

PORTOS DO ESPÍRITO SANTO: POTENCIAL ESTRATÉGICO PARA O PAÍS

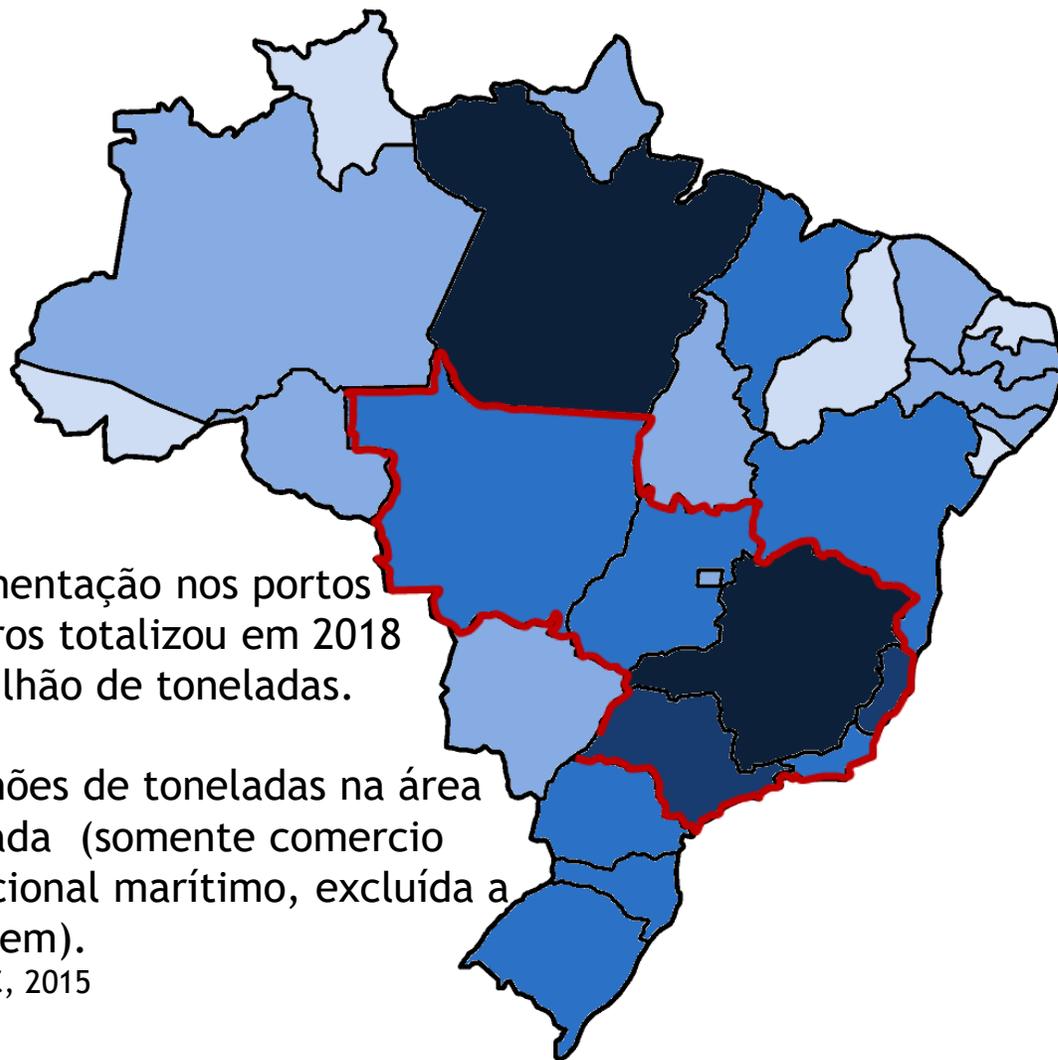
UBERLÂNDIA • 29/03/2019



SUMÁRIO

- ▶ Introdução: visão de comércio exterior, portos e navios exigidos
 - ▶ Comércio exterior por Estado
 - ▶ Principais rotas de comércio
 - ▶ Capacidade de navios de contêineres
 - ▶ Distâncias de portos brasileiros à Ásia
 - ▶ Distâncias e fretes para a Ásia
 - ▶ Principais características dos portos
- ▶ Brasil: movimentação portuária pode ser maior
- ▶ Necessidade e oportunidade de investimento
- ▶ Portos do Espírito Santo - infraestrutura atual
 - ▶ Terminal de Vila Velha
 - ▶ Terminal de Produtos Diversos
 - ▶ Acessos terrestres atuais
- ▶ Portos do Espírito Santo - projetos em implantação
 - ▶ Porto da Imetame
 - ▶ Porto de Barra do Riacho
 - ▶ Terminal de Granéis Líquidos de Vitória
 - ▶ Itaoca Off Shore
 - ▶ Porto Central
- ▶ Propostas para aprimoramento dos processos

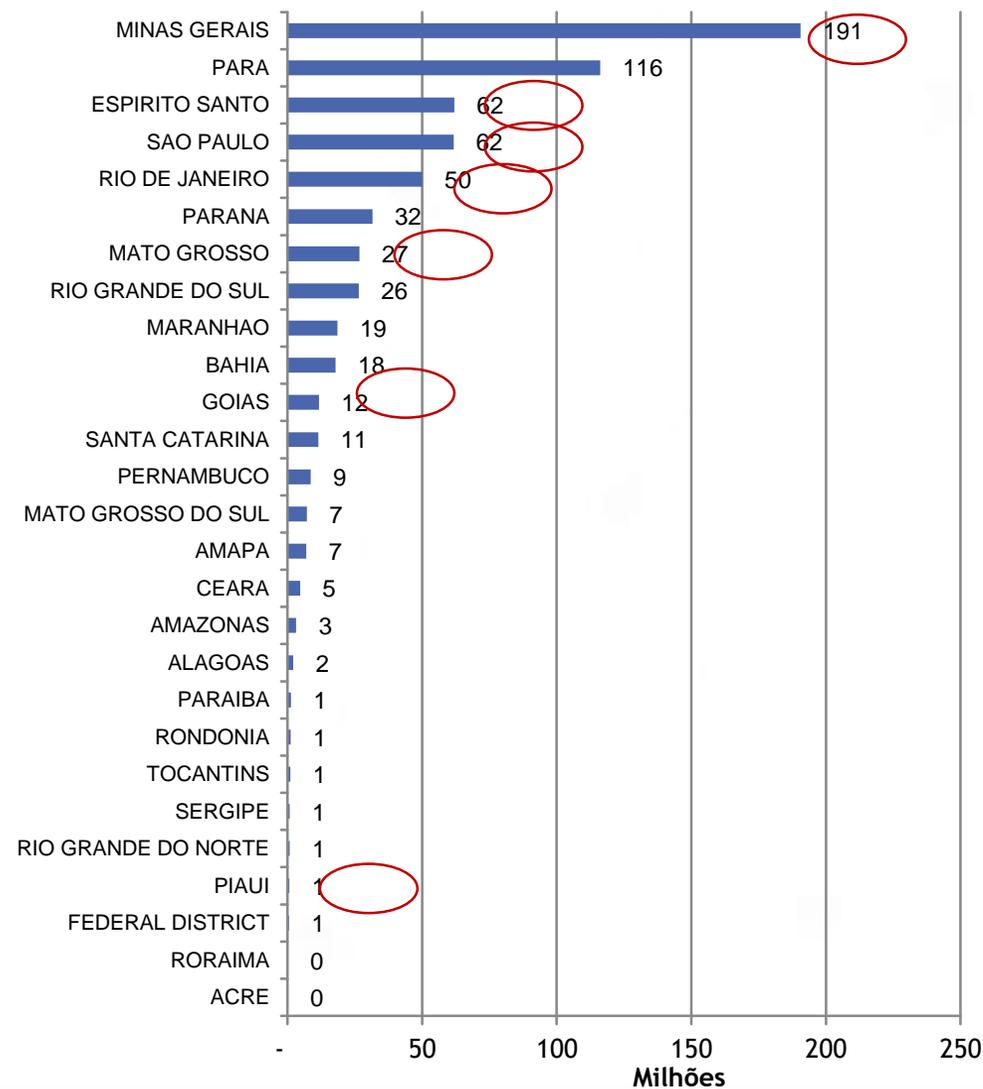
COMÉRCIO EXTERIOR POR ESTADO



A movimentação nos portos brasileiros totalizou em 2018 1,117 bilhão de toneladas. (ANTAQ)

405 Milhões de toneladas na área delimitada (somente comercio internacional marítimo, excluída a cabotagem).

Fonte: PoC, 2015



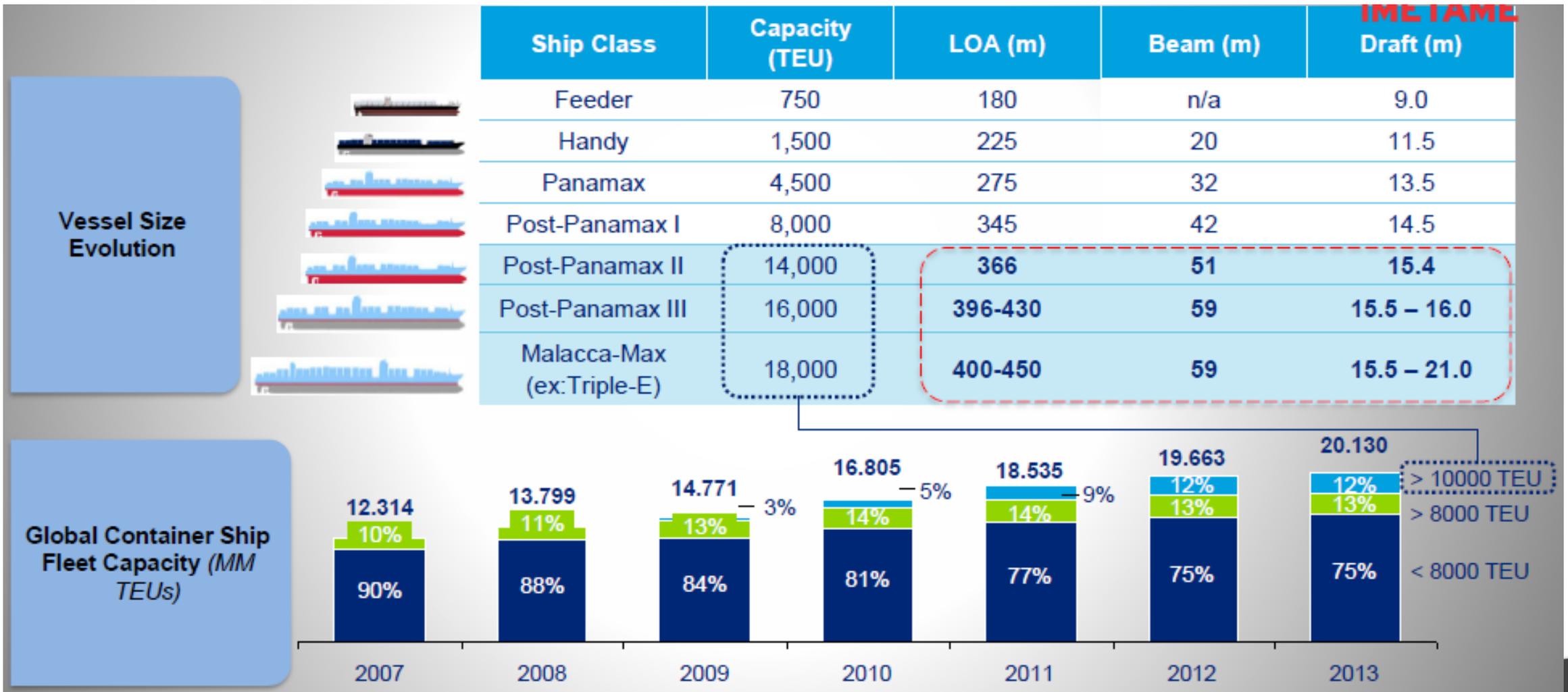
PRINCIPAIS ROTAS DE COMÉRCIO

A Ásia-Pacífico é a maior parceira de comércio do Brasil (337 Mi toneladas, seguido por Europa 108 Mi toneladas).

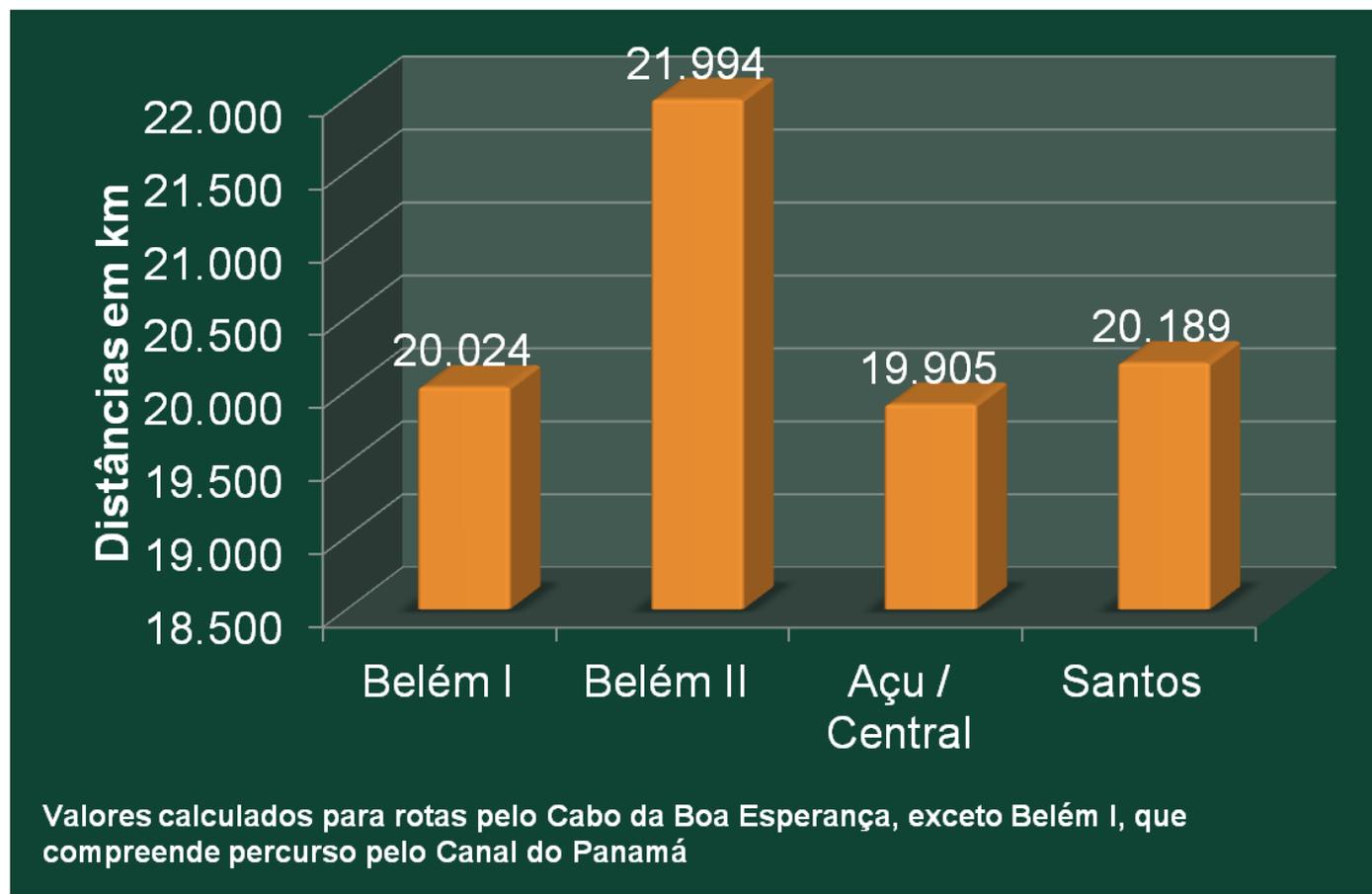


A Ásia-Pacífico é a maior parceira de comércio do Brasil (337 Mi toneladas), seguida pela Europa (108 Mi toneladas)

CAPACIDADE DE NAVIOS DE CONTÊINERES



DISTÂNCIAS DE PORTOS BRASILEIROS À ÁSIA



DISTÂNCIAS E FRETES PARA A ÁSIA

COMMODITY: SOYABEANS ¹				
ORIGIN (POL)		BELÉM (PA-BR)	ITAQUI (MA-BR)	TUBARÃO (ES-BR)
DESTINATION (POD)		SHANGHAI (CH)	SHANGHAI (CH)	SHANGHAI (CH)
VESSEL TYPE	HANDY ²	USD 26.00/ton	N/A	N/A
	PANAMAX	USD 20.00/ton	19,50/ton	19,50/ton
	CAPE SIZE	N/A	USD 10,30/ton	USD 9.50/ton
DISTANCE (nm) (Cape of Good Hope)		12.005	11.708	19.857

- ▶ Os fretes unitários com navios Capesize mostram uma redução de cerca de 50% em relação aos navios Panamax e uma vantagem da ordem de 60% em relação aos fretes em embarques em navios Handysize.

(1) Ship Lease and Operational cost

(2) Estimate

Fonte: Agência Marítima Orion

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DOS PORTOS

CARACTERÍSTICAS DESEJÁVEIS

Calado, boca e comprimento permitidos

Capacidade e produtividade para contêineres

Capacidade de retroárea

Plataforma logística

Acessos terrestres

Posição e facilidade de conexão



15 m de calado min; comprimento min de 366 m e boca até 60 m

Acima de 50 mph; alcance de 18 fileiras

40 ha; capacidade estática de 18.000 TEU

Disponibilidade de áreas para instalação de indústrias

Rodovias duplicadas e acesso ferroviário

Ser hub de um armador de longo curso; atender grande área de PIB

BRASIL: MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA PODE SER MAIOR



- ▶ Embarque de soja nos portos brasileiros em 2018 foi de 102 Milhões de toneladas (Fonte: ANTAQ).
- ▶ Movimentação de contêineres foi de 10,1 Milhões de TEU (Fonte: ANTAQ).
- ▶ O Chile movimentou 4,4 Milhões de TEU em 2017 (Fonte: CEPAL).
- ▶ O comércio exterior brasileiro ainda é pequeno para a 8ª maior economia do mundo.
- ▶ Crescimento consistente do PIB a 3% ao ano trará novo desafio para a operação portuária a curto prazo.

NECESSIDADE E OPORTUNIDADE DE INVESTIMENTO

- ▶ Tamanhos crescentes dos navios exigem novos investimentos portuários.
- ▶ Necessário mais infraestrutura portuária para atender o crescimento:
 - ▶ Portos de classe mundial;
 - ▶ Constituídos de indústrias e terminais de segmentos variados;
 - ▶ Que atendam a todos os segmentos econômicos: agronegócio, indústria e serviços;
 - ▶ Especialmente grandes indústrias de mineração e aço e regiões agrícolas do interior (exportação de grãos e importação de fertilizantes) e indústria em geral através de bons terminais de contêineres;
 - ▶ Portos que operem efetivamente 24 h todos os dias, com mão de obra capacitada;
 - ▶ E favoreçam economias de escala, otimização de processos, sinergias operacionais, agrupamento de atividades e utilizem sistemas informatizados de última geração.
- ▶ Perspectiva de longo prazo de crescimento do mercado brasileiro incentiva investimentos.
- ▶ Momento de abertura de espaço à iniciativa privada favorece novos empreendimentos.
- ▶ Projetos no Espírito Santo oferecem serviços e também oportunidade de investimento direto.

PORTOS DO ESPÍRITO SANTO

INFRAESTRUTURA ATUAL

- ▶ Terminal Norte Capixaba (Transpetro) - Localizado em Barra Nova (São Mateus), escoia o petróleo dos campos terrestres do norte do Espírito Santo por navios atracados em monoboia.
- ▶ Portocel - Localizado em Barra do Riacho (Aracruz), é especializado em celulose, sendo um dos mais eficientes do mundo, operando também com blocos de mármore e granito, além de produtos siderúrgicos.
- ▶ Terminal Aquaviário Barra do Riacho - Movimenta gás liquefeito de petróleo (GLP) e gasolina natural (C5+), resultantes do processamento de gás natural em Cacimbas.
- ▶ Complexo Portuário de Tubarão - Reúne cinco terminais, com estrutura comparável aos melhores portos do mundo:
- ▶ Terminal de Tubarão - Operado pela Vale, é o maior e mais eficiente terminal de exportação de pelotas e de minério de ferro do mundo.

PORTOS DO ESPÍRITO SANTO



PORTOS DO ESPÍRITO SANTO

INFRAESTRUTURA ATUAL

- ▶ Terminal de Granéis Líquidos (TGL) - É especializado na movimentação de derivados do petróleo.
- ▶ Terminal de Praia Mole - É especializado em operações de descarga de navios com carvão (70% do volume importado pelas siderúrgicas), coque e antracito.
- ▶ Terminal de Produtos Diversos (TPD) - Tem um sistema integrado de recepção, manuseio e armazenagem de grãos (15% das exportações do Brasil) e fertilizantes (8% do volume importado).
- ▶ Terminal de Produtos Siderúrgicos (TPS) - Movimenta, além de produtos siderúrgicos, ferro gusa, mármore/granito e veículos. Operado pelo consórcio ArcelorMittal Tubarão, Usiminas e Gerdau Açominas.

PORTOS DO ESPÍRITO SANTO



- ▶ Complexo Portuário de Tubarão

PORTOS DO ESPÍRITO SANTO

INFRAESTRUTURA ATUAL

- ▶ Complexo do Porto de Vitória - Administrado pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), movimenta carga geral por meio dos terminais Cais de Vitória, Capuaba, Peiú, Atalaia, Flexibrás, TVV e CPVV.
- ▶ Terminal Vila Velha (TVV) - terminal especializado em contêineres operado pela iniciativa privada (Log-In Internacional e Logística). É uma excelente alternativa para operações de importação e exportação de contêineres e carga geral, destacando-se como um dos mais produtivos terminais brasileiros nesse segmento.
- ▶ Companhia Portuária de Vila Velha - CPVV - atende às operações offshore de exploração e produção de petróleo no Espírito Santo.
- ▶ Porto de Ubu (Samarco) - Movimento de pelotas e de minério de ferro, granéis sólidos e carga geral. Utilizado em operações de supply boats para indústria de petróleo e outras.

PORTOS DO ESPÍRITO SANTO



- ▶ Portocel e Barra do Riacho

ACESSOS TERRESTRES ATUAIS



- ▶ A EFVM transportou 1.951 mil ton de produtos da Extração Vegetal e Celulose em 2018.
- ▶ As BR 101 e 262 estão em obras de duplicação.

TERMINAL DE VILA VELHA - TVV

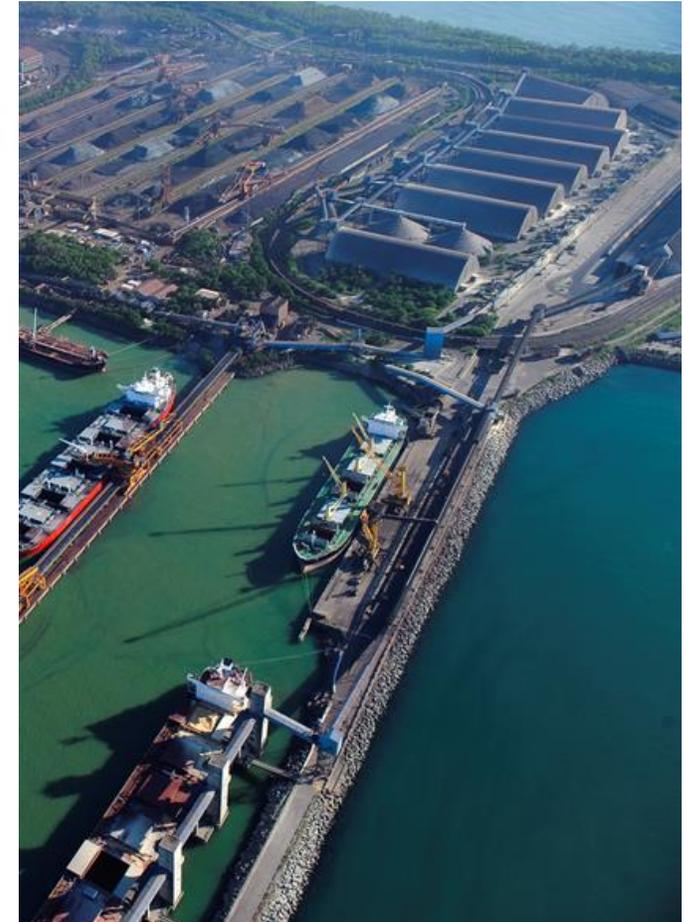


- ▶ Arrendado e operado pela Log-In - Logística Intermodal S.A.
- ▶ Área de 108 mil m²
- ▶ Capacidade nominal de 350 mil TEUS.
- ▶ Movimentou 210 mil TEU em 2018
- ▶ Cais de atracação de 450 m, 2 berços
- ▶ Opera com 3 Portainers; 2 Guindastes; 4 Transtainers; 7 Reach Stackers e 8 gates reversíveis e sistema de controle operacional NAVIS

TERMINAL DE PRODUTOS DIVERSOS - TPD

- ▶ Características:
 - ▶ Localizado em Vitória (ES), inserido no Complexo de Tubarão, possui sistema integrado de recepção, manuseio e armazenagem de grãos e fertilizantes.
- ▶ Principais produtos:
 - ▶ Grãos e fertilizantes
 - ▶ Movimentação de aproximadamente 6 Milhões de ton de soja e farelo e 1 Milhão de ton de fertilizantes.
- ▶ Estrutura:
 - ▶ 1 píer de atracação para grãos com 300 m de comprimento
 - ▶ 8 silos de armazéns para grãos, com capacidade estática para 442 mil ton
 - ▶ 1 píer de atracação para fertilizantes com 240 m de comprimento
 - ▶ 1 armazém para fertilizantes, com capacidade estática para 60 mil toneladas
 - ▶ Estrutura para carregamento ferroviário e rodoviário de fertilizantes e descarga ferroviária de grãos

Fonte: VLI



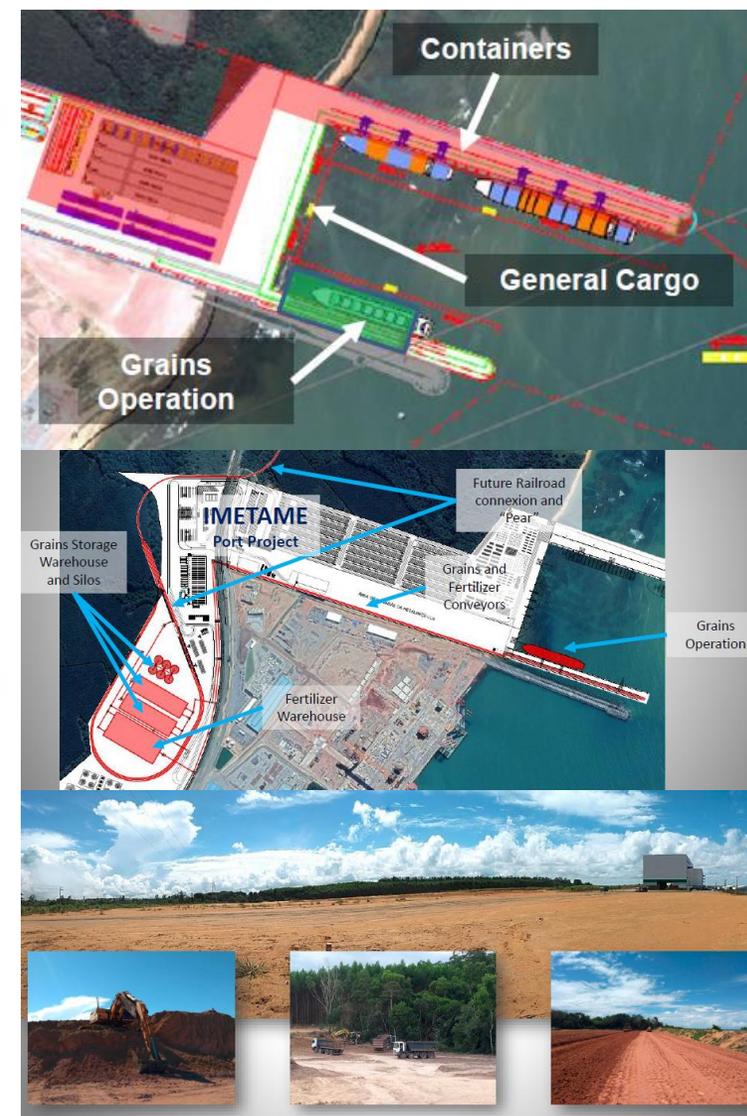
PORTOS DO ESPÍRITO SANTO

PROJETOS EM IMPLANTAÇÃO

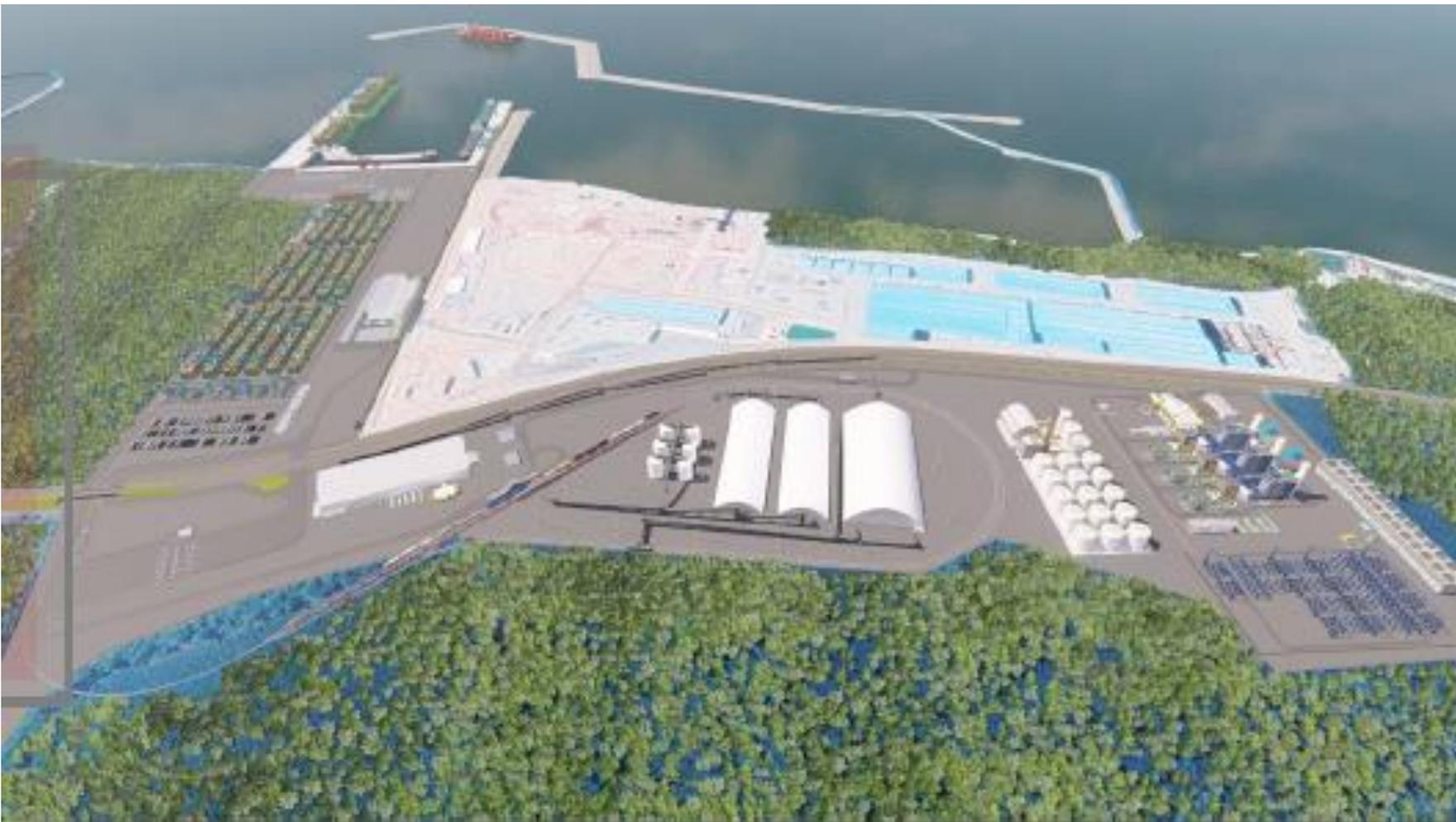
- ▶ Centro Portuário de São Mateus - Petrocity (privado) - Terminal de cargas gerais a ser instalado no município de São Mateus com objetivo de atender a cargas diversas e também às demandas de serviços logísticos offshore do mercado nacional de petróleo e gás.
- ▶ Imetame (privado) - Terminal no município de Aracruz, para atendimento a contêineres, graneis líquidos, sólidos e gasosos.
- ▶ Portocel (privado) - Terminal no município de Aracruz, especializado em celulose. Projeto de expansão para movimentação de carga geral.
- ▶ Itaoca Offshore (privado) - Terminal a ser instalado no município de Itapemirim, Sul do Estado, para atender às demandas de serviços logísticos offshore do mercado nacional de petróleo e gás.
- ▶ Porto Central (privado) - Parceria entre a TPK Logística e o Porto de Roterdã, maior porto marítimo da Europa. Porto multicargas: contêiner, granel sólido (soja, minério, etc), granel líquido e apoio offshore, no município de Presidente Kennedy, localizado no extremo Sul do Estado.

PORTO DA IMETAME

- ▶ Localizado em Aracruz-ES, ao lado do Estaleiro Jurong e do Porto de Barra do Riacho, onde opera a Portocel (Suzano).
- ▶ O projeto pretende movimentar anualmente 180 mil TEUs de contêineres, 500 mil ton de carga geral; calado máximo de 16 metros.
- ▶ Investimento privado de R\$ 590 milhões iniciais, com prazo de implantação de 2,5 anos.
- ▶ Obras de terraplanagem em andamento.
- ▶ Aguarda revisão do contrato de adesão com a ANTAQ e autorização da Marinha para início de obras no mar.
- ▶ Operação de grãos:
 - ▶ Área de 150.000 m²
 - ▶ Cais de 250 m
 - ▶ Calado de 16 m, atendendo a navios Capesize
 - ▶ Capacidade estática de estoque de 250.000 ton



PORTO DA IMETAME

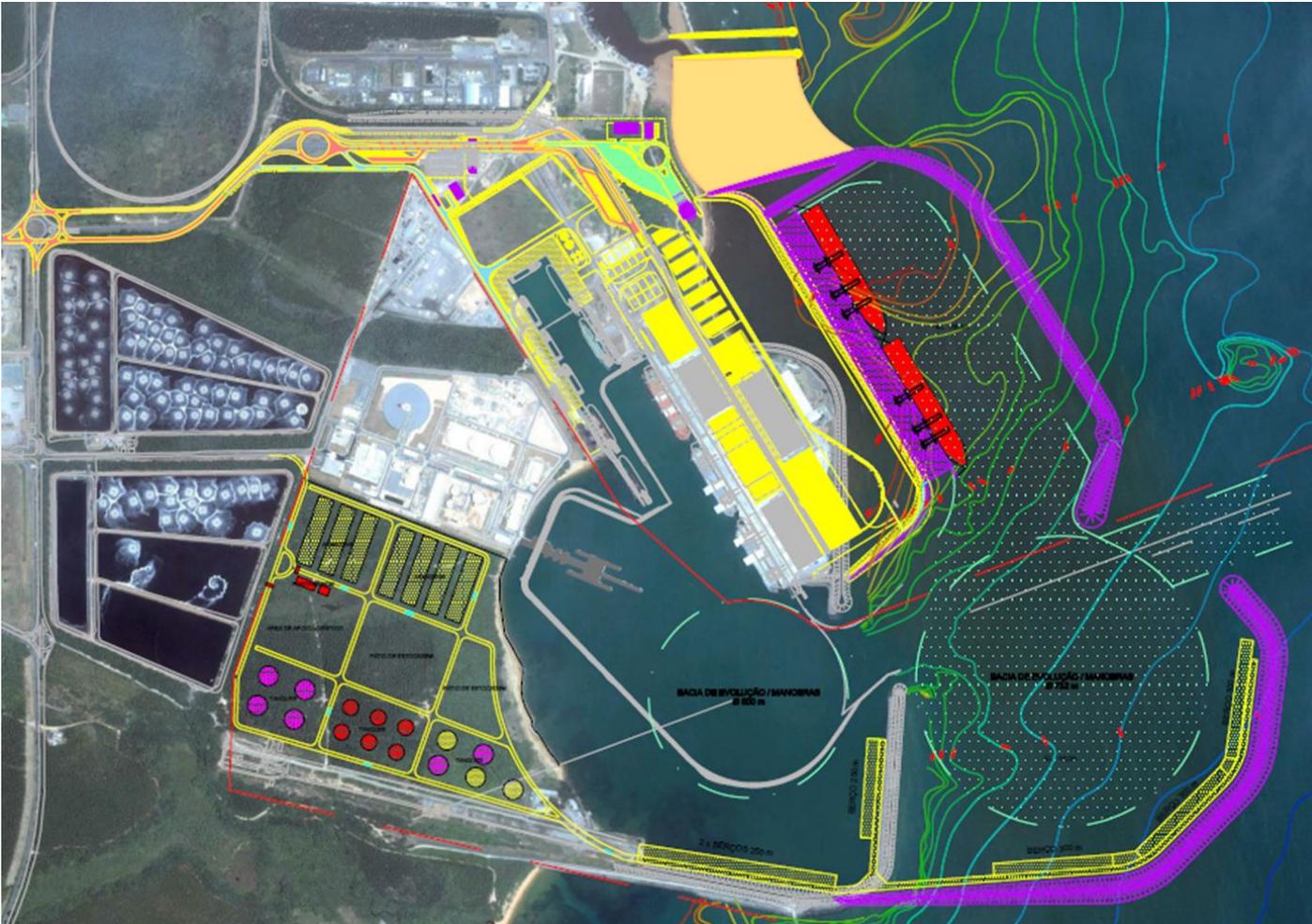


- ▶ Características principais:
 - ▶ Calado de 16 m;
 - ▶ Cais acostável de 1.700 m;
 - ▶ Área total de 75,5 ha.
 - ▶ Contêineiro ensaiado: L 366m x B 51m x D 15m
 - ▶ Graneleiro ensaiado: L 278m x B 48m x D 16m

PORTO DA IMETAME



PORTO DE BARRA DO RIACHO



- ▶ Projeto simulado para manobras com navios de até 368m de LOA.
- ▶ Decisão de investimento em análise pela Suzano.
- ▶ Fará parte da CODESA privatizada.
- ▶ Oportunidade de investimento para a agroindústria.
- ▶ Poderá movimentar diversos tipos de cargas.

TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS DO PORTO DE VITORIA



- ▶ Arrendado pela Navegantes Logística em 23/03/2019 por 25 anos
- ▶ Investimento estimado em R\$ 120 milhões
- ▶ Área total = 74.156m²
- ▶ Capacidade estática mínima de 65.725 m³
- ▶ movimentação anual mínima de combustíveis (ton):
 - ▶ Ano 5 = 113.120
 - ▶ Ano 25 = 667.149

ITAOCA OFF SHORE

- ▶ TUP focado em atender a demanda de serviços logísticos offshore nas bacias do Espírito Santo e Campos
- ▶ Conceito “One-Stop-Shop”
- ▶ Localização estratégica: Itapemirim - Sul do Espírito Santo
- ▶ Principais Números do Projeto
 - ▶ Número de berços: 11
 - ▶ Cais de serviços: 1
 - ▶ Área portuária contígua ao cais: 65.000 m²; Retroárea: 660.000 m²
 - ▶ Plantas de Fluidos: até 6
 - ▶ Profundidade Natural: 9.5 m
- ▶ 1º Porto Verde do Brasil - Certificação AQUA (Alta Qualidade Ambiental), pela USP / Fundação Vanzolini.

Fonte: Itaoca Off Shore, Fundação Vanzolini.



PORTO CENTRAL



- | | | | |
|---|----------------------------|--|---|
| 1 Armazéns e indústrias de valor agregado | 2 Piers de Petróleo Bruto | 3 Tançagem de Óleo Cru, Combustíveis & Gás | 4 Unidade de Transbordo de Petróleo Bruto |
| 5 Terminal de Minério de Ferro | 6 Terminal de Contêiner | 7 Terminal de Grãos & Fertilizantes | 8 Canal de Acesso |
| 9 Estaleiro de Construção e de Reparo | 10 Base de Supply Offshore | 11 Quebra-Mares | 12 Heliporto |
| 13 Piers de granel seco | 14 Terminal de Carga Geral | 15 Desenvolvimento Futuro de Terminais | 16 Parque de Esportivas |

- ▶ Porto de classe mundial, parceria com Porto de Rotterdam.
- ▶ Conceito de Land Lord: infraestrutura preparada para instalação de terminais privados customizados.
- ▶ Oportunidade de investimento para donos de cargas e operadores portuários.
- ▶ Licença de Implantação emitida pelo IBAMA.

PORTO CENTRAL

CONSTRUÇÃO EM FASES



1



2



3



4

PORTO CENTRAL



Terminal Agrícola com 26 Milhões de toneladas de capacidade, inicia operações com transporte rodoviário (Fase 1) e, depois, com trem (Fases 2 e 3)

PORTO CENTRAL

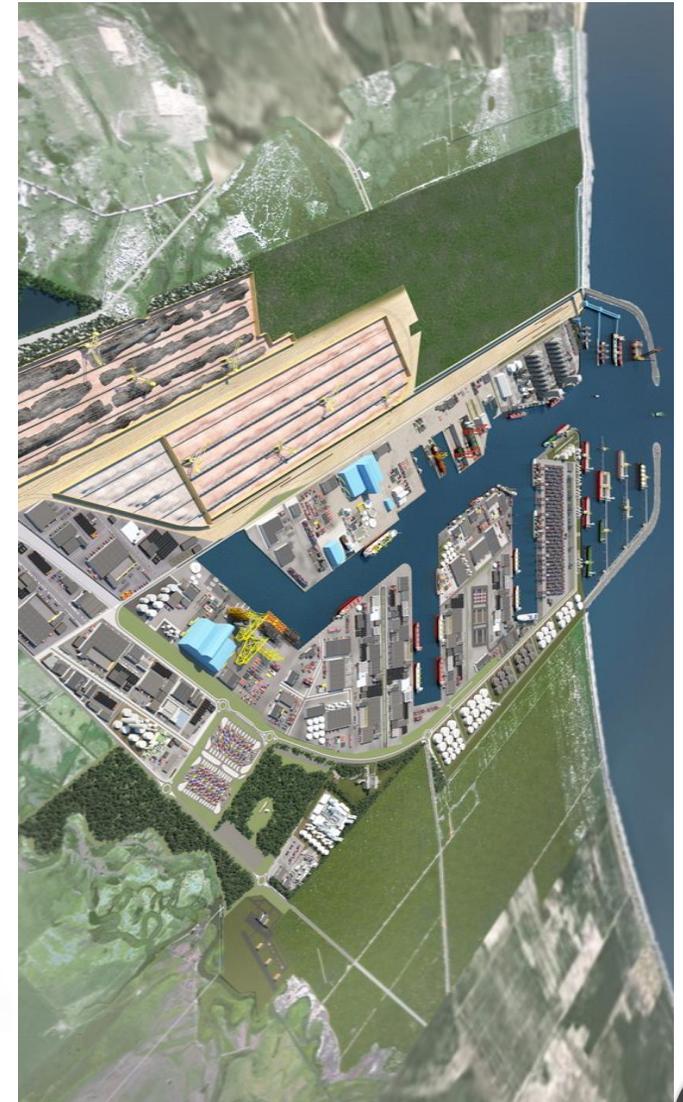
POTENCIAL DE EXPORTAÇÃO DE GRÃOS PELO PORTO CENTRAL

ORIGEM	TOTAL EXPORTADO ATUALMENTE PELOS ESTADOS	LOGÍSTICA RODOVIÁRIA	RODOVIÁRIO & FERROVIÁRIO (VLI)	RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO (EF 354)
		FASE 1	FASE 2	FASE 3
MATO GROSSO	30,5	10,3	10,3	15,3
GOIÁS	7,6	1,9	2,8	3,8
MINAS GERAIS	2,9	0,8	1,2	1,5
TOTAL	41,0	12,9	14,3	20,5

Fonte: Log & Port Consulting, PoC

PORTO CENTRAL

- ▶ Área: 2.000 ha (20 km²)
- ▶ Profundidade: 10 a 25 m
- ▶ Largura do Canal de Acesso: 300 m
- ▶ Berços e Píeres: 30 berços com extensão de cais de 10 mil metros
- ▶ Capacidade dos Navios: 400.000 DWT (Valemax) - 320.000 DWT (Petroleiros VLCC)
- ▶ Capacidade de Cargas: 220 milhões de tons por ano
- ▶ Fluxo de Embarcações: 1.800 por ano
- ▶ Operação de grãos:
 - ▶ Área de 610.000 m²
 - ▶ Cais (4) de 250 m
 - ▶ Calado de 16 m, atendendo a navios Capesize
 - ▶ Capacidade estática de estoque de 1.000.000 ton



PROPOSTAS PARA APRIMORAMENTO DOS PROCESSOS

GERAIS

- ▶ Criação de bloco de integração do Centro Oeste e do Sudeste para apresentar sugestões de melhorias nos processos de priorização, privatização e concessão dos Governos.
- ▶ Estabelecimento de critérios transparentes para análise e priorização de projetos pela Secretaria de PPI.
- ▶ Participação de entidades representantes de setores produtivos na aprovação das prioridades.
- ▶ Estado precisa ser indutor de desenvolvimento; precisa aplicar recursos na infraestrutura básica; projetos de infraestrutura nem sempre são atrativos à iniciativa privada; só se pagam a muito longo prazo.
- ▶ O conceito deve ser o de *land lord*: Estado fixa diretrizes e normas; não opera; arrenda a infraestrutura construída por longo prazo.
- ▶ PPPs: o Estado deve financiar sua parte de investimento na infraestrutura em 30 anos, buscando recursos externos.

PROPOSTAS PARA APRIMORAMENTO DOS PROCESSOS

GERAIS

- ▶ CAPEX de projetos da PPI precisam ser transparentes, com exposição de todas as premissas e planilhas de elaboração de orçamentos.
- ▶ Projetos básicos e executivos devem ser elaborados antes da licitação.
- ▶ Licenciamento ambiental: deve ser providenciado antes da licitação (PL 09735/2018 - CD).
- ▶ Desapropriações e desocupações de faixas devem ser providenciadas antes da licitação.
- ▶ Cronogramas de desembolso devem ser realistas com prazos de obras para que possam ser feitas provisões nos orçamentos anuais dos governos. Montar uma estrutura hierarquizada na legislação que harmonize as diretrizes para todos os modais;
- ▶ Estabelecer critérios objetivos para seleção e priorização de projetos na Secretaria de PPI.
- ▶ Agilização dos licenciamentos ambientais

PROPOSTAS DE AÇÃO

ESPECÍFICAS

- ▶ Implantação do Contorno da Serra do Tigre pela FCA - Variante Ibiá a Sete Lagoas - para aumento de capacidade do Corredor estimado em 10 milhões de toneladas (Fonte: PELTES).
- ▶ Implantação do trecho de Alto Araguaia a Uberlândia com 671 km; Implantação em bitola mista.
- ▶ Implantação da EF 118, integrando os Corredores Centro Leste e Centro Sudeste, com 577 km e ligando Vitória ao Rio, passando pelos portos de Ubu, Central, do Aço e do Rio de Janeiro.
- ▶ Implantação da primeira fase da EF 354 no Corredor Centro Sudeste, partindo do entroncamento da EF 118 (RJ) até Luizlândia do Oeste/MG, com 1.050 km em bitola larga, passando pelo Vale do Aço e pela região produtora de minério de ferro, para atender potencial de exportação de 50 milhões de ton de granéis, mais internação de fertilizante e carvão.

AÇÃO CONJUNTA NECESSÁRIA

- ▶ MT, GO, DF, MG, RJ SP e ES precisam unir federações, bancadas federais e outras instituições na defesa dos Corredores Centro Leste/Sudeste.



- ▶ As cargas da indústria e do agronegócio brasileiro precisam muito de novos portos e ferrovias capacitadas a atendê-los.

- ▶ **CORREDOR CENTRO LESTE: A MELHOR SAÍDA DO BRASIL PARA A ÁSIA.**

CONTATOS

Romeu Rodrigues

Executivo do COINFRA

+55 27 99615-3589

E-mail: romeu.rodrigues@sesi-es.org.br

Site: www.sistemafindes.org.br

R Rodrigues Consult

E-mail: romeurodrigues@terra.com.br

+5527996153589; +552732891708

FIM