

Projeções e Contextualização do Mercado de Contêineres no Porto de Santos



SANTOS BRASIL

Junho de 2024



AVISO LEGAL

As afirmações contidas neste documento relacionadas às perspectivas sobre os negócios, resultados operacionais e financeiros e crescimento da Santos Brasil Participações S.A. e suas controladas têm o estrito caráter de projeções em boa-fé, exclusivamente baseadas em expectativas seguramente dependentes de condições futuras dos mercados globais e do Brasil, não correspondendo, portanto, a nenhum tipo de compromisso da Companhia. Nesse sentido, tais informações não devem ser consideradas como recomendação de investimento, devendo os(as) potenciais investidores(as) realizarem suas próprias análises e avaliações.

Palavras como acreditar, poder, dever, estimar, continuar, prever, pretender, esperar e similares visam identificar estimativas e declarações de operações futuras. As estimativas e declarações sobre operações futuras se referem apenas à data na qual elas foram feitas e a Companhia não assume a obrigação de atualizar ou revisar qualquer estimativa e/ou declaração sobre operações futuras em virtude de novas informações, eventos futuros ou outros fatores. As estimativas e declarações sobre operações futuras envolvem riscos e incertezas e não são garantias de desempenho futuro.

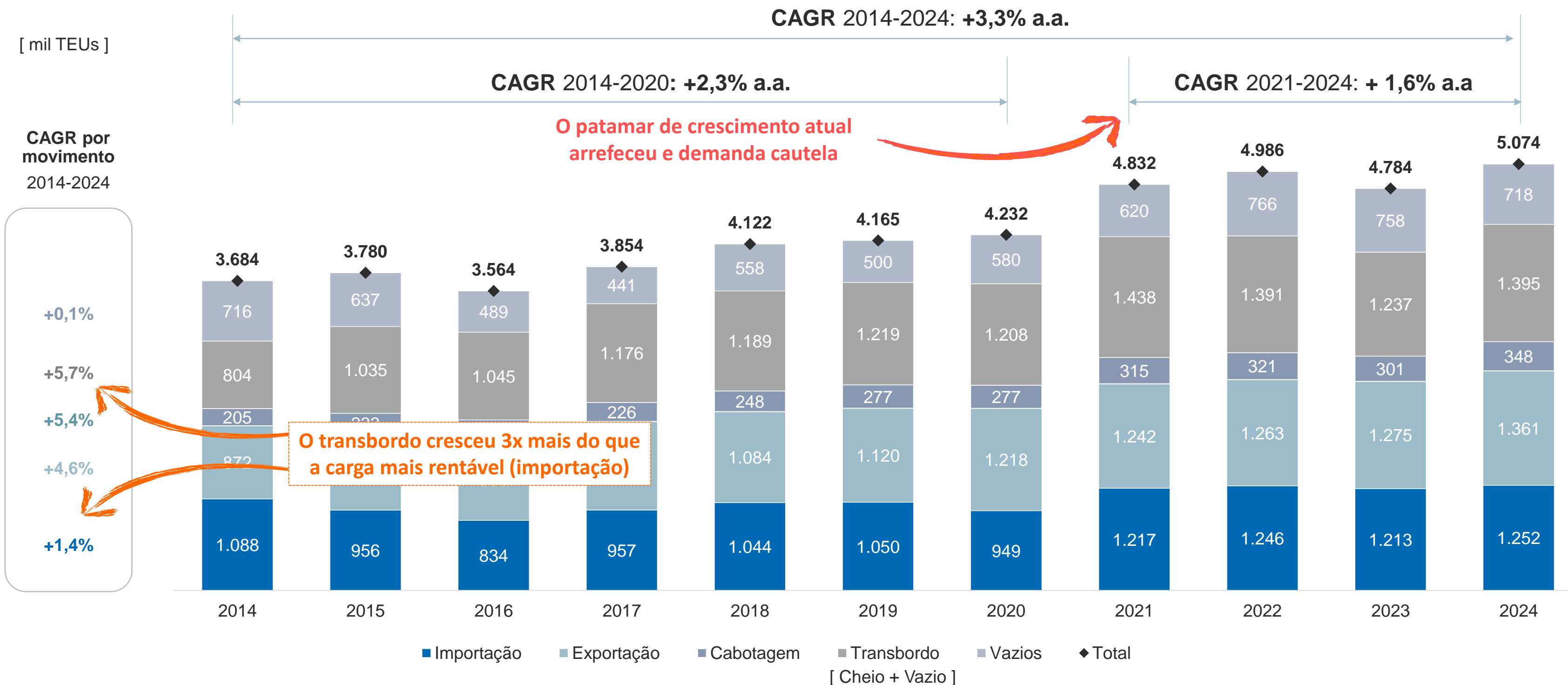


Crescimento do Volume no Porto de Santos



SANTOS BRASIL

Em que pese ser do interesse nacional que o Porto de Santos se consolide com um hub para a América Latina, a carga de transbordo é de menor rentabilidade para o terminal. Tal carga de transbordo cresceu ~3x mais do que cargas de importação



Cenários de Projeção de Capacidade no Porto de Santos

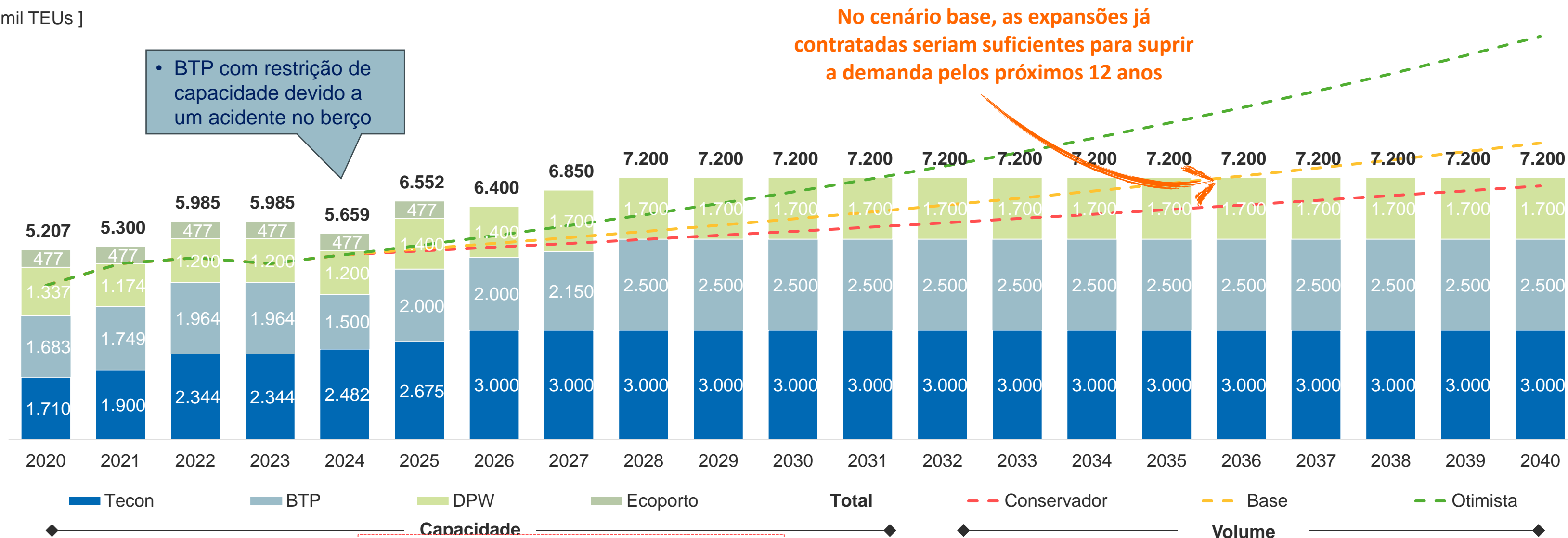


SANTOS BRASIL

Cenário Base: Expansões Contratadas

Considerando-se as expansões contratadas nos terminais do Porto de Santos, i.e. Santos Brasil com 3 MM TEUs em 2026 e BTP com 2,5 MM TEUs em 2028, no cenário base de demanda o Porto de Santos só alcançará 100% de ocupação em 2036

[mil TEUs]



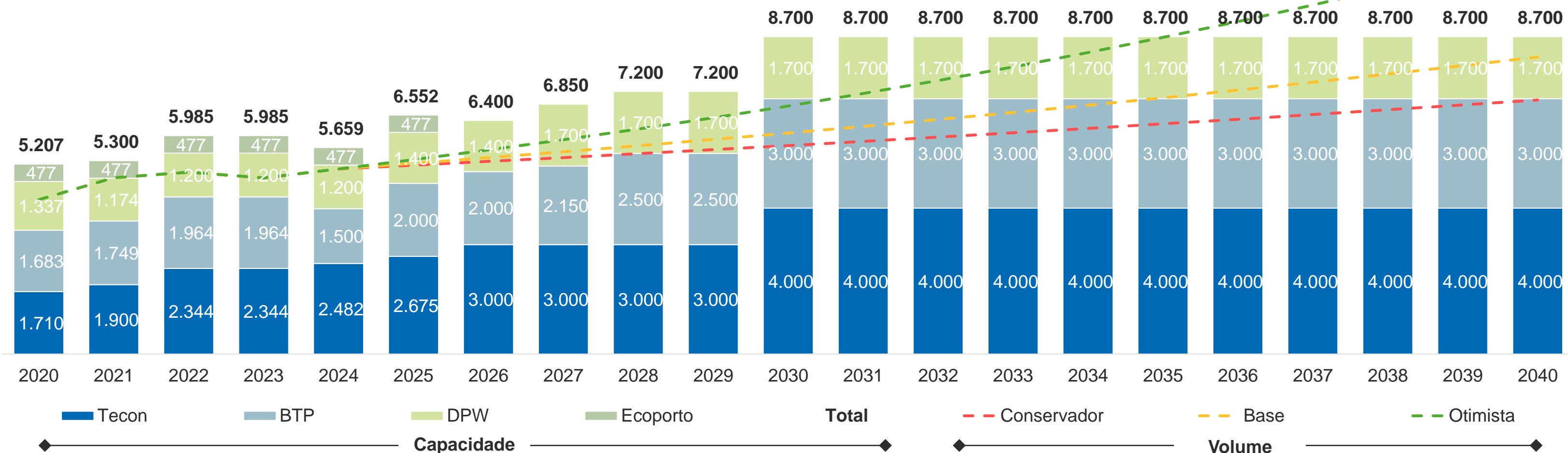
Cenário de Projeção de Volume	CAGR ²⁰²⁴⁻²⁰⁴⁰	Utilização (%)																
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Conservador ²	2%	90%	79%	82%	79%	76%	78%	79%	81%	83%	84%	86%	88%	89%	91%	93%	95%	97%
Base ¹	3%	90%	80%	84%	81%	79%	82%	84%	87%	89%	92%	95%	98%	100%	103%	107%	110%	113%
Otimista ²	5%	90%	81%	87%	86%	86%	90%	94%	99%	104%	109%	115%	121%	127%	133%	140%	147%	154%

Cenário Alternativo: Expansões Contratadas + Adensamentos em SB e BTP

Considerando-se as expansões contratadas e adensamentos de áreas nos terminais da Santos Brasil (4 MM TEUs em 2030) e da BTP (3,0 MM TEUs em 2030), no cenário base de demanda o Porto de Santos não atinge 100% de ocupação no período analisado

[mil TEUs]

Se adicionássemos os adensamentos possíveis aos terminais existentes, não haveria nenhuma restrição de capacidade no porto no período analisado

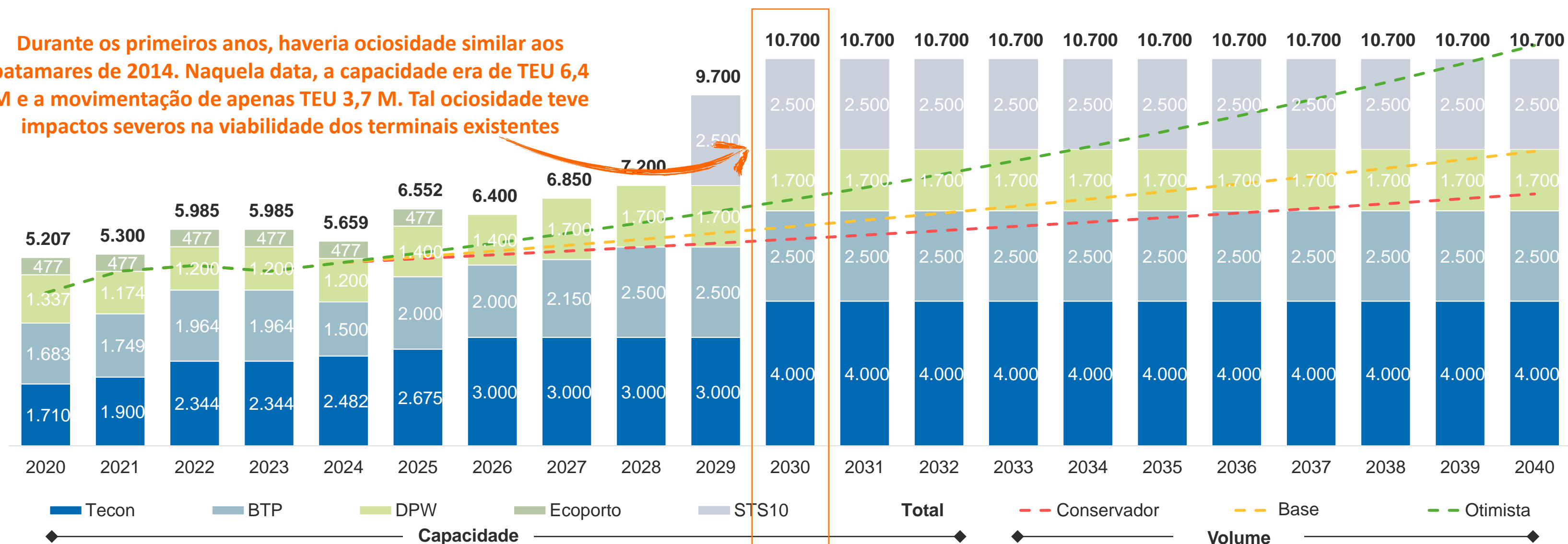


Cenário de Projeção de Volume	CAGR 2024-2040	Utilização (%)																
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Conservador ²	2%	90%	79%	82%	79%	76%	78%	79%	81%	83%	84%	86%	88%	89%	91%	93%	95%	97%
Base ¹	3%	90%	80%	84%	81%	79%	82%	84%	87%	89%	92%	95%	98%	100%	103%	107%	110%	113%
Otimista ²	5%	90%	81%	87%	86%	86%	90%	94%	99%	104%	109%	115%	121%	127%	133%	140%	147%	154%

Cenário STS10: Expansões Contratadas + Incremental em SB + STS10

Considerando-se as expansões Contratadas, adensamentos de áreas na Santos Brasil e a entrada de uma nova capacidade de 2,5 MM TEUs em 2029, no cenário base de demanda gera-se uma sobre oferta de capacidade, ou seja, terminais operando com grande ociosidade

Durante os primeiros anos, haveria ociosidade similar aos patamares de 2014. Naquela data, a capacidade era de TEU 6,4 M e a movimentação de apenas TEU 3,7 M. Tal ociosidade teve impactos severos na viabilidade dos terminais existentes



Cenário de Projeção de Volume	CAGR ₂₀₂₄₋₂₀₄₀	Utilização (%)																	
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
Conservador ²	2%	90%	79%	82%	79%	76%	58%	53%	54%	56%	57%	58%	59%	60%	61%	63%	64%	65%	
Base ¹	3%	90%	80%	84%	81%	79%	61%	57%	58%	60%	62%	64%	66%	68%	70%	72%	74%	76%	
Otimista ²	5%	90%	81%	87%	86%	86%	67%	64%	67%	70%	74%	77%	81%	85%	89%	94%	99%	104%	

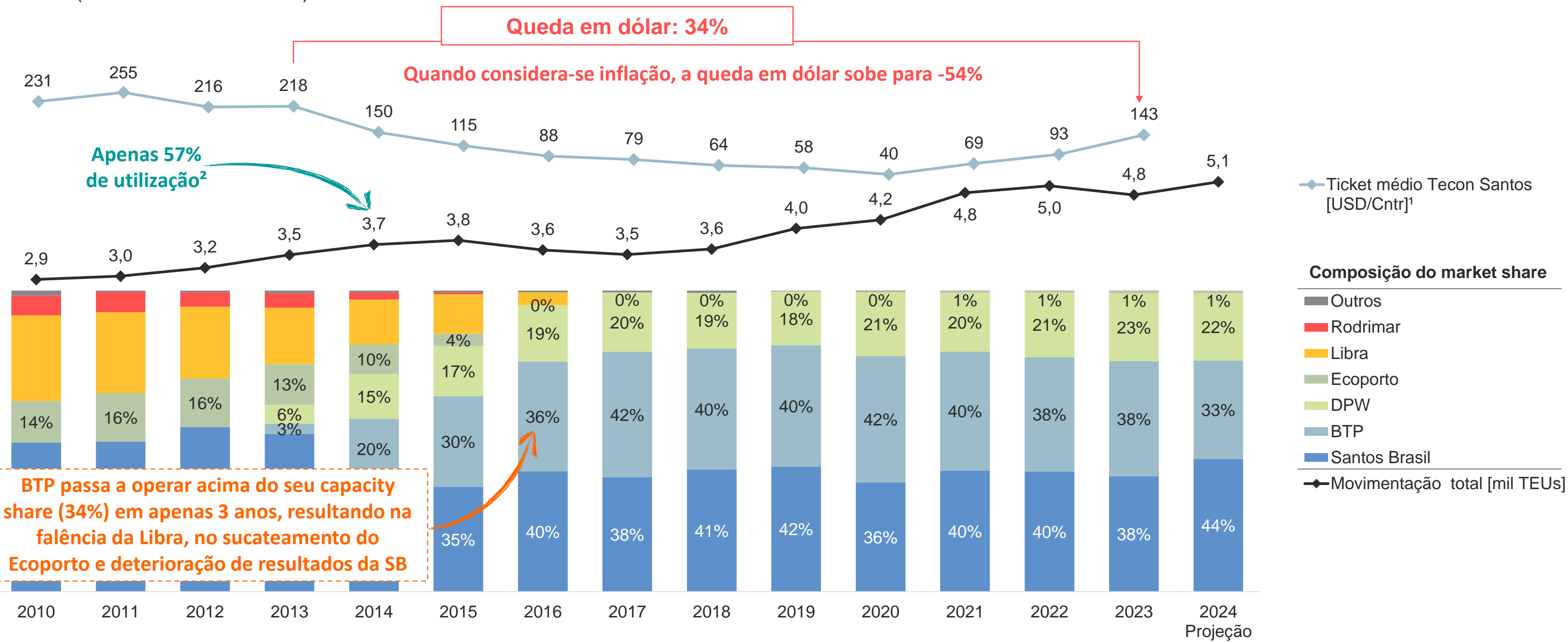
Contextualização Histórica dos Preços Praticados



SANTOS BRASIL

Impacto do aumento da oferta em 2013 (USD NOMINAL)

Com a entrada da BTP como novo player no Porto de Santos, houve aumento expressivo da capacidade, enquanto a demanda se manteve praticamente estável. Como resultado, houve forte queda nos preços (-34% entre 2013 a 2020) praticados, culminando na falência de dois deles (i.e. Libra e Rodrimar)

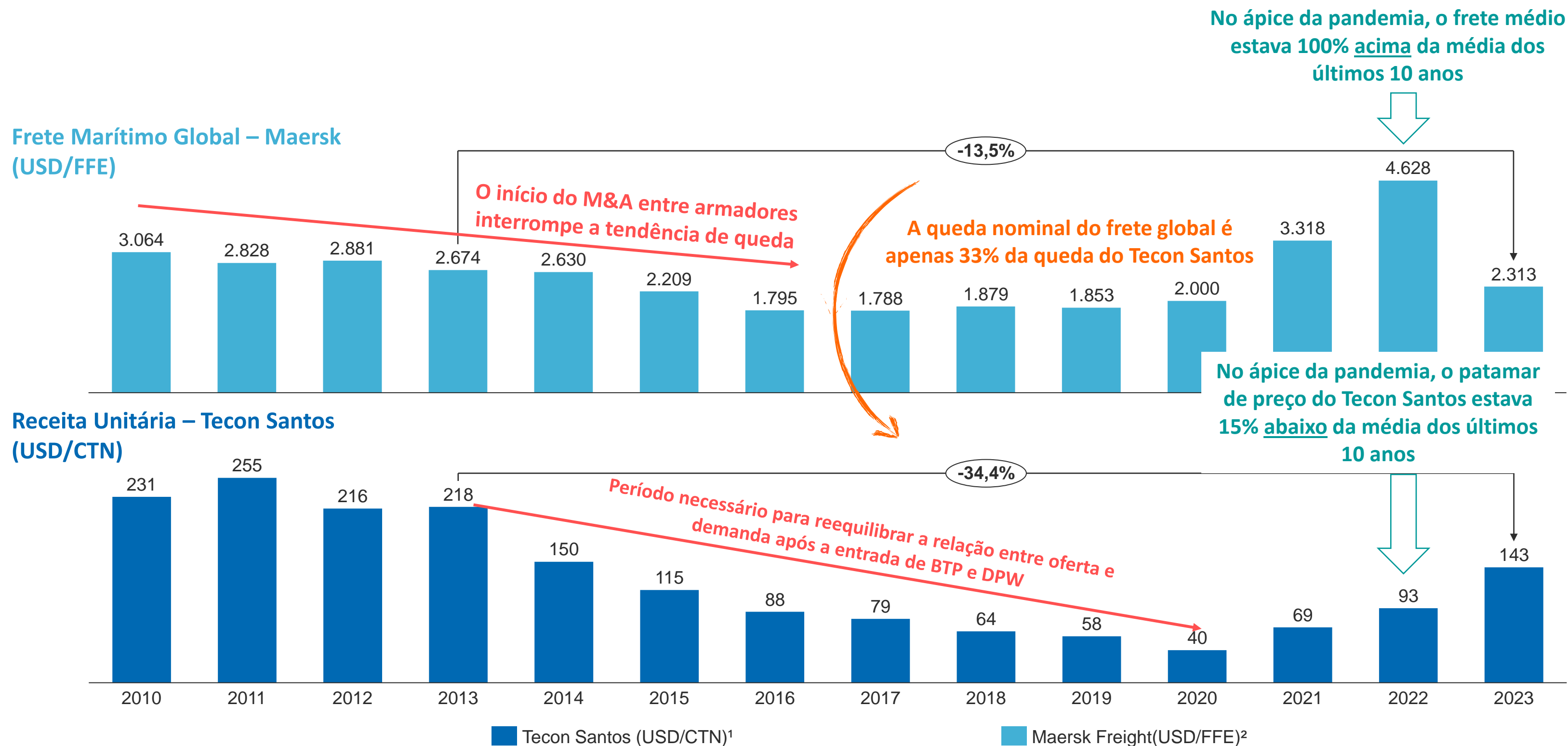


Contextualização dos Preços Praticados em Relação aos Armadores



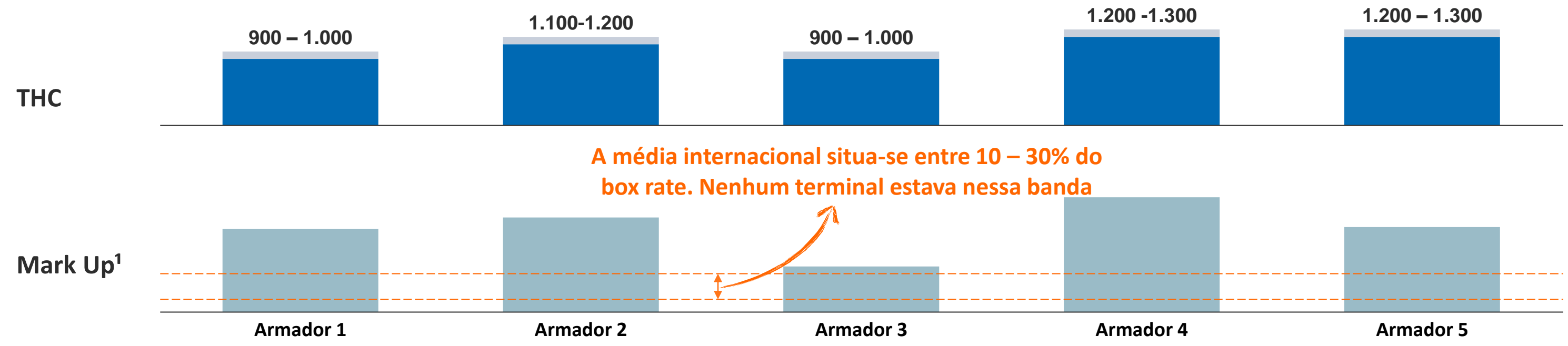
SANTOS BRASIL

A despeito da normalização dos fretes globais após a pandemia, o comportamento dos fretes não tem correlação com mercado de operação portuária

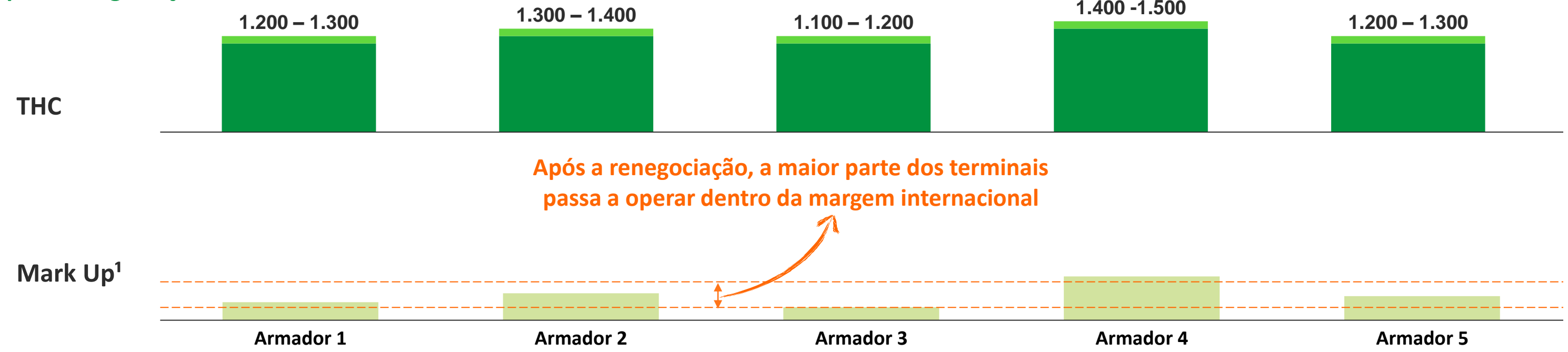


Além do custo do frete marítimo, os armadores repassam o custo do terminal para o cliente (THC). Antes da renegociação no Tecon Santos, os armadores “repassavam” o custo com uma margem cerca de 2x – 4x maior do que a praticada em portos internacionais

Anterior ao ano de 2022 – Tecon Santos

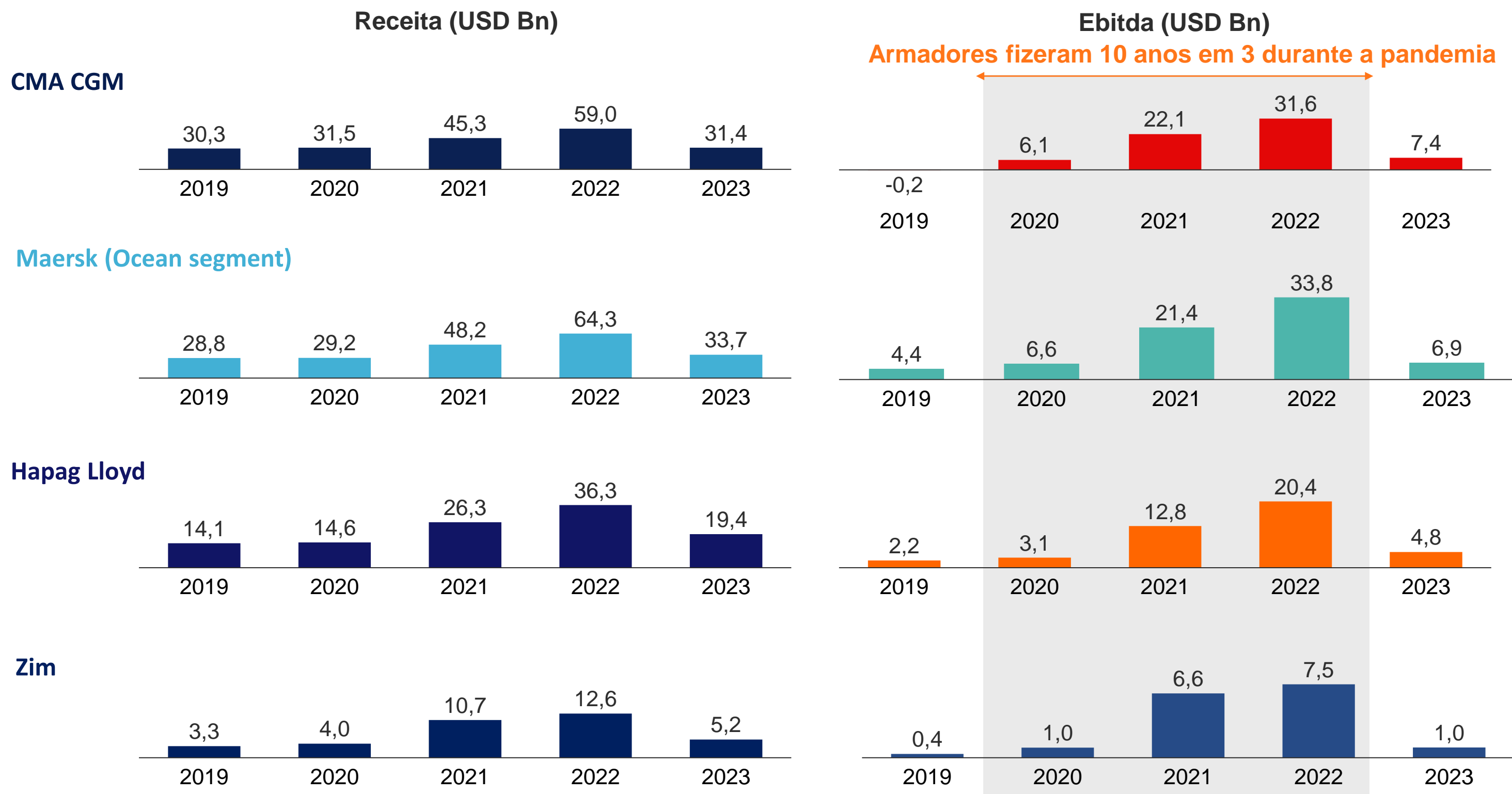


Após Renegociação de 2023 – Tecon Santos



Notas
 1) Trata-se do tamanho da margem do armador quando este repassa os custos do terminal para seu cliente.
 2) Média internacional é baseada em um estudo interno que considera os patamares de Shangai, Caucedo e Callao

O armador capturou todas oportunidades de aumento de frete nos últimos anos, resultando em acúmulo de resultados excepcionais



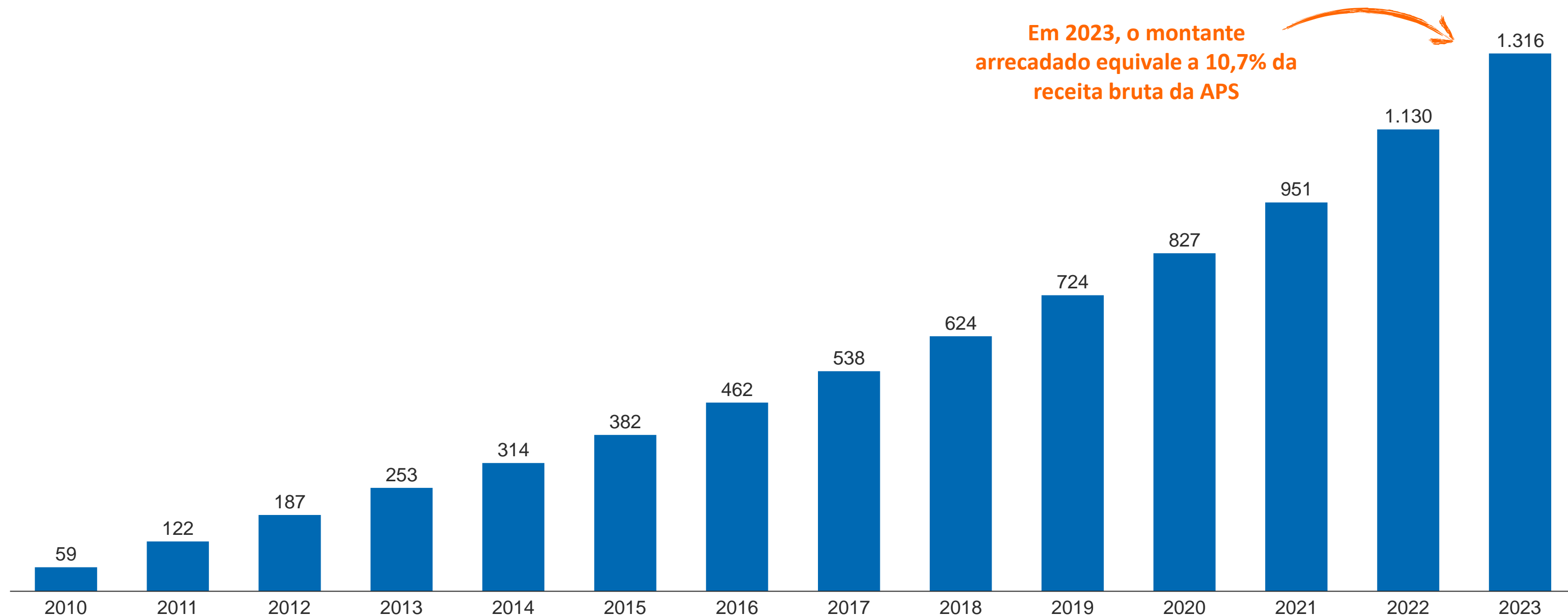
Benefícios do terminal para o Poder Público pela ótica de investimentos e arrecadação



SANTOS BRASIL

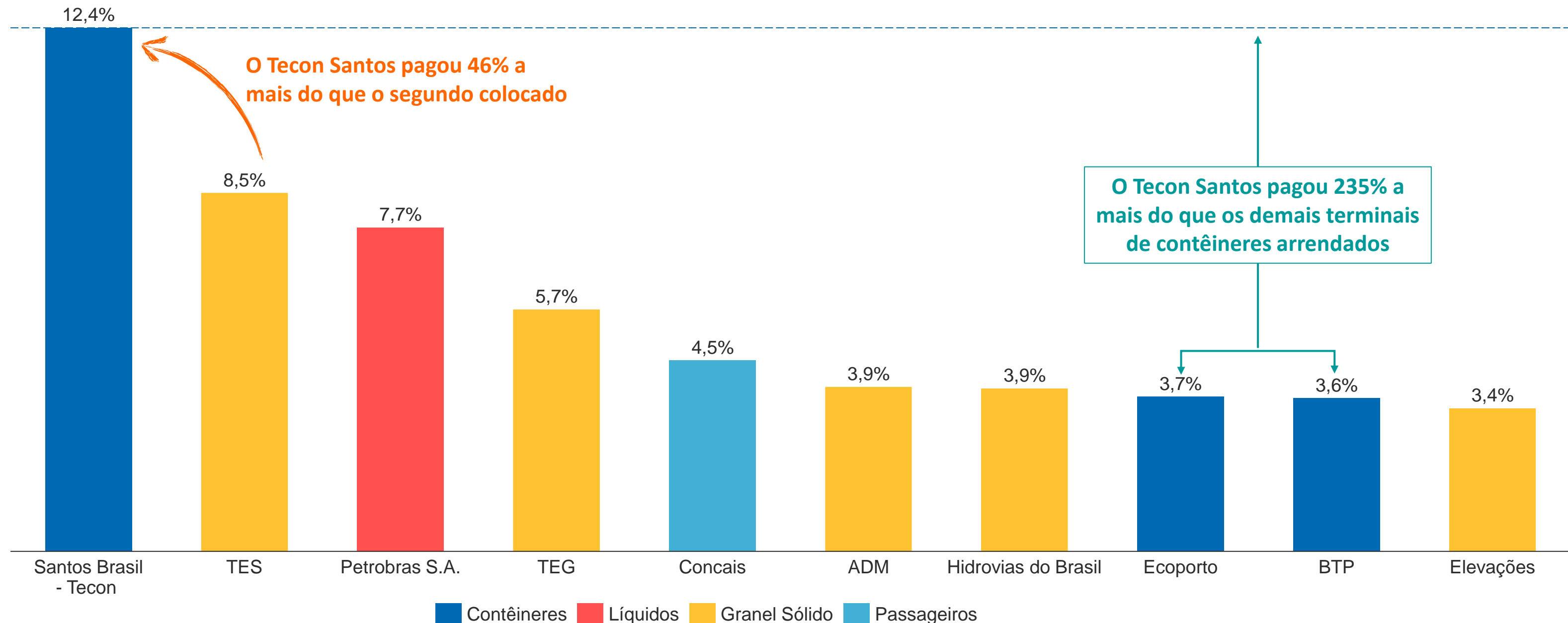
Ao longo de 14 anos, o montante real arrecadado pela APS com a operação do Tecon Santos foi de R\$ 1.3 bilhão. Apenas em 2023, a proporção da receita bruta da estatal com o Tecon Santos foi de aproximadamente 11%.

Total de arrecadação da Autoridade Portuária de Santos com Tecon Santos¹
(R\$ @dez/2023)



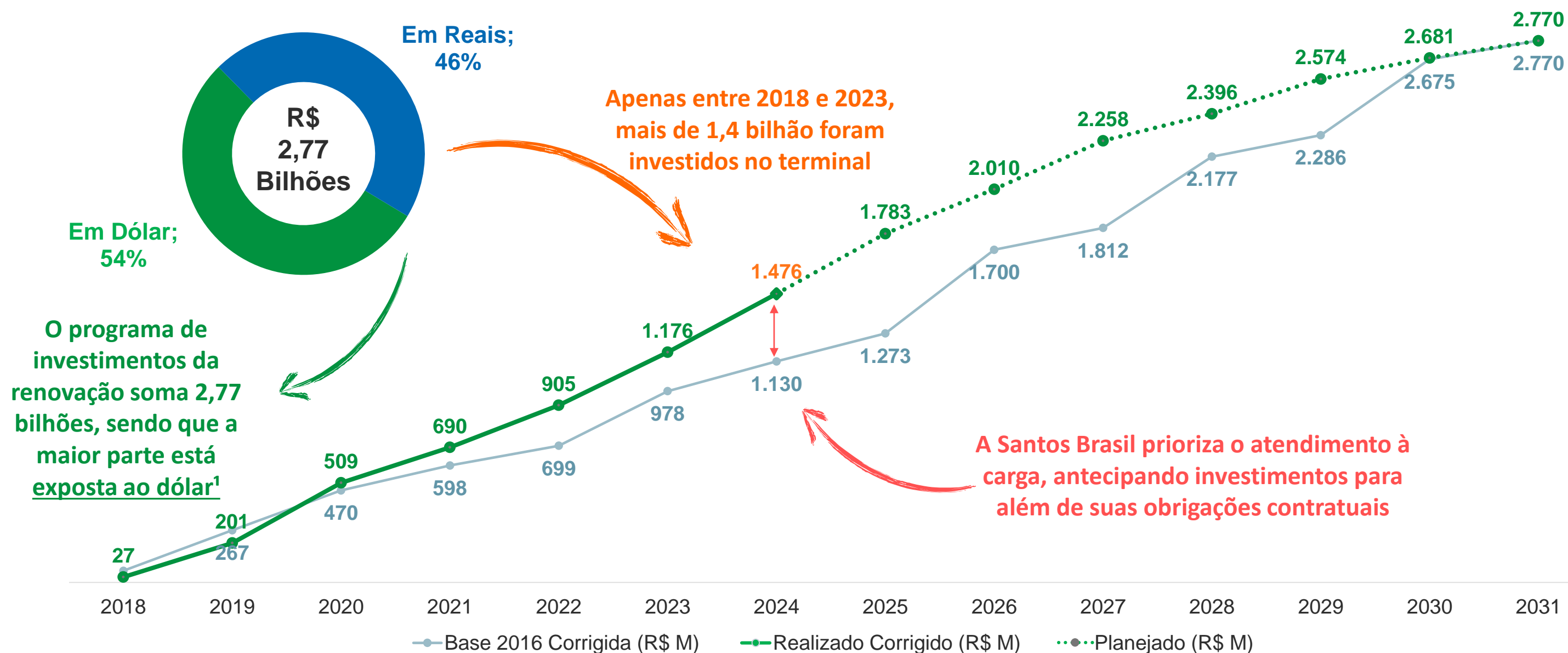
Considerando a abertura de faturamento por terminal que foi apresentada no modelo de privatização da APS, a proporção do Tecon na Receita Bruta com arrendamento era ainda maior, alcançando 12,4%, a maior proporção registrada dentre todos os terminais na época

Os 10 maiores arrendamentos da Autoridade Portuária de Santos em 2020¹
(%ROB patrimonial)



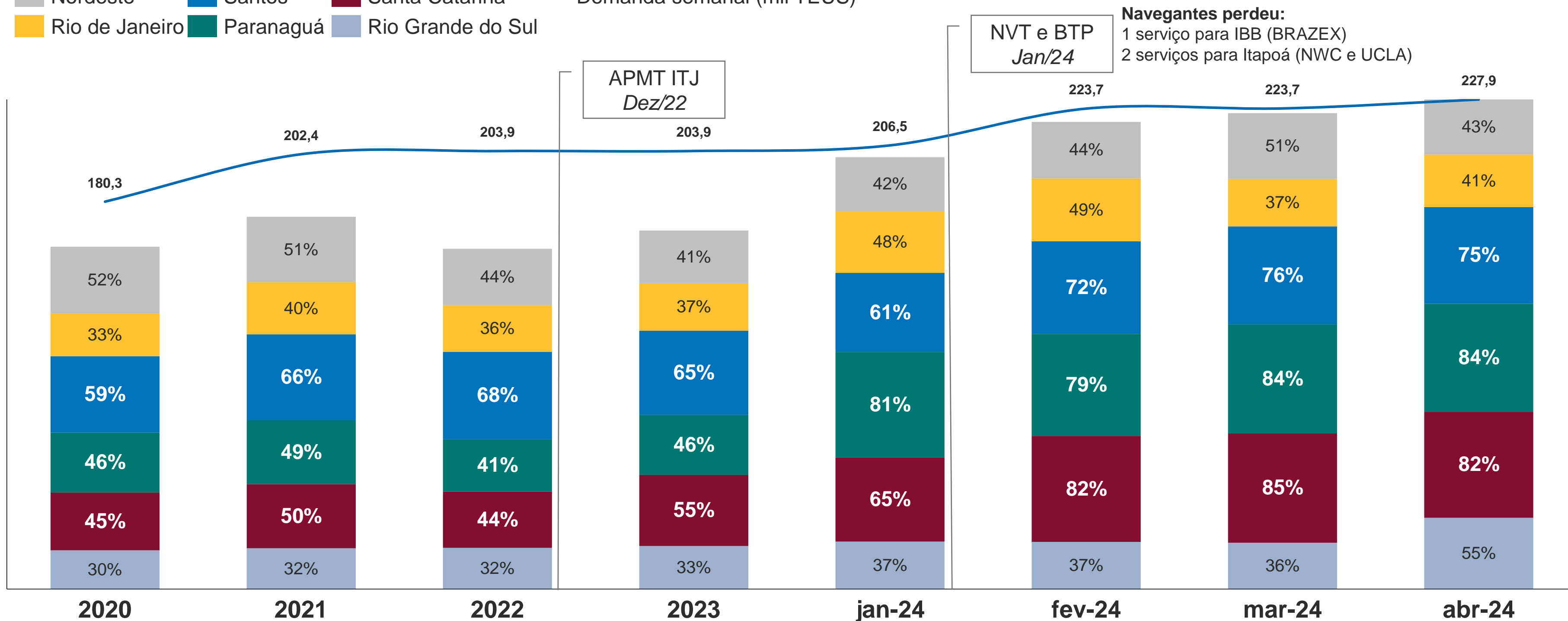
Investimentos no Tecon Santos desde a renovação já somam mais de 1.4 bi (BRL real). A despeito da desvalorização do real, a companhia acelera e antecipa investimentos, focando sempre no atendimento ao mercado potencial e na elevação do nível de serviço

Investimento acumulado na renovação antecipada do Tecon Santos : contratual vs realizado + planejado (R\$ @dez/2023)¹



Eventos não recorrentes impactaram na ocupação em 2024

Nordeste
 Santos
 Santa Catarina
 Paranaguá
 Rio Grande do Sul
 Demanda semanal (mil TEUS)



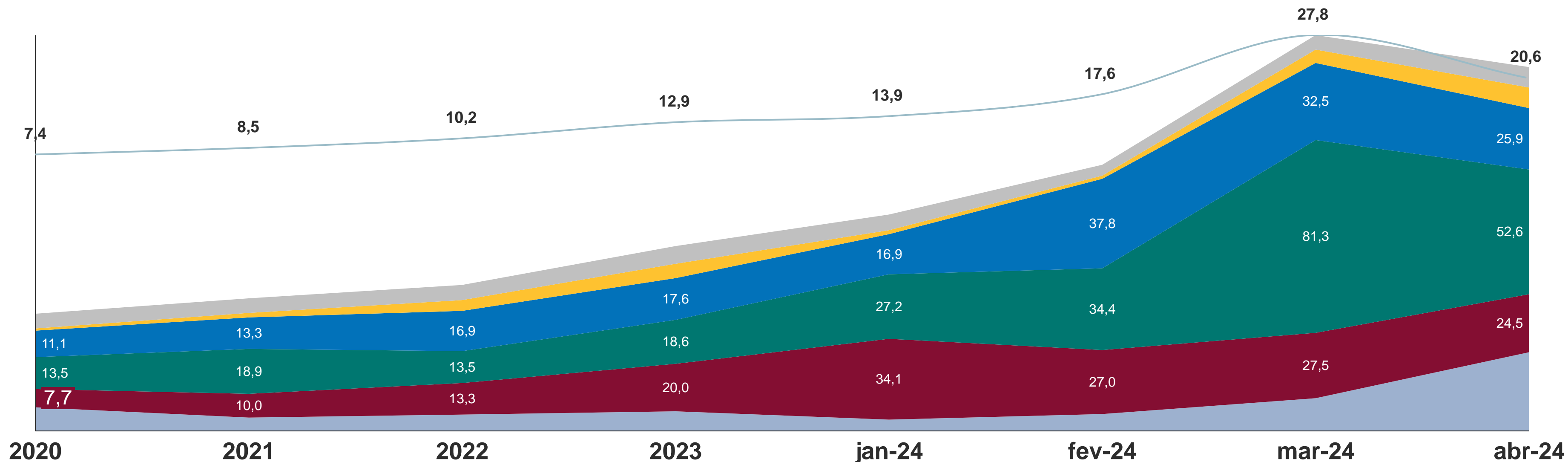
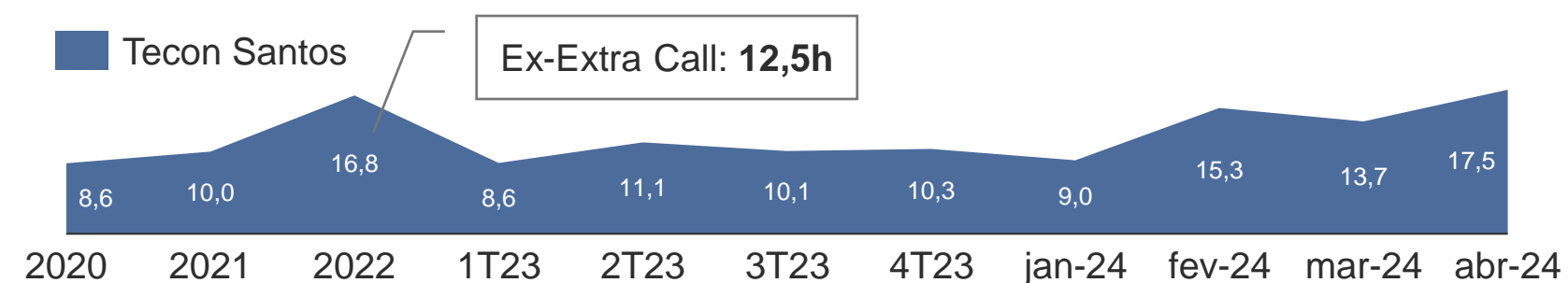
Com o fim da operação em Itajaí, a utilização dos terminais de Santa Catarina subiu 9p.p e de Paranaguá 5p.p vs 2022. O volume operado todavia, cresceu apenas 1% no comparativo.

Interdição do berço 1 da BTP em janeiro/24 foi o principal fator de contribuição para o aumento de 12p.p na utilização média do porto de Santos a partir de fevereiro.

Com o início das obras na Portonave em janeiro/24, a utilização média dos terminais de Santa Catarina aumentou cerca de 30p.p vs média de 2023.

Aumento tempo de espera é mais preocupante na região Sul

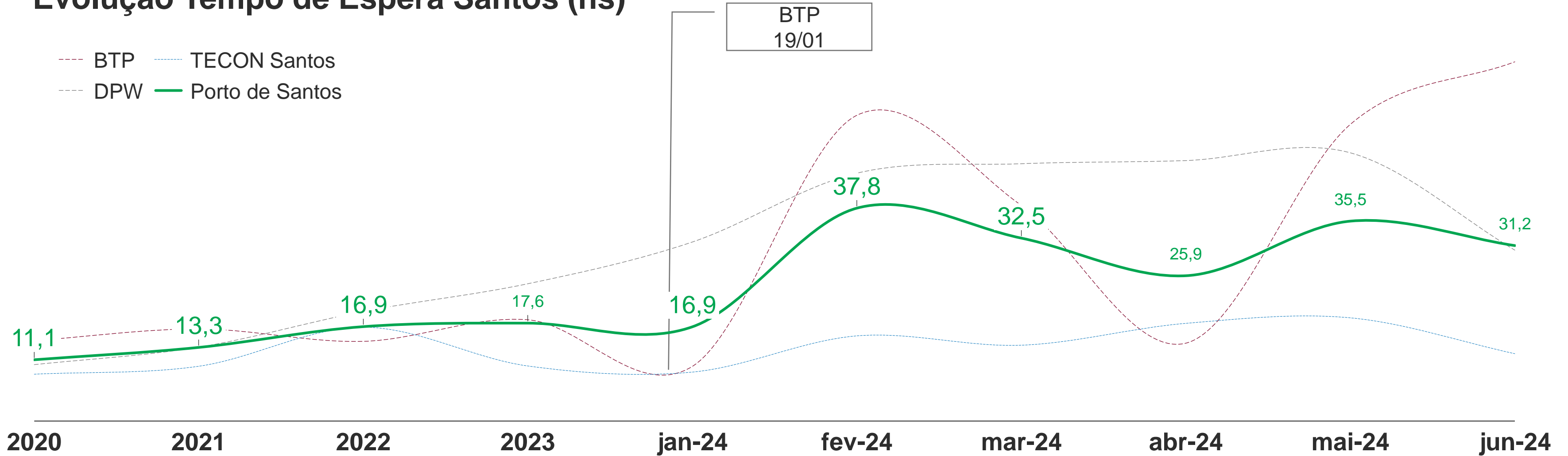
Evolução Tempo de Espera Brasil (hs)



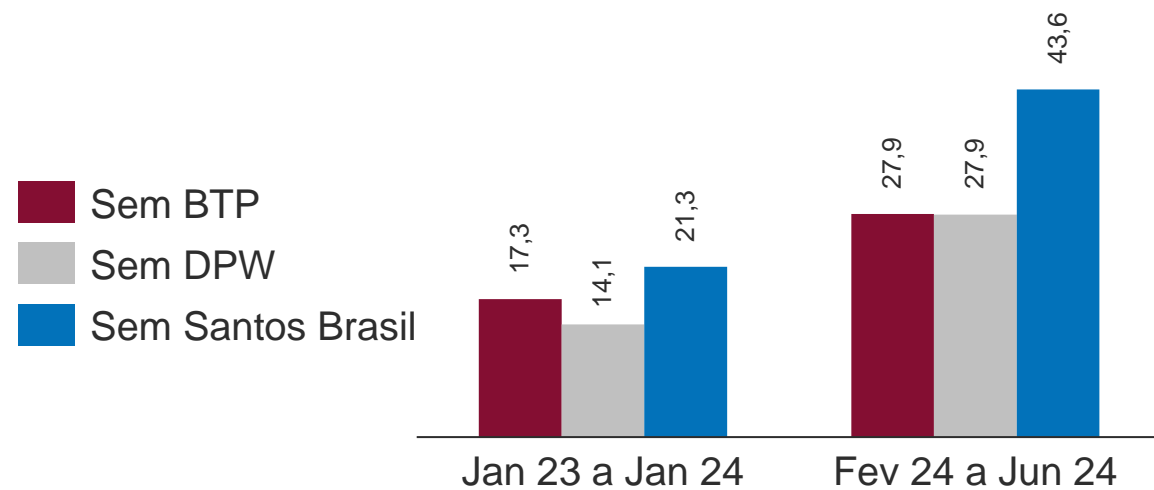
Tecon Santos seguiu com tempo estável, mesmo diante de um aumento de 10% na movimentação semanal com captura de 4 novos serviços e upgrade do Latamax **TCP tem aumento significativo na espera** no 3T23 (chuvas SC) e piora no 1T24 com 2 novos serviços e aumento de 85% nos transbordos para aliviar Navegantes. Santa Catarina tem situação mais crítica, uma vez que obras na Portonave terminam no 4T25 e Itapoá não tem mais disponibilidade de berços para novos serviços ou upgrades.

Porto de Santos: Acidente BTP teve impacto direto no aumento do tempo de espera

Evolução Tempo de Espera Santos (hs)



Impacto tempo de espera por terminal (hs)



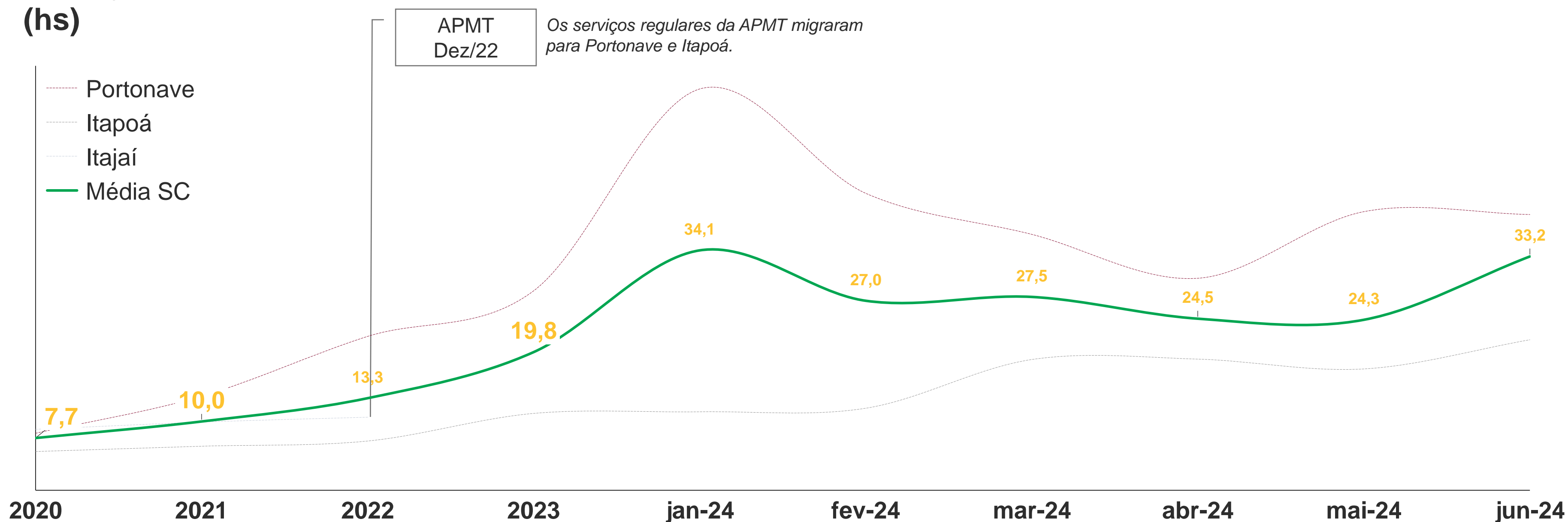
Historicamente, a Santos Brasil sempre teve tempo de espera menor que a concorrência, mas a diferença aumentou em 2024.

Pode-se afirmar que o acidente da BTP contribuiu com aumento de 10h no tempo médio de espera do porto em 2024.

Santa Catarina: Situação mais preocupante, só deve melhorar em 2026.

Evolução Tempo de Espera Santa Catarina

(hs)



Portonave tem aumento expressivo no tempo de espera logo após o início das obras em janeiro/24, mas consegue recuperar parte do impacto a partir do final de fevereiro após fazer mudanças nas regras de atracação (fila virtual) e da MSC passar a fazer single call de alguns serviços que tinham duas escalas semanais.

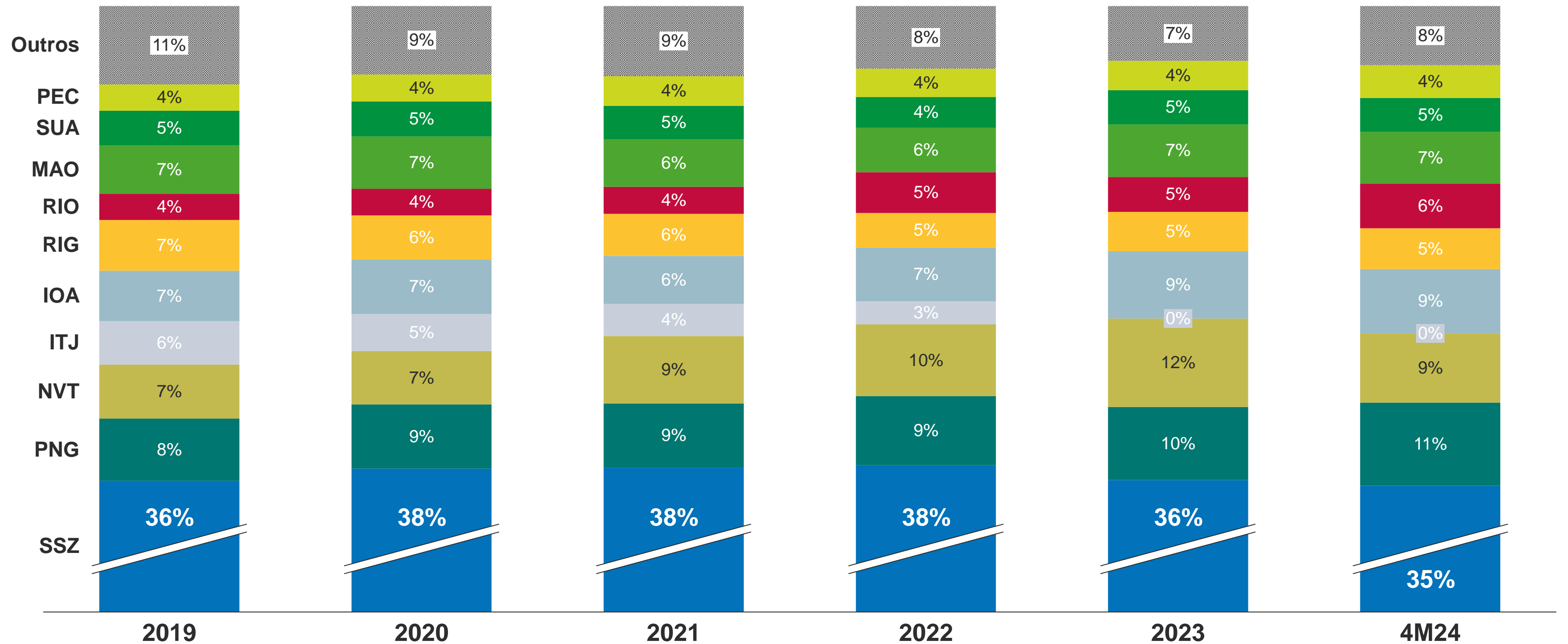
Itapoá tem aumento mais relevante a partir de março com a transferência do NWC e UCLA de Navegantes.

Cenário de curto prazo é bastante limitador, uma vez que a Portonave deve concluir as obras no final do 4T25 e Itapoá não tem previsão de expansão de cais no período.

Santos segue sendo o porto mais relevante, mas RIO e PNG ganharam relevância no pós pandemia

Itapoá e Paranaguá ganharam share com o fim das operações da APMT-Itajaí e Rio de Janeiro aumentou em 1p.p sua participação após início das obras Portonave em janeiro.

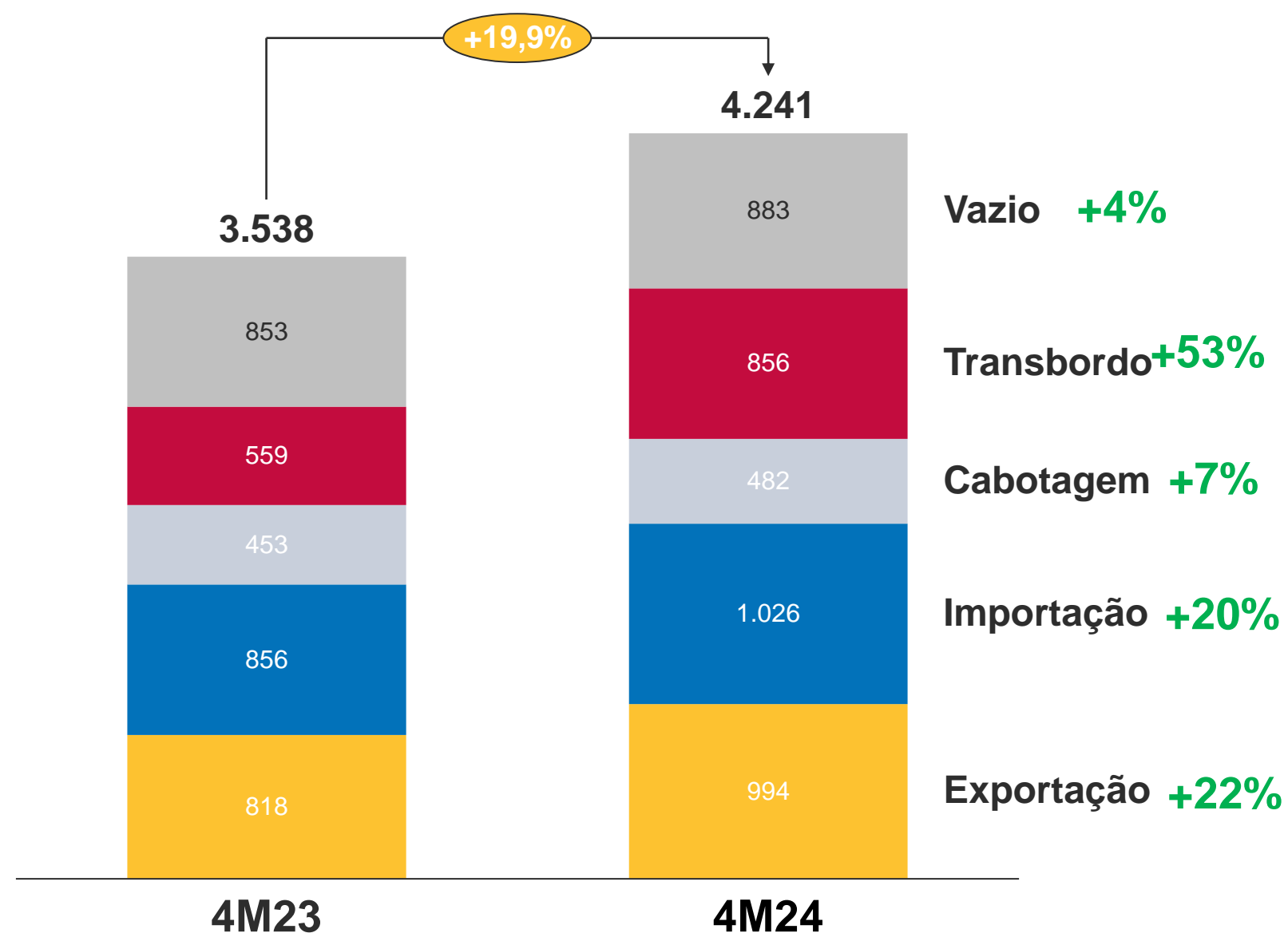
ANTAQ - Market Share Portos (TEUS)



Crescimento 4M24 puxado principalmente pelo Transbordo e base fraca do 1S23

Crescimento mais forte em portos como Rio de Janeiro e Paranaguá, passam a ideia de que Santos está perdendo sua posição de hub-port.

Movimentação Cargo Mix 4M (mil TEUS)



Movimentação Portos 4M (mil TEUS)

Port (mil TEUS)	4M23	4M24	Δ
Santos	1.298	1.521	17%
Paranaguá	353	480	36%
Navegantes	427	399	-7%
Itapoá	324	371	15%
Manaus	253	299	18%
Rio de Janeiro	168	257	53%
Rio Grande	190	236	24%
Suape	165	196	18%
Pecém	142	189	33%
Salvador	90	128	42%

Santos lidera a captura do Longo Curso, enquanto demais portos tem crescimento na Cabotagem e Feeder

Mas o crescimento de Rio e Paranaguá, é fruto do aumento de transbordo para Portonave desde que iniciaram as obras em janeiro/24.

Variação volume e Cargo Mixs terminais Sul e Sudeste (mil TEUS)

Porto / Cargo Mix	4M23		4M24		Δ	
	mil TEUS	Cargo Mix	mil TEUS	Cargo Mix	volume (%)	Mix (p.p)
Santos	129,8		152,1		▲ 17%	
Longo Curso	71,2	55%	88,8	58%	▲ 25%	▲ 3,5
Cabotagem e Feeder	26,3	20%	33,0	22%	▲ 25%	▲ 1,4
Vazios	32,3	25%	30,4	20%	▼ -6%	▼ -4,9
Paranaguá	35,3		48,0		▲ 36%	
Longo Curso	22,3	63%	27,6	57%	▲ 24%	▼ -5,8
Cabotagem e Feeder	2,9	8%	7,9	17%	▲ 171%	▲ 8,2
Vazios	10,0	28%	12,5	26%	▲ 25%	▼ -2,4
Navegantes	42,6		39,9		▼ -7%	
Longo Curso	28,7	67%	21,9	55%	▼ -23%	▼ -12,2
Cabotagem e Feeder	5,9	14%	9,6	24%	▲ 63%	▲ 10,3
Vazios	8,1	19%	8,4	21%	▲ 3%	▲ 1,9
Itapoá	32,4		37,1		▲ 15%	
Longo Curso	15,2	47%	23,5	63%	▲ 54%	▲ 16,3
Cabotagem e Feeder	11,2	35%	10,1	27%	▼ -10%	▼ -7,4
Vazios	5,9	18%	3,5	9%	▼ -41%	▼ -8,9
Rio Grande	19,0		23,6		▲ 24%	
Longo Curso	7,9	41%	10,2	43%	▲ 30%	▲ 1,9
Cabotagem e Feeder	2,8	15%	4,2	18%	▲ 50%	▲ 3,2
Vazios	6,7	35%	7,2	31%	▲ 9%	▼ -4,3
Rio de Janeiro	16,8		25,7		▲ 53%	
Longo Curso	6,3	37%	7,9	31%	▲ 25%	▼ -6,9
Cabotagem e Feeder	7,4	44%	13,8	53%	▲ 85%	▲ 9,2
Vazios	3,1	18%	4,1	16%	▲ 34%	▼ -2,3

Crescimento do longo curso em Santos 25% vs 18% média dos outros portos.

Transbordo cresceu 160% vs 4M23 (Portonave foi o destino de 46% do T/S 4M24)

Transferência de serviços de longo curso para Itapoá e aumento de T/S via Rio.

Transbordo já representa mais de 50% do cargo mix do porto.

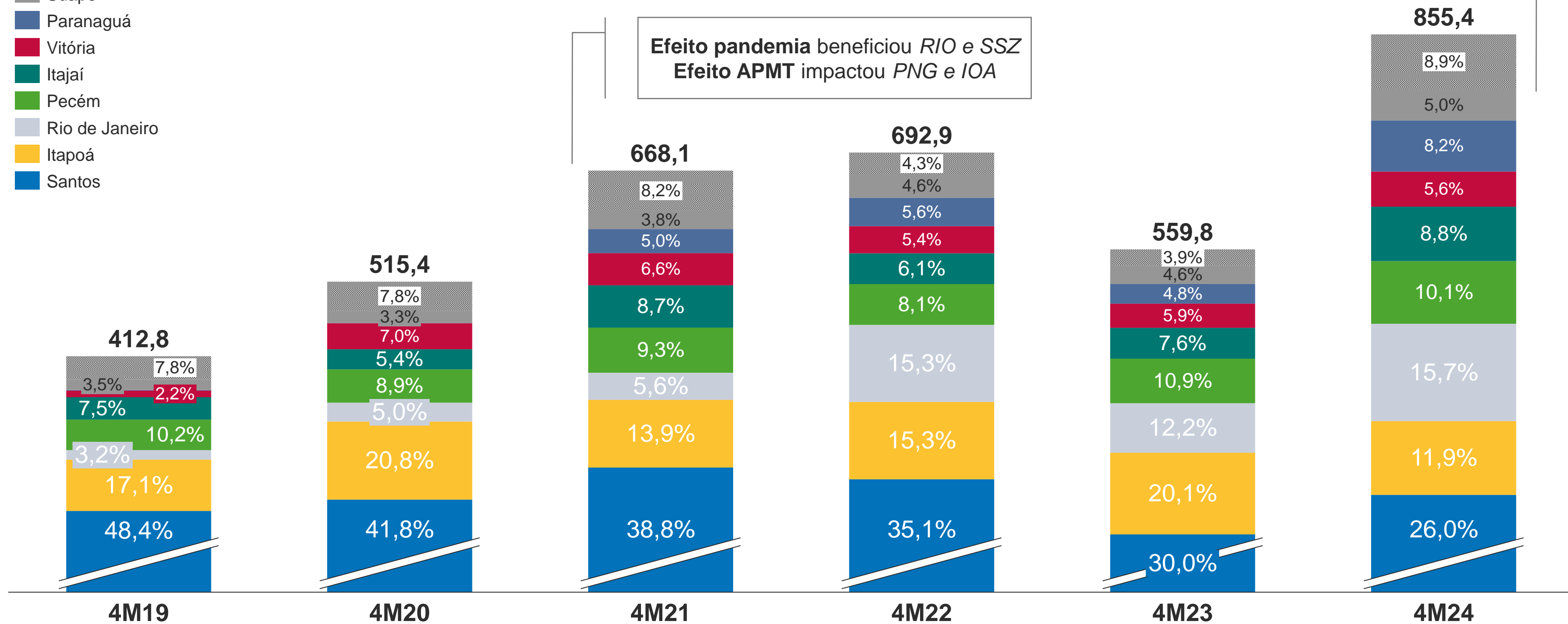
BRASIL: Evolução Transbordo

Market Share Transbordo 4M (TEUS)



Efeito Portonave: +300% no TS via PNG, SSZ e RIO.
Efeito Vitória: IMP de veículos elétricos via SSZ e RIO

Efeito pandemia beneficiou RIO e SSZ
Efeito APMT impactou PNG e IOA

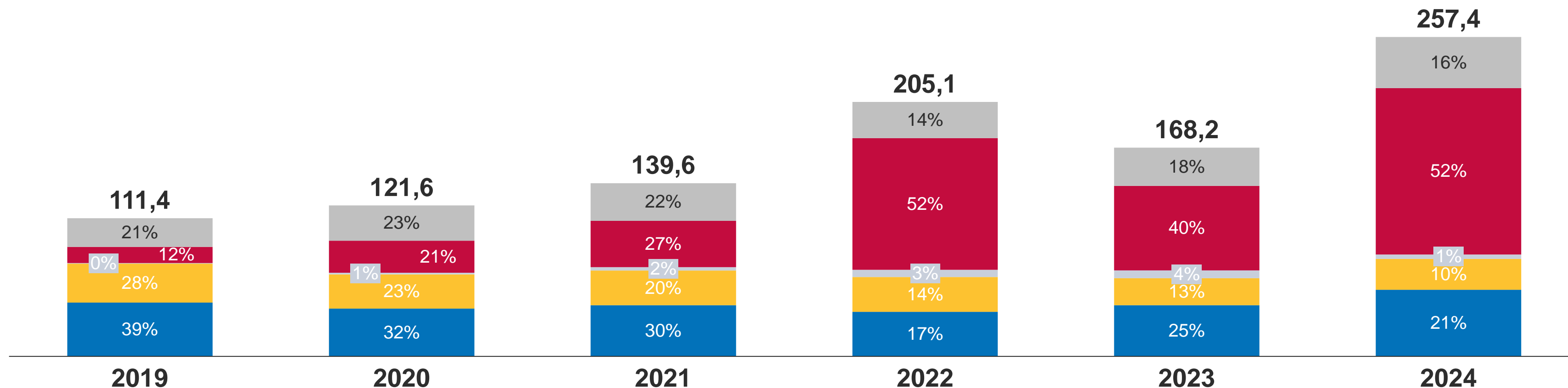


Rio de Janeiro tem nova mudança significativa no mix de carga em 2024

Rio de Janeiro viu boom nos transbordos para Navegantes em 2022 no pós pandemia e em 2024 com a interdição do berço para obras da Portonave.

Rio de Janeiro – Evolução movimentação e cargo mix (TEUS)

■ Vazio ■ Transbordo ■ Cabotagem ■ Exportação ■ Importação



SANTOS x SUL – Fatos relevantes

- I. LATAMAX Aumentou de 2500 p/ 4500 movimentos a consignação mínima esperada antes mesmo de começar o serviço e escalar o Tecon Santos, justamente para poder cancelar Navegantes por conta do tempo de espera por lá, todo esse excedente é de/para Santa Catarina.
- II. Foi concedido prioridade à cabotagem com navios de menor porte em Navegantes justamente para que os contêineres de longo-curso sejam transbordados via Santos e/ou Rio.
- III. Criou-se uma operação anti-econômica e anti-ecológica por meio da qual os navios são desviados à Navegantes para busca de uma senha para atracação, partem para os portos vizinhos da Costa, e após retornam à Navegantes para realização da escala.
- IV. Vinda do New Brazex e ATLAS atestam o saturamento de Navegantes e Itapoá.
- V. Itapoá está restringindo o carregamento de contêineres vazios e/ou permitindo somente que o embarque seja realizado diretamente ao costado por falta de área.
- VI. Tempo de espera: **SSZ**: *de 10 horas a 2,5 dias* | **PNG**: *de 12 a 24 horas* | **SC (exceto IMB)**: *de 4 a 12 dias*



SANTOS BRASIL

Obrigado!