

NP-1



PETROBRAS TRANSPORTE S.A.

Reunião sobre o Abastecimento de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis

20 de agosto de 2019



Terminal de São Sebastião

Lei Nº 9.478 de 6 de Agosto de 1997 – “Lei do Petróleo”

Art. 65. A PETROBRAS deverá constituir uma subsidiária com atribuições específicas de operar e construir seus dutos, terminais marítimos e embarcações para transporte de petróleo, seus derivados e gás natural.



VISÃO GERAL

A TRANSPETRO EM NÚMEROS

REFERÊNCIA 2018

- **47 terminais** em operação (20 terrestres, 24 aquaviários e 3 regaseificação de GNL)
- **7,7 mil km** de oleodutos em operação
- **7,2 mil km** de gasodutos em operação
- **45%** da tancagem autorizada pela ANP para derivados e etanol
- **89,1 milhões** de toneladas métricas transportadas em **57 navios**
- **3.636** operações com navios em nossos terminais aquaviários



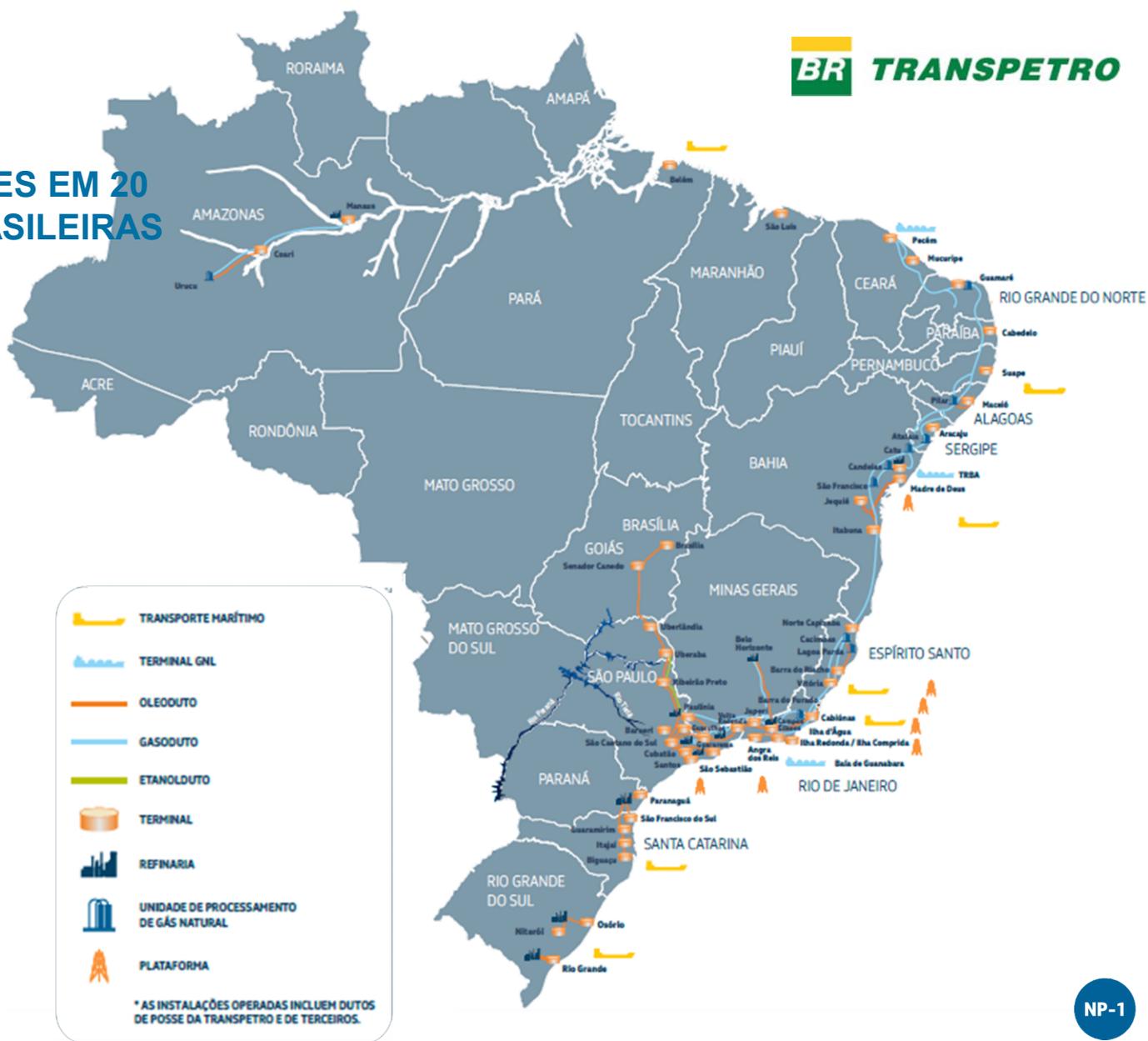
DUTOS E TERMINAIS

INFRAESTRUTURA

ATUAÇÃO NACIONAL EM INSTALAÇÕES EM 20 DAS 27 UNIDADES FEDERATIVAS BRASILEIRAS



- 27 Terminais Aquaviários (3 GNL)
- 20 Terminais Terrestres
- 11 Estações de Bombeamento
- 10 Estações de Compressão de Gás Natural
- 9 Bases de Carregamento.



DUTOS E TERMINAIS

CNCL - CENTRO NACIONAL DE CONTROLE E LOGÍSTICA



Localizado no Rio de Janeiro, o CNCL realiza o controle centralizado da operação de movimentação da produção de petróleo, gás natural, derivados e biocombustíveis. Monitoramento e operação simultâneos via satélite da malha de dutos de todo país, 24 h/dia e 365 dias/ano. O CNCL centraliza e integra as operações de dutos, terminais, estações de compressão e de bombeio.



CNCL
Rio de Janeiro - RJ

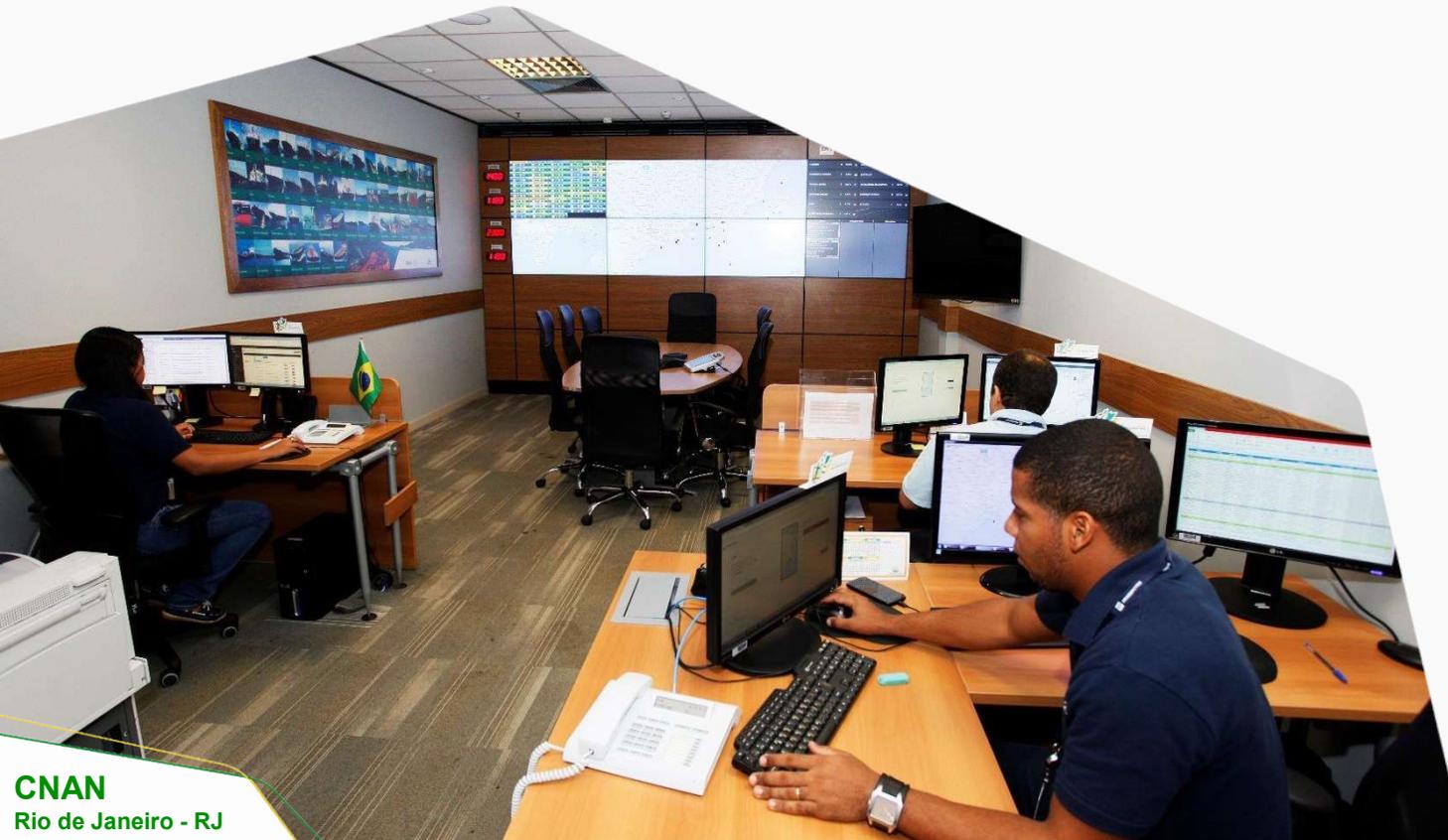


TRANSPORTE MARÍTIMO

CNAN - CENTRO DE ACOMPANHAMENTO DE NAVIOS



Localizado no Rio de Janeiro, o CNAN supervisiona a frota em tempo real, garantindo a rápida identificação de possíveis situações de perigo e não conformidades, subsidiando a equipe de bordo com informações que podem auxiliar nos processos de tomada de decisão e proporcionando maior segurança para as operações de transporte de produtos.

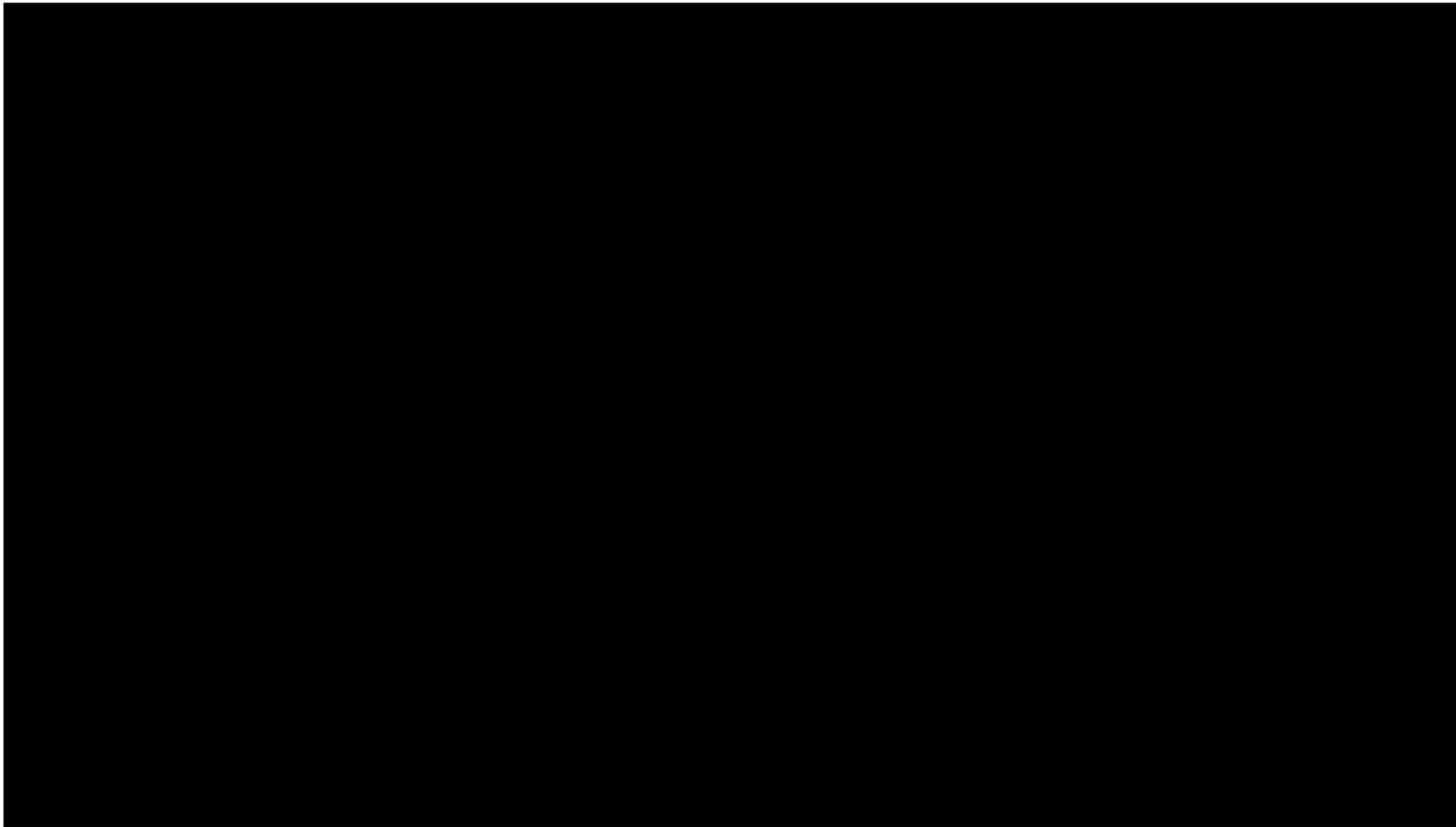


CNAN
Rio de Janeiro - RJ

NP-1

DUTOS, TERMINAIS e TRANSPORTE MARÍTIMO

CNCL - CENTRO NACIONAL DE CONTROLE LOGÍSTICO



CONTRIBUIÇÃO

S

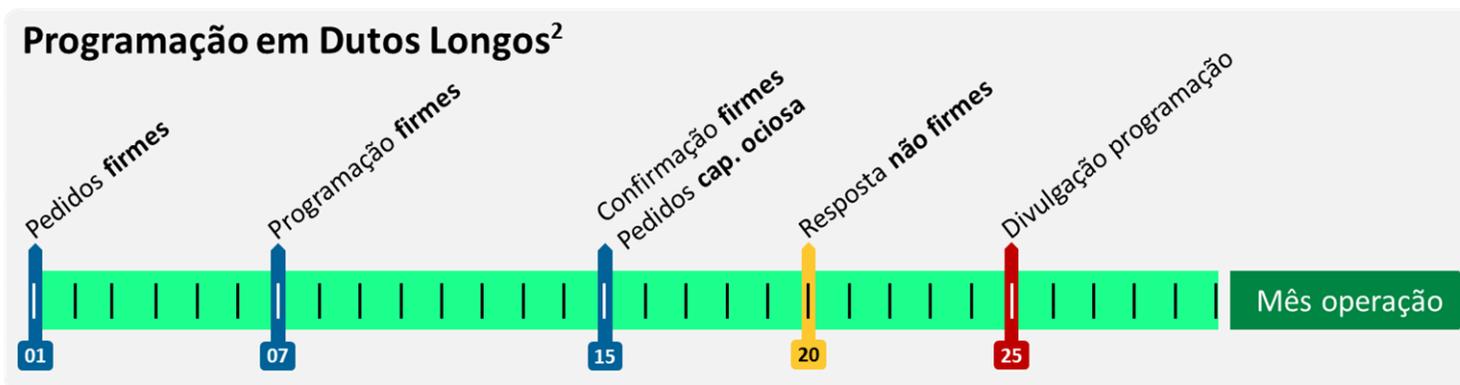
Petrobras Transporte S.A.



Terminal Norte Capixaba

REGRAS DE ACESSO DEVEM SER CLARAS E OBJETIVAS

Além de ser fundamental a definição clara dos equipamentos essenciais, há necessidade de melhor alinhamento entre os prazos de divulgação da programação previstos nos normativos da ANP que tratam de acesso aos terminais aquaviários e dutos longos.



1 - Portaria ANP nº 251/2000

2 - Resolução ANP nº 35/2012

ESTATÍSTICA DE SOLICITAÇÕES À TRANSPETRO

Em 2018 foram atendidos 454 pedidos dos 495 efetivamente solicitados e em 2019 (até julho) foram atendidos 301 pedidos dos 308 solicitados.



Recebimento

Cliente solicita LIVRE ACESSO através da página da Transpetro



Análise

Transpetro analisa e responde em até 3 dias úteis após a data limite (dia 20 do mês anterior), para pedidos prévios à data limite

Ou

Transpetro analisa e responde em até 2 dias úteis, após solicitação, para pedidos extemporâneos



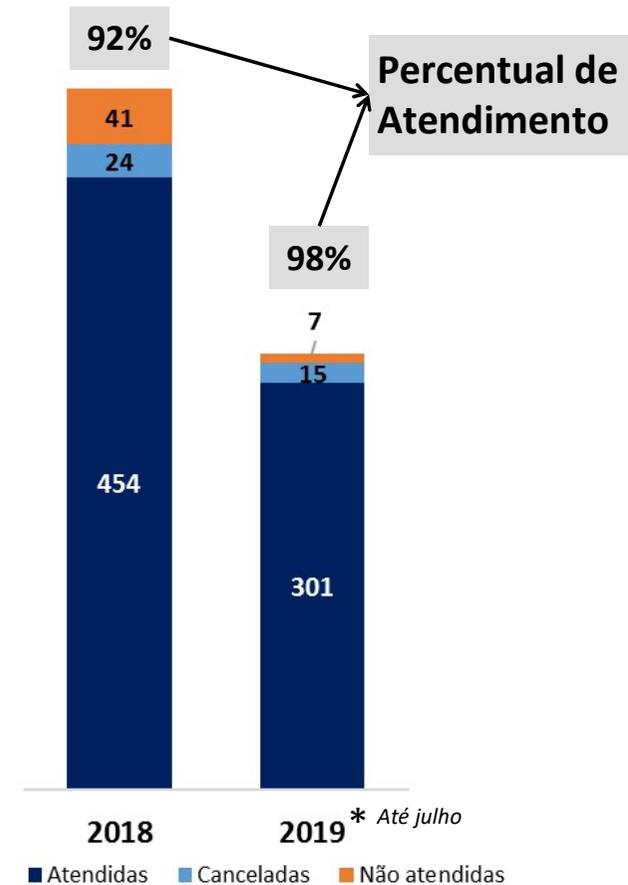
Resposta e Gestão

Transpetro responde ao cliente:

Aceitando

Ou

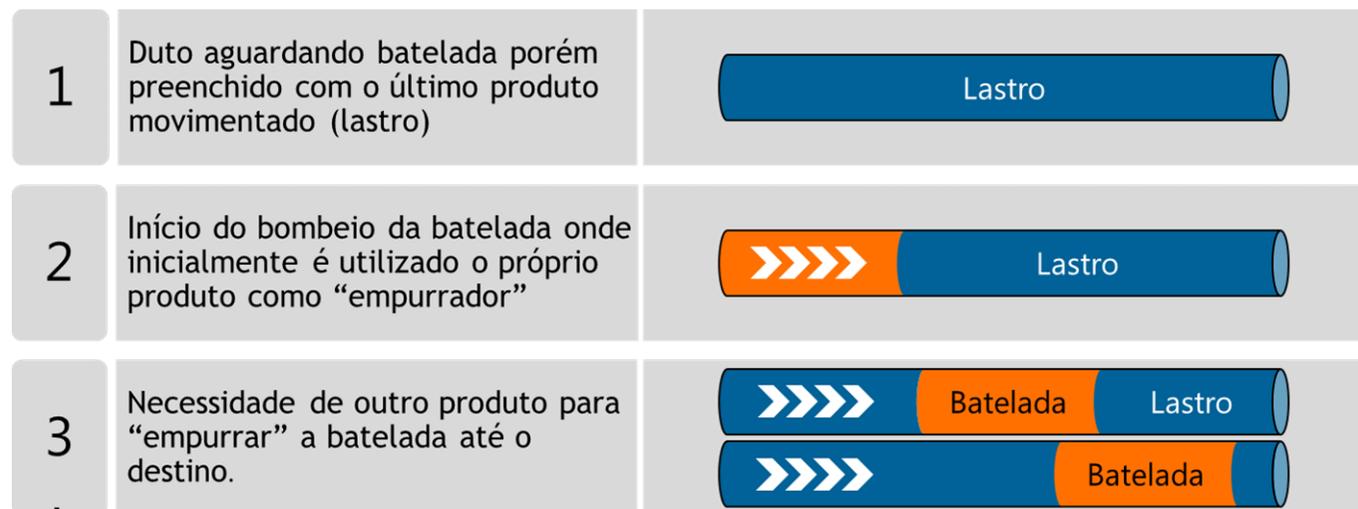
Negando com as devidas justificativas



CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DE DUTOS

O DUTO DEVE PERMANECER LASTREADO, MESMO QUANDO NÃO ESTIVER REALIZANDO MOVIMENTAÇÕES

Para ser viável a operação de um poliduto de forma eficiente é necessário que existam bateladas mínimas a serem movimentadas e, na ausência de regularidade dessas bateladas, a utilização de produto que servirá de “empurrador” da demanda pontual.



Necessidade de tancagem nos extremos para armazenamento do produto empurrador

Aumento do custo operacional proveniente do bombeio, reduzindo significativamente a eficiência operacional do duto

O produto deve aguardar outra batelada com o mesmo destino para que possa ser empurrado

ou

O transportador utiliza produto próprio apenas para viabilizar a movimentação

CARACTERÍSTICAS DAS FAIXAS DE DUTOS

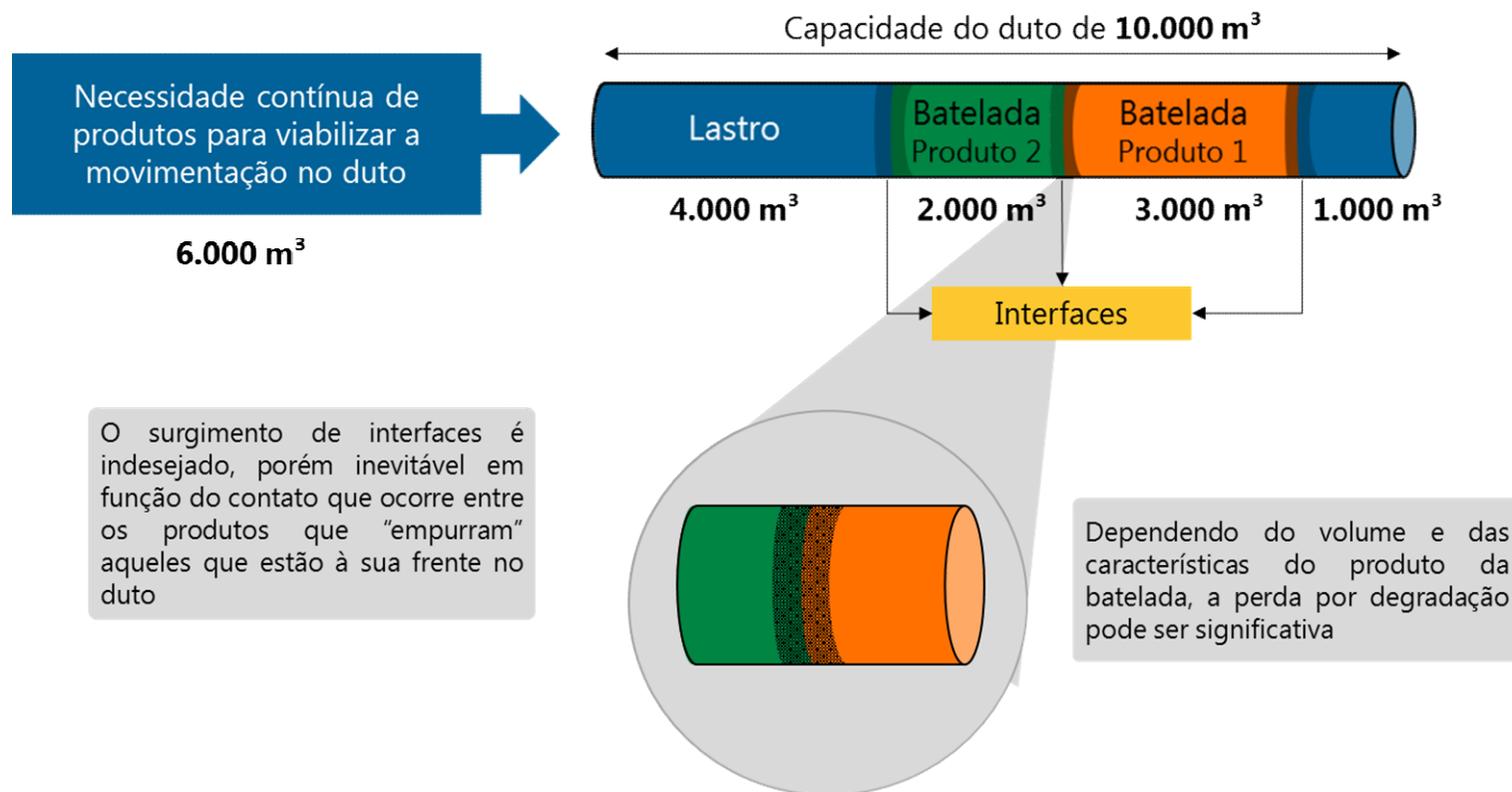
OS DUTOS SEGUEM O PERFIL PLANIALTIMÉTRICO DO TERRENO



CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DE DUTOS

O PLANEJAMENTO INTEGRADO DA OPERAÇÃO DO POLIDUTO É FUNDAMENTAL, MAXIMIZANDO BATELADAS E MINIMIZANDO INTERF

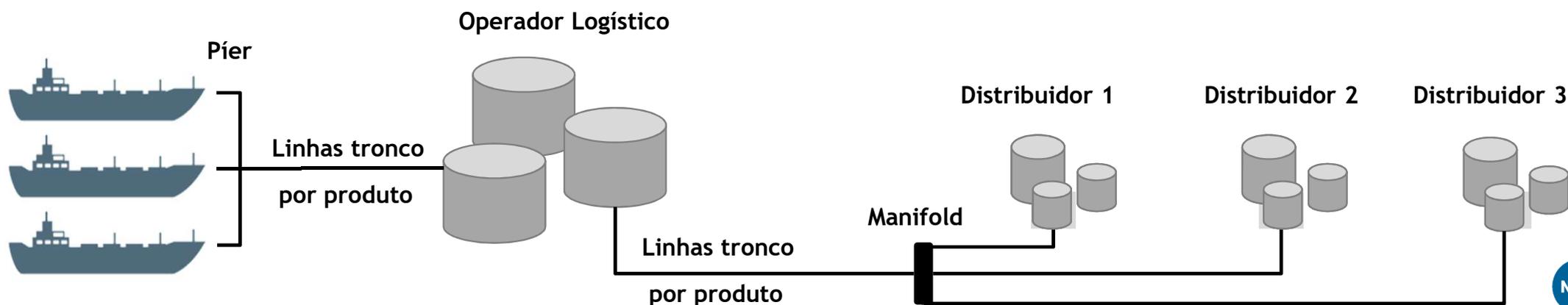
De forma a permitir a máxima eficiência operacional das instalações e o menor custo logístico para a sociedade, o planejamento integrado é fundamental, suportado por contratos firmes e um ciclo de entradas ininterruptas de volume no duto.



A IMPORTÂNCIA DO OPERADOR LOGÍSTICO

É FUNDAMENTAL A GARANTIA DA EXISTÊNCIA DE UM OPERADOR LOGÍSTICO NOS PORTOS ORGANIZADOS

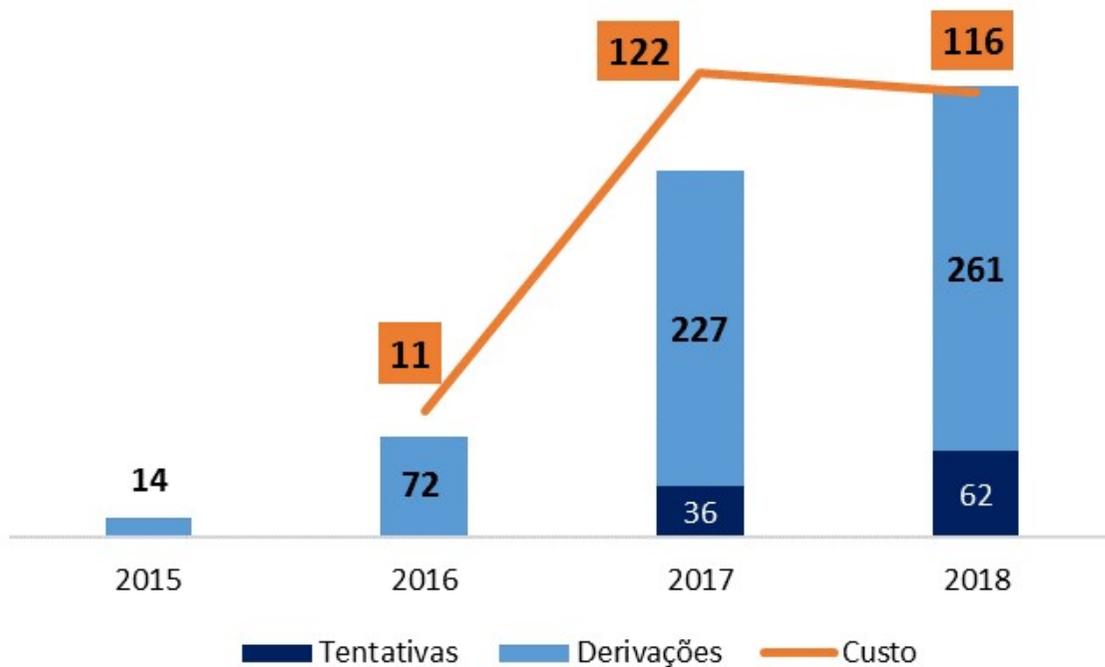
- Expertise do negócio - *Core business*
- Otimiza a utilização do píer (menor esforço na estrutura do píer, maior facilidade de manutenção e inspeção)
- *Aderência ao conceito de “livre acesso”*
- Maior Segurança Operacional - Possui estrutura para atender contingências de incêndio e/ou vazamento CRE
- Melhor rastreabilidade nos problemas de movimentação com os navios (sobrestadia, qualidade, quantidade, ISPS Code)
- Funciona como tancagem pulmão
- Redução do Custo Logístico com a utilização de navios de maior porte (ganho de escala)



DERIVAÇÕES CLANDESTINAS

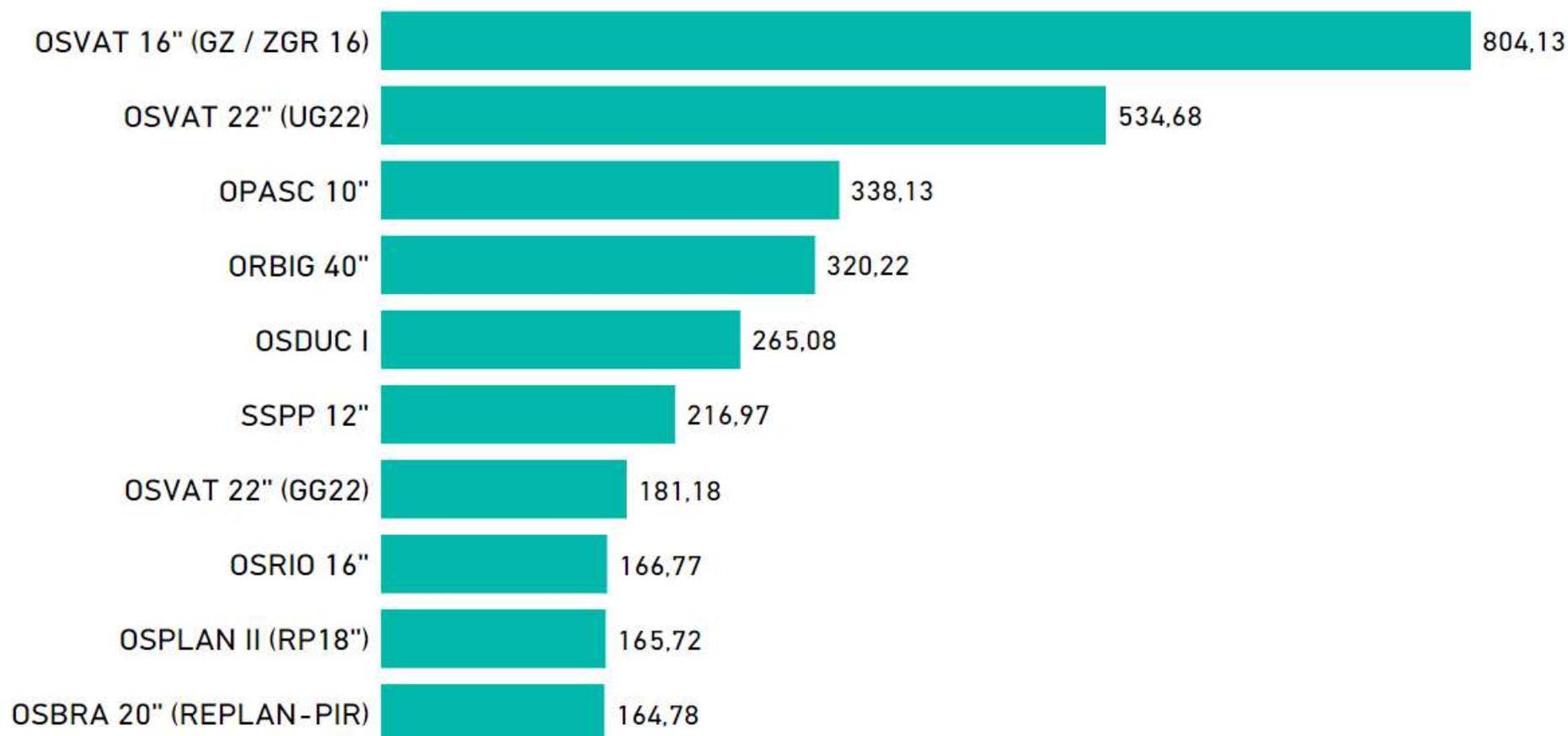
O NÚMERO DE DERIVAÇÕES VÊM CRESCENDO SIGNIFICATIVAMENTE

Quantidade de Derivações x Custo (R\$ milhões)



DERIVAÇÕES CLANDESTINAS

OS 10 DUTOS COM MAIOR TEMPO DE PARADA EM DECORRÊNCIA DA IDENTIFICAÇÃO DE DERIVAÇÕES CLANDESTINAS (HORAS)



DERIVAÇÕES CLANDESTINAS

PRINCIPAIS PREOCUPAÇÕES

- Segurança das pessoas
- Impactos ao meio ambiente
- Garantia de atendimento aos clientes
- Sonegação de impostos
- Adulteração de combustíveis



- Em linha com o Estudo da BCG sobre Competitividade da Cadeia de Combustíveis no Brasil*, a **Garantia da Preferência de Proprietário** na utilização da capacidade dos terminais e dutos é fundamental para que o mercado se sinta atraído à realização de investimentos em infraestrutura. 
- As **instalações existentes**, principalmente as de maiores portes, **não foram programadas para multiclente**.
- O **Operador Logístico** é fundamental para a eficiência operacional nos portos brasileiros;
- O **acesso de terceiros** à infraestrutura privada é viável desde que se observe a característica dos poldutos e um planejamento operacional, visando:
 1. Reduzir perdas de volume de produto por degradação (perdas decorrentes das interfaces);
 2. Reduzir imprevisibilidade no prazo de entrega das bateladas programadas; e
 3. Aumentar a eficiência de toda a cadeia logística.

* http://image-src.bcg.com/Images/BCG-Competitividade-na-Cadeia-de-Combustiveis_tcm9-210275.pdf

PETROBRAS TRANSPORTE S.A.

20 de agosto de 2019

Navio Carlos Drummond de Andrade
Bacia de Campos, seguindo para a P47, após carregar óleo cru Marlim na P37
Entardecer do dia 03/12/2018

AGENDA PARA A COMPETITIVIDADE DA CADEIA DE COMBUSTÍVEIS NO BRASIL (BCG – DEZ/2018)*

- “... ativos essenciais [*logística primária - dutos e terminais*] que devem operar com princípio de livre acesso, preservando a preferência de uso do proprietário para sua capacidade, é um dos pilares para a configuração de um mercado competitivo na logística.” (página 23)
- “... para essa atividade [*logística primária*] é fundamental que se resguarde o direito de acesso à infraestrutura básica, observando-se o direito de preferência dos proprietários que realizaram os investimentos nos ativos.” (página 44)
- “O livre acesso poderia levar à decisão de adiamento de investimentos na expectativa de que outros empreendedores assumam os riscos de viabilização dessa nova capacidade. Para evitar que isso ocorra, o balanceamento das regras de direitos de preferência e aplicabilidade das regras de acesso a novos ativos será essencial ao sucesso desse pilar [*expansão e acesso efetivo à logística primária*].” (página 41)

* http://image-src.bcg.com/Images/BCG-Competitividade-na-Cadeia-de-Combustiveis_tcm9-210275.pdf

