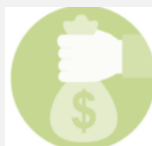


A prorrogação do contrato de concessão da Malha Paulista é a melhor forma de atingir a **expansão de capacidade, ganho de eficiência** e **redução de custo para o usuário**

Todos engajados nesse projeto:



**QUEM
PRODUZ**



**QUEM
INVESTE**



QUEM almeja o
crescimento do **PAÍS**



o apoio da **CTLOG**
é fundamental