



FACULDADE MAURÍCIO DE NASSAU - PERNAMBUCO

CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO

DISCIPLINA ESTÁGIO SUPERVISIONADO II

**RELATÓRIO SOBRE A IMPORTÂNCIA DO COMPLEXO INDUSTRIAL E
PORTUÁRIO DE SUAPE GOVERNADOR ERALDO GUEIROS AO ESTADO
DE PERNAMBUCO**

CARLOS ANTÔNIO RIBEIRO RAMALHO JÚNIOR

Recife

Novembro - 2008



**RELATÓRIO SOBRE A IMPORTÂNCIA DO COMPLEXO INDUSTRIAL E
PORTUÁRIO DE SUAPE GOVERNADOR ERALDO GUEIROS AO ESTADO
DE PERNAMBUCO**

Orientador: Prof. MSc. Manuel Augusto Alves
Graduando: Carlos Antônio Ribeiro Ramalho Júnior

Recife

Novembro - 2008



FACULDADE MAURÍCIO DE NASSAU - PERNAMBUCO

CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO

DISCIPLINA ESTÁGIO SUPERVISIONADO II

**RELATÓRIO SOBRE A IMPORTÂNCIA DO COMPLEXO INDUSTRIAL E
PORTUÁRIO DE SUAPE GOVERNADOR ERALDO GUEIROS AO ESTADO
DE PERNAMBUCO**

Relatório sobre a importância do COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DE SUAPE GOVERNADOR ERALDO GUEIROS ao Estado de Pernambuco, referente à disciplina de Estágio Supervisionado II do Departamento de Administração. Apresentada pelo discente **Carlos Antônio Ribeiro Ramalho Júnior**, sob a orientação da Prof^o MSc. Manuel Augusto Alves, e fazendo parte da segunda avaliação.

Recife

Novembro – 2008

“É um problema dos mais apaixonantes que um urbanista pode ter que resolver, esse de transformar o atual grande centro de subproletariado, que atualmente é muito doloroso de percorrer, em centro de verdadeira vida humana. Tudo isto deixamos como sugestão, na esperança de que aqui seja útil para promover o desenvolvimento desta região – compreendendo não só valorização de recursos existentes mais também o aproveitamento de valores humanos.”

...

Padre Louis Joseph Lebrét

SUMÁRIO

Resumo

1. TERMINOLOGIAS PORTUÁRIAS.....	6
2. ESPÉCIES DE NAVEGAÇÃO.....	8
3. COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO DE SUAPE GOVERNADOR ERALDO GUEIROS – HISTÓRICO.....	9
4. PLANO DIRETOR.....	10
5. LOCALIZAÇÃO PRIVILEGIADA NO MUNDO - UMA DAS PRINCIPAIS AVENIDAS AQUAVIÁRIAS.....	11
6. LOCALIZAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO NA AMÉRICA DO SUL - APTIDÃO PARA CONCENTRAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE CARGAS.....	12
7. ESTRUTURA PORTUÁRIA.....	12
7.1. PORTO EXTERNO.....	12
7.2. PORTO INTERNO.....	13
7.3. TERMINAIS DE GRANÉIS LÍQUIDOS.....	14
7.4. CAIS DE MÚLTIPLOS USOS.....	14
7.5. TERMINAL DE CONTEINERES.....	15
8. MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E NAVIOS.....	15
9. DIFERENCIAIS COMPETITIVOS.....	16
10. PROJETOS ESTRUTURADORES.....	17
10.1. REFINARIA DE PETRÓLEO – JOSE INÁCIO DE ABREU E LIMA.....	17
10.2. PÓLO PETROQUÍMICO.....	17
10.3. TERMINAL DE GRANÉIS E FERROVIA TRANSNORDESTINA.....	18
10.4. ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL.....	18
11. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	20
12. BIBLIOGRAFIA.....	21

Resumo

O trabalho tem por objetivo desenvolver uma análise crítica que se refere à importância do Complexo Industrial e Portuário de Suape Governador Eraldo Gueiros na economia Pernambucana. Onde o trabalho mostra que a Instituição ao longo dos anos vem preservando a questão ambiental do complexo, mesmo com o constante crescimento e aumento de empresas instaladas.

O Complexo Industrial e Portuário de Suape é o mais completo pólo para a localização de negócios industriais e portuários da Região Nordeste. Dispondo de uma infra-estrutura completa para atender às necessidades dos mais diversos empreendimentos, Suape tem atraído um número cada vez maior de empresas interessadas em colocar seus produtos no mercado regional ou exportá-los para outros países.

1. TERMINOLOGIAS PORTUÁRIAS

PORTO ORGANIZADO é aquele construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e cujas operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária. A área de porto organizado, aquela compreendida pelas instalações portuárias, bem como pela infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto, tais como guia-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio, que devam ser mantidas pela administração do porto;

INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS são os ancoradouros, as docas, o cais, as pontes e os píeres de atracação, os terrenos, os armazéns, as edificações e as vias de circulação interna, podendo ser:

1. De uso público, quando restrita à área do porto organizado, sob a responsabilidade da administração do porto;
2. De uso privativo, quando explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, podendo ser de uso exclusivo para movimentação de carga própria ou misto para movimentação de carga própria e de terceiros.

ZONA PRIMÁRIA compreende as faixas internas de portos e aeroportos, recintos alfandegados e locais habilitados na fronteira terrestre, bem como outras áreas nas quais se efetuem operações de carga e descarga de mercadorias, ou embarque e desembarque de passageiros, procedentes ou destinados ao exterior. Esta Zona é demarcada pela autoridade aduaneira local, ouvido o órgão ou empresa a que esteja vinculada a administração do porto, aeroporto ou estação de fronteira, e

abrange: A área terrestre ou aquática, contínua ou descontínua, ocupada pelos portos alfandegados; a área terrestre ocupada pelos aeroportos alfandegados e a área adjacente aos pontos de fronteira alfandegados.

ARMAZÉNS/TERMINAIS são depósitos. Área destinada à armazenagem de carga, podendo ser coberta ou não.

CANAL DE ACESSO – Passagem natural, porém dragada, para passagem de navios

BACIA DE EVOLUÇÃO - Área molhada e abrigada do porto, onde são realizadas as manobras de navios.

CALADO – É a distância graduada em metros ou pés, medida da quilha do navio ao nível da água no seu costado no momento da sua leitura.

PROPRIETÁRIO DO NAVIO - É aquele que, nos termos da lei, goza de modo pleno e exclusivo dos direitos de uso, fruição e disposição do navio;

ARMADOR – É aquele que, no seu próprio interesse, procede ao armamento do navio; Pessoa física ou jurídica, proprietária de embarcação, que pode explorá-la comercialmente ou afretá-la a terceiros (afretador);

AGENTE MARÍTIMO - É aquele que, em representação do proprietário, do armador, do afretador ou do gestor, ou de alguns destes simultaneamente, se encarrega de despachar o navio em porto e das operações comerciais a que o mesmo se destina, bem como de assistir o capitão na prática dos atos jurídicos e materiais necessários à conservação do navio e à continuação da viagem;

OPERADOR PORTUÁRIO - É a pessoa jurídica pré-qualificada pela Autoridade Portuária, a quem cabe a realização das operações portuárias previstas na Lei 8.630/93.

OGMO - Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), é uma entidade civil de utilidade pública, sem fins lucrativos, constituída pelos operadores portuários, em

conformidade com a Lei nº 8.630, de 1993, tendo por finalidade administrar o fornecimento de mão-de-obra do trabalhador avulso portuário, promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário inscrevendo-o no cadastro, expedir os documentos de identificação e arrecadar e repassar aos respectivos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

TRABALHADOR AVULSO PORTUÁRIO é aquele que presta serviços de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações na área dos portos organizados e de instalações portuárias de uso privativo, com intermediação obrigatória do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO).

CAPATAZIA – A movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário.

ESTIVA - A movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, a arrumação, a peação ou a despeação, bem como o carregamento ou a descarga das embarcações, quando realizados com equipamentos de bordo.

CONFERÊNCIA DE CARGA – É a contagem de volumes, a anotação de características, de procedência ou de destino, a verificação do estado das mercadorias, a assistência à pesagem, a conferência de manifesto e os demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e de descarga de embarcações.

2. ESPÉCIES DE NAVEGAÇÃO

PEQUENA CABOTAGEM - É a realizada no tráfego marítimo mercantil entre os portos brasileiros, não se afastando a embarcação de mais de 20(vinte) milhas da costa e fazendo escala em portos cuja distância não exceda a 400 milhas. Considera-se também de pequena cabotagem a navegação realizada com fins comerciais entre a costa brasileira e as ilhas oceânicas Brasileira.

GRANDE CABOTAGEM - É a realizada no tráfego marítimo mercantil entre os portos brasileiros e entres estes e os portos da Costa Atlântica da América do sul, das Antilhas e da Costa leste da América Central, excluídos os portos de Porto Rico e Ilhas Virgens;

LONGO CURSO - É a navegação realizada no tráfego marítimo mercante entre portos do Brasil e portos estrangeiros.

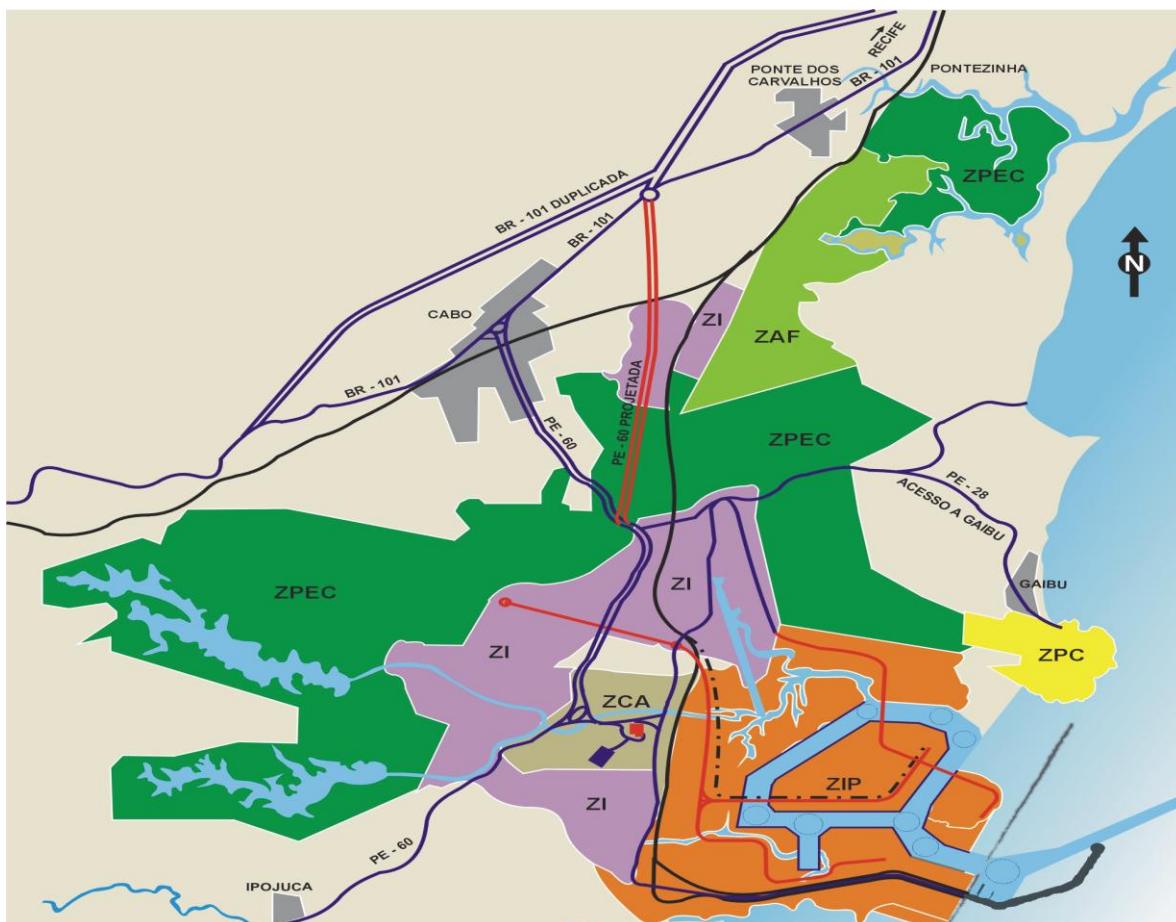
3. COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO DE SUAPE GOVERNADOR ERALDO GUEIROS – HISTÓRICO

Entre 1973 e 1975 foi desenvolvido pelo Governo do Estado de Pernambuco o Plano Diretor para a implantação do Complexo Industrial Portuário de Suape, integrando uma extensa área para indústria e serviços de apoio a um porto marítimo, com excelentes características naturais. A concepção originou-se no moderno conceito de integração porto-indústria, a exemplo de Marseille-Fos, na França; e Kashima, no Japão.

Somente em 1978, foi criada através da Lei Nº 7.763/78, a empresa Suape Complexo Industrial Portuário, com a finalidade de realizar atividades relacionadas com a implantação de complexo industrial-portuário nas áreas delimitadas em decretos de declaração de utilidade e necessidade públicas, expedidos pela União, Estado de Pernambuco ou Municípios.

4. PLANO DIRETOR:

A área de 13.500 hectares do Complexo foi subdividida em Zonas, abaixo descritas:



- Zona Industrial Portuária (ZIP)
- Zona de Processamento de Exportação (ZPE)
- Zona Industrial 3 (ZI-3)
- Zona Industrial 3A (ZI-3A)
- Zona Industrial 3B (ZI-3B)
- Zona Central Administrativa (ZCA)
- Zona de Preservação Ecológica (ZPEC)
- Zona Agrícola e Florestal (ZAF)

- Zona de Preservação Cultural (ZPC)
- Zona Residencial 3D (ZR-3D)

5. LOCALIZAÇÃO PRIVILEGIADA NO MUNDO - UMA DAS PRINCIPAIS AVENIDAS AQUAVIÁRIAS



6. LOCALIZAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO NA AMÉRICA DO SUL - APTIDÃO PARA CONCENTRAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE CARGAS



7. ESTRUTURA PORTUÁRIA

Suape conta com um Porto Externo, Porto Interno, Terminais de Granéis Líquidos, Cais de Múltiplos Usos, além de um Terminal de Contêineres.

7.1 PORTO EXTERNO:

Porto Externo GRANÉIS LÍQUIDOS e GÁS



CMU e Terminal Marítimo
de Gás Natural - PGNL

Pier de Granéis Líquidos
Nº 1 - PGL 1

Pier de Granéis Líquidos
Nº 2 - PGL 2

Tancagem Flutuante
GLP - TF-GLP

Bacia de Evolução

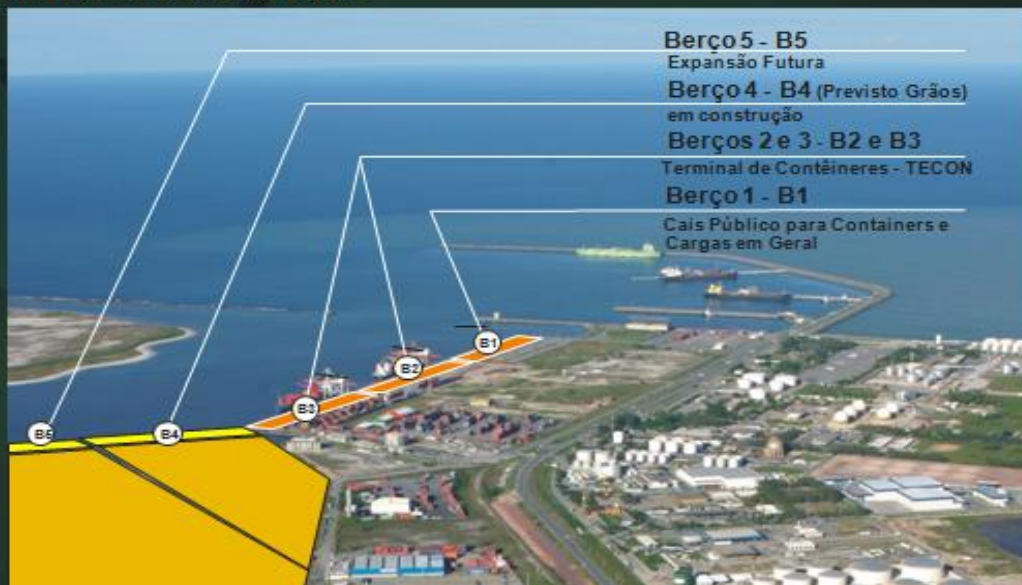


7.2 PORTO INTERNO

Porto Interno



Containers e Carga Geral



7.3 TERMINAIS DE GRANÉIS LÍQUIDOS

PGL-1 (Pier de Granéis Líquidos).

Atende navios de até 45.000 TPB. Tem 84 m de comprimento e 25 m de largura na sua plataforma de operação, com profundidades de 14 m tanto no Berço Leste como no Berço Oeste. Dispõe de 4 "dolphins" laterais, ficando ligado ao molhe através de uma ponte de acesso, sobre a qual estão assentadas as tubulações destinadas ao transporte de granéis líquidos, com origem ou destino no parque de tancagem localizado no retroporto.

São 10 braços mecânicos para embarque e desembarque de granéis líquidos, sendo 5 em cada berço, com capacidade de 1.000 m³/h cada um. Toda a operação portuária é atualmente realizada pela Petrobras e por outros operadores qualificados, vinculados a terminais gases e álcool.

PGL-2

O segundo Pier de Granéis Líquidos (PGL2), construído no Porto Externo de Suape, foi concluído em maio de 2001 e inaugurado em 29 de junho do mesmo ano. Permite a operação de 02 (dois) navios simultaneamente, com as seguintes características:

- Porte Bruto: 90.000 tpb
- Calado máximo: 14,50 metros
- Comprimento total: 266 metros
- Boca máxima: 39 metros

O PGL2 foi desenvolvido em eixo ortogonal ao molhe do Porto Externo, contando com ponte rodoviária de acesso, plataforma de operação e dolphins de atracação e amarração, com as seguintes características:

- Ponte: 213,20 m de extensão, pista de rolamento com 4,20 m e passeio lateral de 1,20 m de largura
- Plataforma: 45 m de comprimento e 32 m de largura
- Dolphins: em número de 10, sendo 4 de atracação e 6 de amarração
- Comprimento total: 386,20m, incluindo as passarelas entre dolphins

7.4 CAIS DE MULTIPLOS USOS

O Cais de Múltiplos Usos (CMU) está localizado no molhe de abrigo do Porto de Suape e conta com:

- Terminal marítimo, com capacidade de atracação para dois navios de 80.000 TPB (berço leste) e um navio de 40.000 TPB (berço oeste), simultaneamente, com calado de 15 m
- Cais com 340 m de comprimento por 39m de largura, com uma área de 13.260 m²
- Ponte de acesso ao cais com 20m de comprimento por 15 m de largura
- Terminal *roll-on-roll-off* com rampa de 30 m de comprimento por 20 m de largura
- Fundação formada por 808 estacas pré-moldadas e protendidas de concreto

com diâmetro externo de 0,70 m, com comprimento variando de 34 m a 38 m

- 21 cabeços de amarração

7.5 TERMINAL DE CONTEINERES

TECON/ICTSI – ISO 9001 e ISO 14000 (ambiental)

Terminal de Containeres para de Exportação, Importação, Transbordo e Cabotagem

Área: 27ha

Capacidade 400.000 TEU'S

8. MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E NAVIOS:

MOVIMENTAÇÃO GERAL DE CARGAS E NAVIOS COMPARATIVO - 2008 / 2007 SETEMBRO

PRODUTO	MOVIMENTAÇÃO MENSAL		VARIAÇÃO	MOVIMENTAÇÃO ACUMULADA		VARIAÇÃO	MOVIMENTAÇÃO
	SET/2008	SET/2007	2007/2008(%)	2008	2007	2007/2008(%)	2007
GRANÉIS LÍQUIDOS (Ton)	359.156	322.837	11,25	3.081.841	2.618.909	17,68	3.452.876
CONTÊINER TOTAL (Ton)	302.324	281.693	7,32	2.356.625	2.093.193	12,59	2.853.259
CONTÊINER TOTAL (TEU's)	28.811	23.272	15,21	204.735	182.642	12,10	241.391
CONTÊINER TOTAL (UNI)	18.024	15.858	13,66	141.741	121.391	16,76	161.252
CG NÃO CONTEINERIZADA (Ton)	29.352	0	100,00	137.021	62.882	117,90	143.357
GRANÉIS SÓLIDOS (Ton)	5.358	74.675	-92,82	512.710	397.003	29,15	519.215
TOTAL GERAL (Ton)	698.190	679.205	2,50	6.089.197	5.171.987	17,71	6.968.507

IMP TOTAL	460.142	586.309	-21,52	4.173.138	3.634.903	14,81	4.771.644
EXP TOTAL	236.048	92.896	154,10	1.915.059	1.537.084	24,59	2.198.863
LONGO CURSO TOTAL	212.831	277.006	-23,17	2.294.741	2.084.851	10,07	2.857.037
CABOTAGEM TOTAL	483.359	402.199	20,18	3.793.456	3.087.136	22,88	4.111.470

NAVIOS FULL CONTAINER TOTAL	43	52	-17,31	404	435	-7,13	585
NAVIOS TOTAL	84	84	0,00	755	751	0,53	1.017

DESTAQUES

. Aumento na movimentação

		2008	2007
Óleo Diesel	27,25%	1.854.080	1.299.899
GLP	11,55%	582.732	522.394
Contêiner	12,59%	2.356.625	2.093.193
Granéis Sólidos	29,15%	512.710	397.003

. Clinquer, Escória, Minério de Ferro, Coque de Pe

9. DIFERENCIAIS COMPETITIVOS:

- Calado operacional - 15,5 metros - porto interno e externo;
- Assoreamento mínimo;
- Porto abrigado – águas calmas;
- Monitoramento da atracação por sistema remoto e a laser;
- CERTIFICAÇÃO ISPS CODE (*International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*);
- Modelo de gestão;
- Sensores de direção dos ventos, temperatura, Umidade e pressão do ar;
- Medidores de corrente marinha, direção da corrente, dados de onda e nível da maré;
- Central de Operações - Ocupação:
 - Polícia Federal
 - Receita Federal
 - Despachantes Aduaneiros
 - Capitania dos Portos
 - ANVISA
 - Ministério da Agricultura

10. PROJETOS ESTRUTURADORES

10.1 REFINARIA DE PETRÓLEO – JOSE INÁCIO DE ABREU E LIMA

- **Produção:** 200 mil barris por dia
- **Área:** 600,0 ha
- **Investimento:** Us\$ 2,0 bilhões
- **Composição acionária:** PETROBRAS, PDVSA, RENOR E FERROSTAL
- **Empregos diretos:** 1.000 e 10.000 durante a construção
- **Prazo de construção:** 44 meses
- **Situação atual:** projeto de engenharia em elaboração.

10.2 PÓLO PETROQUÍMICO

1ª ETAPA:

- RESINAS TERMOPLÁSTICAS
- PET E POLIESTER
- MG - MOSSI GHISOLF

Resinas Termoplásticas PET e Poliéster		SUAPE	
Características			
Produto	Capacidade de produção anual (ton.)	Investimento US\$	Empregos diretos
POLÍMERO PET	450.000	280.000.000	100
✓ <u>Previsão junho 2006</u>			
ÁCIDO TEREFTALICO	750.000	500.400.000	120
✓ <u>Previsão Junho de 2007</u>			
TOTAL (US\$)		780.400.000	220
Plantas para as quais a M&G solicitou e foram concedidos Incentivos Fiscais:			
Paraxileno	650.000		
Outros co-produtos do PX	400.000		
Benzeno	130.000	416.000.000	120
Filamento de poliéster	150.000	174.520.000	370

10.3 TERMINAL DE GRANÉIS E FERROVIA TRANSNORDESTINA



10.4 ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL

- INVESTIMENTO – US\$ 170 milhões
- GERAÇÃO DE EMPREGOS: 5 000 diretos

25 000 indiretos

- IMPACTOS

- ✓ Quebra de dispêndio com afretamento de Navio: US\$ 6 Bilhões
- ✓ Receita Anual: superior a R\$ 1 Bilhão
- ✓ Geração Anual de tributos: US\$ 30 milhões de ICMS

US\$ 15 milhões por ano de IPI

- Dinamização de Receitas de Tarifas Portuárias e de arrendamento de áreas
- Formação de Cluster da Indústria Naval

- Atenderá a todas as premissas definidas pelo PROMINP.
- Um dos mais modernos estaleiros do mundo e o único do Hemisfério Sul.
- 1 Dique Seco (520 m x 140m x 15 m)
- Docagem

2 Navios Suez Max ou 2 FPSO's e

1 Semi-Submersível simultaneamente.

- Oficinas Estruturais

7.000 ton./mês



11. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este relatório sobre a importância do COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DE SUAPE GOVERNADOR ERALDO GUEIROS ao Estado de Pernambuco, mostra sua importante influência na vida e na economia de todos os pernambucanos, nordestinos e brasileiros.

Hoje, o desenvolvimento do estado de Pernambuco, vem tomando um rumo de suma importância com o Porto de Suape.

Com mais de 75 (setenta e cinco) empresas instaladas e dezenas interessadas em instalar-se no complexo, Suape, fomenta cada dia mais a economia estadual e nacional.

Este relatório, mostra entre outras coisas os principais projetos estruturadores do complexo, sua localização privilegiada, sua estrutura portuária e seus principais diferenciais competitivos.

12. BIBLIOGRAFIA

- LEBRET, Louis Joseph. Estudo sobre desenvolvimento e implantação de indústrias, interessando a Pernambuco e ao Nordeste. 3ª Ed. Ver. Recife, CONDEPE, 200, 118p.
- CUNHA, Paulo Gustavo de Araújo; LUCENA, Vinicius Guerreiro de. Do Sonho a realidade, Recife, 2006.

SITES:

- www.suape.pe.gov.br
- www.pe.gov.br
- www.economia.pe.gov.br
- <http://www.ogmo-suape.com.br/news.php>
- http://pt.wikipedia.org/wiki/Porto_de_Suape