



PORTO do RECIFE S.A.

CARTA ANUAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS E GOVERNANÇA CORPORATIVA



2024



PORTO do RECIFE S.A.



CARTA ANUAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS E GOVERNANÇA CORPORATIVA

Em conformidade com o artigo 8º, incisos I e VIII, da Lei nº 13.303/2016 e com o artigo 13º, incisos I e VIII, do Decreto 8.945/2016, Assessoria de Conformidade e Gestão de Riscos apresenta a presente Carta Anual de Políticas Públicas e Governança Corporativa do Porto do Recife S.A. referente ao exercício social do ano de 2023.

- **Objetivo:** Demonstrar à sociedade as principais informações no que tange a aplicabilidade de práticas de políticas públicas e governança corporativa, adotadas pela Porto do Recife S.A., conforme detalhado neste documento.
- **Base Legal:** Inciso I e VIII do art. 8º, da Lei Federal nº 13.303/16.
- **Responsável:** Em conformidade com os incisos I e VIII do art. 8º, da Lei nº 13.303/16, e com frequência anual, o Conselho de Administração da Porto do Recife S.A., subscreve a presente Carta Anual de Políticas Públicas e Governança Corporativa.
- **Vigência:** Este documento refere-se ao exercício social do ano de 2023.
- **Aprovação:** O presente documento foi aprovado pelo Conselho de Administração na 58ª Reunião Extraordinária, realizada em 15/07/2024.



PORTO do RECIFE S.A.



Sumário

1. IDENTIFICAÇÃO GERAL	5
2. INTERESSE PÚBLICO SUBJACENTE ÀS ATIVIDADES EMPRESARIAIS	6
3. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS QUE ATENDEM ÀS POLÍTICAS PÚBLICAS	8
Missão:	11
Visão:	11
Valores:	11
4. RECURSOS PARA CUSTEIO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS	13
5. IMPACTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS DA OPERACIONALIZAÇÃO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS	13
6. INFORMES DESCRITIVOS-OPERACIONAIS - I: DISTRIBUIÇÃO DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS (2018 A 2023)	14
6.1. DISTRIBUIÇÃO DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DOS PERFIS DE CARGAS (2018 A 2023)	15
6.2. DISTRIBUIÇÃO DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA (2018 A 2023)	17
6.3. DISTRIBUIÇÃO DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DOS BERÇOS DE ATRACAÇÃO (2018 A 2023)	20
6.4. DISTRIBUIÇÃO DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DOS BERÇOS DE ATRACAÇÃO E OPERAÇÃO PORTUÁRIA (2018 A 2023)	23
6.5. DISTRIBUIÇÃO DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DOS BERÇOS DE ATRACAÇÃO E POR PERFIS DE CARGA (2018 A 2023)	25
6.6. DISTRIBUIÇÃO DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DOS BERÇOS DE ATRACAÇÃO E POR TIPO DE CARGA (2018 A 2023)	28
6.7. EVOLUÇÃO ANUAL DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DO PERFIL DE CARGA	32
6.8. EVOLUÇÃO ANUAL DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS (2018 A 2023)	34
6.9. EVOLUÇÃO ANUAL DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DOS BERÇOS DE ATRACAÇÃO (2018 A 2023)	37
6.10. MOVIMENTAÇÃO MÉDIA POR NAVIO E OPERAÇÃO A PARTIR DE HISTOGRAMAS DE FREQUÊNCIA PARA O PERÍODOS EM ANÁLISE (2018 A 2023)	40
6.11. MOVIMENTAÇÃO MÉDIA POR BERÇO DE ATRACAÇÃO A PARTIR DE HISTOGRAMAS DE FREQUÊNCIA PARA O PERÍODOS EM ANÁLISE (2018 A 2023)	41
7. INFORMES DESCRITIVOS-OPERACIONAIS - II: MOVIMENTAÇÃO DE CARGA EM FUNÇÃO DO DIMENSIONAMENTO DAS EMBARCAÇÕES	42
7.1. MOVIMENTAÇÕES DE CARGA POR PERFIL EM FUNÇÃO DO CALADO DAS EMBARCAÇÕES	43
7.2. MOVIMENTAÇÕES DE CARGA POR OPERAÇÃO PORTUÁRIA EM FUNÇÃO DO CALADO DAS EMBARCAÇÕES	46



PORTO do RECIFE S.A.



7.3.	MOVIMENTAÇÕES DE CARGA POR OPERAÇÃO PORTUÁRIA EM FUNÇÃO DO COMPRIMENTO DAS EMBARCAÇÕES	47
7.4.	MOVIMENTAÇÕES DE CARGA POR OPERAÇÃO PORTUÁRIA EM FUNÇÃO DO COMPRIMENTO DAS EMBARCAÇÕES	49
8.	INFORMES DESCRITIVOS-OPERACIONAIS - III: OS 10 MAIORES (TOP 10 - 2018 A 2023)	51
8.1.	AS 10 MAIORES MOVIMENTAÇÕES (TOP 10 CARGAS)	51
8.2.	AS 10 MAIORES AGENTES DE NAVEGAÇÃO (TOP 10 AGENTES)	53
8.3.	AS 10 MAIORES OPERADORES PORTUÁRIOS (TOP 10 OPERADORES)	54
8.4.	AS 10 MAIORES MOVIMENTAÇÕES POR BERÇOS DE ATRACAÇÃO (TOP 10 BERÇOS)	55
8.5.	TOP 10 PORTOS DE ORIGEM	57
8.6.	TOP 10 PORTOS DE DESTINOS	58
8.7.	AS 10 MAIORES FREQUÊNCIAS DE NAVIOS (TOP 10 NAVIOS)	59
8.8.	TOP 10 NACIONALIDADES AS 10 MAIORES FREQUÊNCIAS DE NAVIOS (TOP 10 BANDEIRAS)	61
9.	INFORMES DESCRITIVOS-OPERACIONAIS - IV: PROJEÇÃO PARA OS PRINCIPAIS PERFIS DE CARGA PARA OS PRÓXIMOS 2 ANOS DE OPERAÇÃO COMERCIAL	62
9.1.	PROJEÇÕES PARA O PERFIL GRANEL SÓLIDO PARA O PORTO DO RECIFE	63
9.2.	PROJEÇÕES PARA O PERFIL CARGA GERAL PARA O PORTO DO RECIFE	67
9.3.	PROJEÇÕES PARA O PERFIL GRANEL LÍQUIDO PARA O PORTO DO RECIFE	69
10.	ANÁLISE ESTOCÁSTICA E DE RISCO PROBABILÍSTICO	73
10.1.	PERFIL GRANEL SÓLIDO	73
10.2.	PERFIL CARGA GERAL	74
10.3.	PERFIL GRANEL LÍQUIDO	75
11.	ESTRUTURAS DE CONTROLE INTERNO E GERENCIAMENTO DE RISCO	76
12.	FATORES DE RISCO	82
13.	DESCRIÇÃO DA COMPOSIÇÃO E DA REMUNERAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO	83
14.	POLÍTICAS E PRÁTICAS DE GOVERNANÇA CORPORATIVAS	84
15.	CONCLUSÃO	86



PORTO do RECIFE S.A.



1ª PARTE: IDENTIFICAÇÃO, INTERESSE PÚBLICO E ATIVIDADES RELATIVAS ÀS POLÍTICAS PÚBLICAS, SEU CUSTEIO E IMPACTOS ECONÔMICOS

1. IDENTIFICAÇÃO GERAL

CNPJ	04.417.870/0001-11
SEDE	Praça da Comunidade Luso Brasileira, 70 - Bairro do Recife, Recife, PE.
TIPO ESTATAL	Sociedade de Economia Mista.
ACIONISTA CONTROLADOR	Governo do Estado de Pernambuco.
TIPO SOCIETÁRIO	Sociedade Anônima
TIPO DE CAPITAL	Fechado
TIPO DE ATUAÇÃO	Transportes
DIRETOR PRESIDENTE	Delmiro Rodrigo Andrade da Cruz Gouveia.
DIRETOR DE GESTÃO ADMINISTRATIVA E FINANCEIRA	Severino Emanuel Mendes da Rocha.
DIRETOR TÉCNICO	Vinicius Rocha Pinon Teixeira.
DIRETOR COMERCIAL E DE OPERAÇÕES	
AUDITOR INTERNO	Michelli Arruda.



PORTO do RECIFE S.A.



CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA PORTO DO RECIFE S/A	
Presidente	André Luis Férrer Teixeira Filho
Membros	Ana Carolina Pessoa Cabral, Thallyta Figuerôa Peixoto, Bruno de França Bezerra dos Santos, Marcos Antônio Lins Siqueira, Isabely Sátiro Pádua, Denaldo de Jesus Coelho de Araújo.
Membros representantes da classe trabalhadora e empresarial, respectivamente.	Denaldo de Jesus Coelho de Araújo; Marcos Antônio Lins Siqueira.

2. INTERESSE PÚBLICO SUBJACENTE ÀS ATIVIDADES EMPRESARIAIS

A Porto do Recife S.A., regida pela lei 6.404/76, foi instituída pela Lei 11.735/99, vinculada ao Governo do Estado, regendo-se pela legislação relativa às sociedades por ações, pela legislação portuária e por seu estatuto, para administrar o Porto Organizado do Recife.

Devido ao Convênio de Delegação nº 02/2001, celebrado entre o Estado de Pernambuco e a União, desde junho de 2001, o Porto do Recife passou a ser administrado pela empresa pública Porto do Recife S.A. que veio a se tornar Autoridade Portuária do Porto Organizado do Recife, nos termos da Lei 9.277/96, regulamentada pelo Decreto nº 2.184/97, com alterações constantes do Decreto nº 2247/97, observadas as disposições da Lei 8.630/93.

Em meados do século XVI, sua localidade já era conhecida e possuía a sua devida importância. Conhecida, na época, como “Arrecife dos Navios”, o local se tornou um dos principais pontos de importação, produção e exportação de açúcar, além do abastecimento das principais mercadorias.



PORTO do RECIFE S.A.



Atualmente, a devida localização não deixa de ser um dos maiores diferenciais do Porto do Recife, com acessos estratégicos às regiões metropolitanas da capital de Pernambuco, o Porto encontra-se no centro urbano de Recife, estando apenas a 60 quilômetros de distância de Goiana, distrito industrial que recebe investimentos da Jeep, Companhia Brasileira de Vidros Planos (CBVP), Hemobrás e demais indústrias do polo farmoquímico, por exemplo.

Além de atender quase todo o Nordeste brasileiro, no alcance de um raio de mil quilômetros, incluindo os estados da Paraíba, Rio Grande do Norte, Alagoas, Sergipe, Piauí, Ceará e Bahia, o Porto do Recife está dentro da rota de navegação do Mercosul e das principais rotas internacionais. O Porto do Recife se caracteriza por estar inserido na logística urbana, na logística estadual e interestadual, tornando-o privilegiado em potencial logístico no nordeste brasileiro.

A região metropolitana do Recife abrange uma grande quantidade de centros e logística e um grande número de indústrias. Ademais, há uma enorme necessidade de importação de insumos e produtos para beneficiamento e distribuição e, dentre os serviços prestados à sociedade pelo Porto do Recife, como um todo, destacam-se serviços de movimentação de cargas e insumos, abastecendo boa parte do nosso estado, em especial o arquipélago de Fernando de Noronha.

Funcionando como um elo nas cadeias de distribuição, sendo considerado como uma espécie de plataforma logística, garantindo o bem-estar social, abastecimento de insumos, alimentos e demais mercadorias essenciais à população, destaca-se também o transporte de passageiros realizado via Terminal Marítimo de Passageiros – TMP. Outrossim, o Porto do Recife é considerado como propulsor de economia da capital e gerador de ofertas de empregos. Dentre os principais itens movimentados pelo Porto do Recife podemos destacar, açúcar a granel, açúcar ensacado, barrilha, fertilizantes, trigo e malte de cevada.



PORTO do RECIFE S.A.



3. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS QUE ATENDEM ÀS POLÍTICAS PÚBLICAS

Nos termos do que dispõe a lei 12.815/2013, mais conhecido como novo marco regulatório dos Portos, especificamente em seu artigo 17, determina que a administração do porto seja exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.

Desta forma, sempre alinhada com o interesse público do Estado de Pernambuco e com intenção de atendimento às suas finalidades institucionais, a Porto do Recife S.A. desenvolve atividades que visam atender às Políticas Públicas do Setor Portuário, exercendo, dentre outras atividades, as seguintes:

- I. Cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do porto e as cláusulas do Convênio de Delegação;
- II. Assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;
- III. Pré-qualificar os operadores portuários;
- IV. Fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;
- V. Prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária – CAP e ao Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO;
- VI. Fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, dentro de área do Porto Organizado, nela compreendida a infraestrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;
- VII. Fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;
- VIII. Adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências;



PORTO do RECIFE S.A.



- IX. Organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e a segurança do porto;
- X. Promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;
- XI. Autorizar, previamente, ouvidas as demais autoridades marítimas, aduaneiras e demais órgãos intervenientes, a entrada e a saída, inclusive a atracação e a desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcações na área do porto, bem assim a movimentação de carga das embarcações ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária, em situações de assistência e salvamento de embarcação;
- XII. Suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima, responsável pela segurança do tráfego aquaviário;
- XIII. Instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, de forma supletiva, ressalvados os aspectos legais de competência da União, para os atos infracionais que serão investigados e julgados conjuntamente;
- XIV. Reportar infrações e representar perante a ANTAQ visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;
- XV. Estabelecer o horário de funcionamento do porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público;
- XVI. Prover a infraestrutura básica portuária no porto de uso público, incluindo a obtenção de novas áreas para esse fim;
- XVII. Planejar a destinação, ocupação e uso das áreas terrestres e marítimas, bem como as instalações;
- XVIII. Promover o arrendamento das áreas, instalações e equipamentos, obedecendo os seus limites de competência;



PORTO do RECIFE S.A.



XIX. Fiscalizar a adequada utilização dos recursos portuários, bem como a qualidade dos serviços prestados pelos operadores portuários e outras entidades privadas;

XX. Promover e manter o livre acesso de embarcações e veículos terrestres às instalações do porto, destacando a coordenação e o disciplinamento do tráfego dessas unidades de transporte;

XXI. Coordenar, de forma harmônica, a atuação dos diferentes órgãos governamentais dentro do porto;

XXII. Promover ações que visem estimular a competitividade, atrair novas cargas e fomentar o desenvolvimento das atividades de transporte portuário;

XXIII. Firmar convênios com outros portos, que compõem o “foreland” do porto;

XXIV. Fornecer informações estatísticas, operacionais e financeiras aos usuários operadores, proprietários de mercadorias e outras entidades, e;

XXV. Realizar, em caráter excepcional, as operações portuárias, na condição de operador portuário.

No desenvolvimento de suas atividades a Porto do Recife S.A. atua de forma integrada com a sociedade e demais autoridades do setor portuário, de modo a garantir que a operação portuária exercida pelos operadores qualificados e pelos terminais arrendados se realize dentro dos padrões de qualidade que o mercado requer.

A Porto do Recife S.A., aspirando seu crescimento exponencial, procura atingir a excelência, visando cumprir com os seguintes objetivos e metas de crescimento:

- I. Possuir uma gestão estratégica de Recursos Humanos;
- II. Possuir gestão com foco em resultados;
- III. Exercer boas práticas de Controles internos, Governança Corporativa, Gestão de Riscos e Transparência;



PORTO do RECIFE S.A.



- IV. Cumprir com excelência o ISPS Code;
- V. Possuir reconhecimento na área de sustentabilidade ambiental e proteção ao patrimônio histórico cultural;
- VI. Possuir altos índices de proteção à saúde e segurança do trabalhador portuário;
- VII. Alcançar a excelência nas tomadas de decisão e gestão de negócios;
- VIII. Tornar mais eficiente a utilização de seus recursos financeiros;
- IX. Ampliar ações comerciais;
- X. Alcançar um equilíbrio econômico-financeiro auto-sustentável.

Visando a estratégia e definindo como ela pode ser alcançada, tem-se a seguinte identidade institucional:

Missão:

Administrar e desenvolver as atividades portuárias com eficiência, proporcionando um ambiente favorável aos seus usuários para a logística, competitividade e inovação, promovendo o desenvolvimento econômico do estado, buscando sempre zelar pela sustentabilidade socioeconômica e ambiental.

Visão:

Ser reconhecida como Autoridade Portuária em referência de logística, sustentabilidade, competitividade e integridade, de forma a tornar o Porto do Recife uma referência regional.

Valores:

- Ética e Transparência
- Eficiência
- Logística Inteligente
- Qualidade nos serviços prestados



PORTO do RECIFE S.A.



- Comprometimento com o negócio
- Segurança
- Sustentabilidade
- Valorização da instituição e dos colaboradores

Conforme Código de Ética e Conduta desta Porto do Recife S.A., são princípios institucionais da empresa:

- I. O respeito à vida, à integridade, à verdade, à honestidade, à justiça, à equidade, à lealdade institucional, à responsabilidade, ao zelo, ao mérito, à transparência, à legalidade, à impessoalidade e à coerência entre o discurso e a prática;
- II. O respeito às diferenças e diversidades de condições, sejam étnicas, religiosas, sociais, culturais, linguísticas, políticas, estéticas, etárias, físicas, mentais e psíquicas, de gênero, de orientação sexual, de identidade de gênero e outras;
- III. A transparência, manifesta-se com respeito ao interesse público e de todas as partes interessadas e se realiza de modo compatível com os direitos de privacidade pessoal e com as políticas de segurança da informação;
- IV. A legalidade e a impessoalidade que são princípios constitucionais que preservam a ordem jurídica e determinam a distinção entre interesses pessoais e profissionais na conduta dos membros dos conselhos de Administração, do Conselho Fiscal, das Diretorias Executivas e dos empregados da Porto do Recife S.A.;
- V. O Comprometimento da Porto do Recife S.A. com o respeito e a valorização das pessoas em sua diversidade e dignidade, em relações de trabalho justas, num ambiente saudável, com confiança mútua, cooperação e solidariedade;



PORTO do RECIFE S.A.



VI. A busca da excelência em qualidade, segurança, meio ambiente, saúde e recursos humanos, promovendo a educação, capacitação e comprometimento dos empregados, envolvendo também, as partes interessadas;

VII. A confidencialidade, onde todos os dados e informações de clientes, empregados, fornecedores, prestadores de serviço e outros, em poder da empresa serão divulgados de acordo com a política de divulgação de informações, observando o caráter sigiloso e pessoal relativo à intimidade, vida privada, honra e imagem. A disponibilização deverá ocorrer mediante autorização dos gestores.

Desse modo, a Porto do Recife S.A. tem o papel de manter e aprimorar a estrutura pública, em busca do aperfeiçoamento da atividade portuária.

4. RECURSOS PARA CUSTEIO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

As atividades desenvolvidas pela Porto do Recife S.A. são custeadas com recursos próprios, advindos das receitas tarifárias, arrecadadas em decorrência da movimentação de carga e receita patrimonial oriunda dos arrendamentos de área.

Para execução de investimentos de grande porte na infraestrutura (projetos específicos de obras), a Porto do Recife S.A. conta com a participação do Estado de Pernambuco (Acionista Majoritário).

5. IMPACTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS DA OPERACIONALIZAÇÃO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

A Porto do Recife S.A., no desenvolvimento de suas atividades, exerce boas práticas de governança corporativa e transparência, utilizando-se de atividades de controle, realizando uma gestão eficiente de objetivos e resultados.

A Porto do Recife S.A. busca desenvolver, administrar e fiscalizar toda área do Porto Organizado, oferecendo serviços e infraestrutura eficiente aos armadores, arrendatários e operadores portuários, apoiando o poder público, o comércio e o desenvolvimento econômico com responsabilidade socioambiental.



PORTO do RECIFE S.A.



A Porto do Recife S.A. obteve significativa redução em suas despesas, conforme se vislumbra nos indicadores objetivos abaixo, utilizados para a tomada de decisão, visando avaliar e monitorar o desempenho organizacional e consequentemente econômico-financeiro:

PERSPECTIVA	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	PLANO DE AÇÕES	PERÍODO	INDICADOR	META 2020	META EXECUTADA 2020
INFRAESTRUTURA	AMPLIAR E MODERNIZAR A INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA	FIRMAR CONVÊNIOS PARA REALIZAÇÃO OBRAS DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO PORTO DO RECIFE	JAN-OUT/21	ÍNDICE DE EXECUÇÃO DO CONVÊNIO	80%	20%
RESULTADO	AUMENTAR COMPETITIVIDADE E SUSTENTABILIDADE ECONÔMICA	AUMENTAR RECEITA PORTUÁRIA	JAN-DEZ/20	REEQUILÍBRIO OPERACIONAL	10%	-4,78%
RESULTADO	AUMENTAR COMPETITIVIDADE E SUSTENTABILIDADE ECONÔMICA	REEQUILIBRIAR O DÉFICIT OPERACIONAL	JAN-DEZ/20	REEQUILÍBRIO OPERACIONAL	10%	21%

2ª PARTE: ANÁLISE DOS DADOS ECONÔMICOS DO PORTO DO RECIFE (MOVIMENTAÇÕES E ATRACAÇÕES)

6. INFORMES DESCRITIVOS-OPERACIONAIS - I: DISTRIBUIÇÃO DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS (2018 A 2023)

Com base na análise e processamento de mais de 27 mil dados operacionais da Porto do Recife SA, foi possível criar um diagnóstico gráfico acerca dos últimos 6 anos de atividade comercial da empresa. O objetivo desse procedimento é apresentar de forma visual a distribuição das operações ao longo do tempo, nos diferentes berços de atracação, com diversos perfis de carga, identificando suas origens e destinos, navios, operadores e agentes, entre outros aspectos relevantes. Devido à vasta quantidade de informações, esta análise se utiliza da linguagem de programação R, reconhecida referência na compilação e tratamento analítico de dados.



PORTO do RECIFE S.A.



6.1. DISTRIBUIÇÃO DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DOS PERFIS DE CARGAS (2018 A 2023)

As movimentações portuárias podem ser contempladas sob vários aspectos, dentre eles com enfoque no perfil de carga, nas operações, nos agentes e operadores e demais entes do setor. Para iniciar a presente análise, os dados foram configurados a partir da ótica dos perfis de cargas:

```
      Ano Perfil Atracações Quantidade
      <dbl> <chr>      <int>      <dbl>
1  2018 CG          143      123545
2  2018 GL           46        6162
3  2018 GS           87      875846
4  2018 GS/CG        14      197865
5  2019 CG          162      145525
6  2019 GL           43         6450
7  2019 GS           86      982864
8  2019 GS/CG        15      221413
9  2020 CG           98      241782
10 2020 GL           41         6000
# i 13 more rows
# i Use `print(n = ...)` to see more rows
```

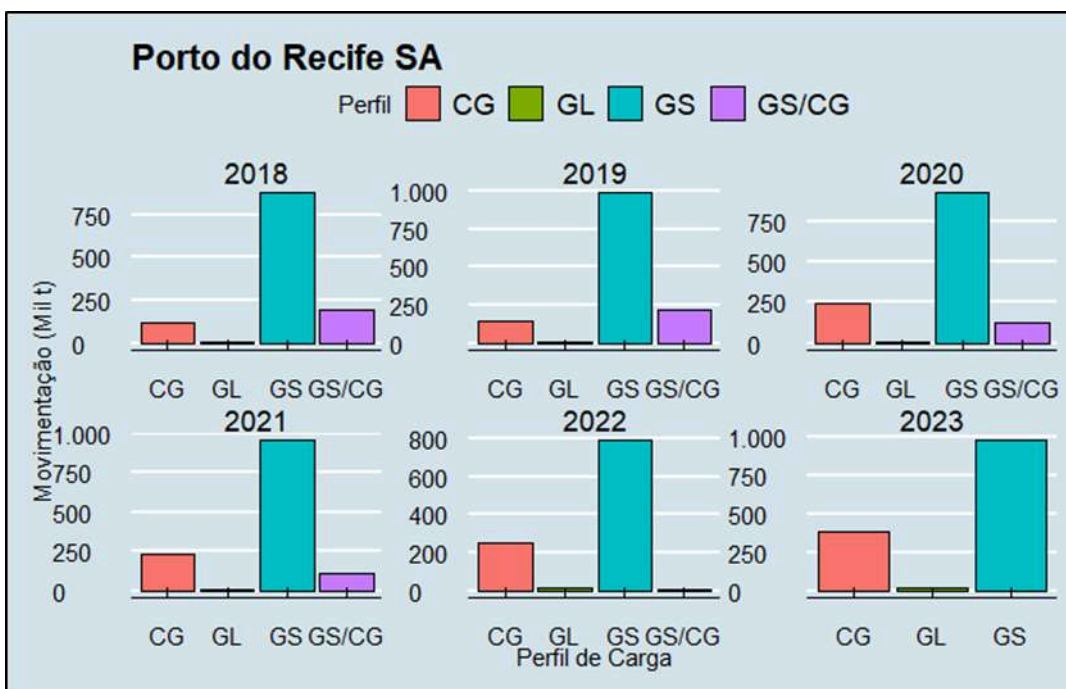
Transpondo a organização desses dados sob a forma de um arcabouço gráfico, tem-se a seguinte representação analítica:



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 1: Movimentações em Função dos Perfis por Ano



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Onde:

- CG: Movimentação de Carga Geral;
- GL: Movimentação de Granel Líquido;
- GS: Movimentação de Granel Sólido;
- GS/CG: Movimentação de Granel Sólido/Carga Geral (navios mistos).

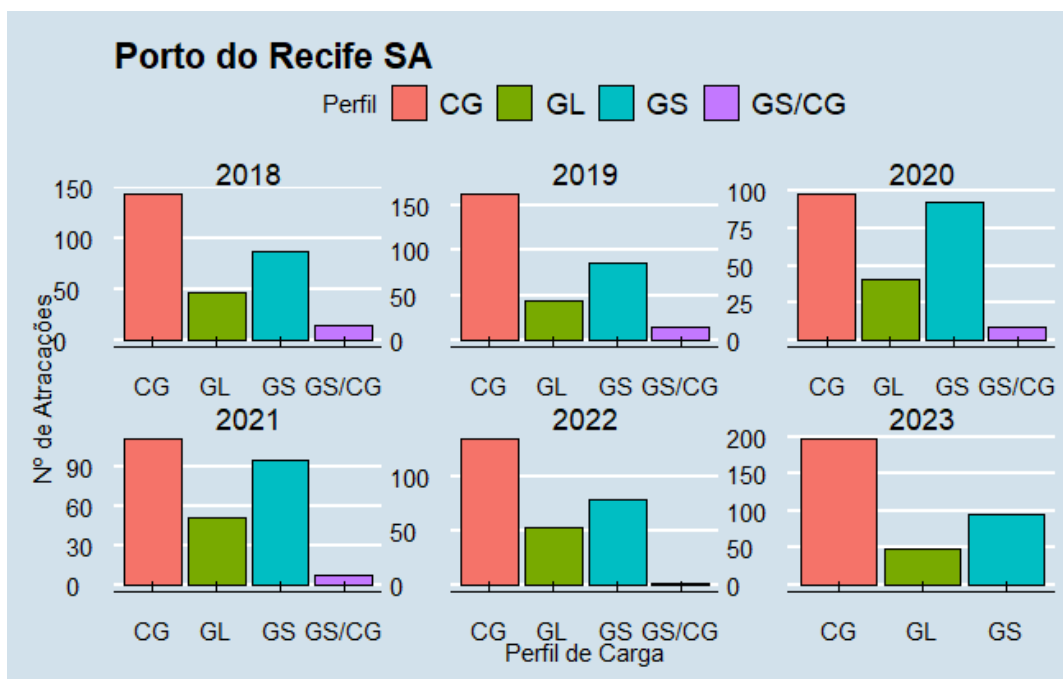
Vale ressaltar que cargas como Barrilha e Fertilizantes tanto podem vir sob o perfil de granel sólido como carga geral, sendo que em muitas ocasiões o mesmo navio pode trazer as referidas cargas nos dois perfis, motivo pelo qual temos representado o Perfil GS/CG, que não acusou registros para o ano de 2023. O Gráfico 1 acima também inclui as operações logísticas para o Arquipélago de Fernando de Noronha.

Ao representar essas movimentações sob a forma de suas respectivas atracções, tem-se o seguinte arcabouço:

Gráfico 2: Atracções em Função dos Perfis



PORTO do RECIFE S.A.



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Percebe-se o elevado número de atracções anuais para o Perfil Carga Geral, contudo, vale mencionar este gráfico inclui as atracções das embarcações que fazem a logística para o Arquipélago de Fernando de Noronha. Estas embarcações, embora representem movimentações de pequena monta, destacam-se pela frequência com que operam no Porto do Recife. Na sequência, como era de se esperar, destacam-se as atracções de navios graneleiros, em especial carregados de fertilizantes, malte e barrilha.

6.2. DISTRIBUIÇÃO DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA (2018 A 2023)

Sob a ótica das operações portuárias, foram consideradas as de Embarque, Descarga, Abastecimento e Turismo.



PORTO do RECIFE S.A.

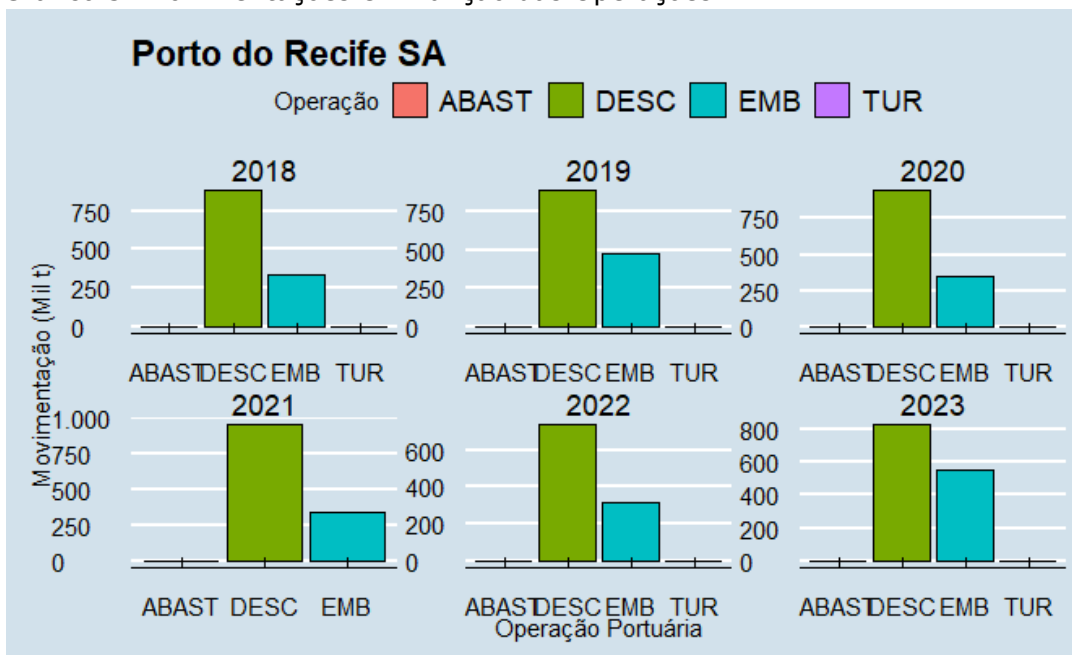


	Ano	Operacao	Atracações	Quantidade
	<dbl>	<chr>	<int>	<dbl>
1	2018	ABAST	17	0
2	2018	DESCARGA	98	881738
3	2018	EMBARQUE	184	337308
4	2018	TURISMO	16	0
5	2019	ABAST	25	0
6	2019	DESCARGA	89	885014
7	2019	EMBARQUE	194	471238
8	2019	TURISMO	22	0
9	2020	ABAST	21	0
10	2020	DESCARGA	98	943735

13 more rows
Use `print(n = ...)` to see more rows

Contudo, cabe ressaltar que embora essas duas últimas modalidades de operação¹ conste como tal para a presente análise, elas não movimentam cargas, logo não são consideradas em arcabouços gráficos cujo objetivo principal seja justamente o enfoque nas movimentações, com é o caso do gráfico a seguir:

Gráfico 3: Movimentações em Função das Operações



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

¹ Abastecimento e Turismo.



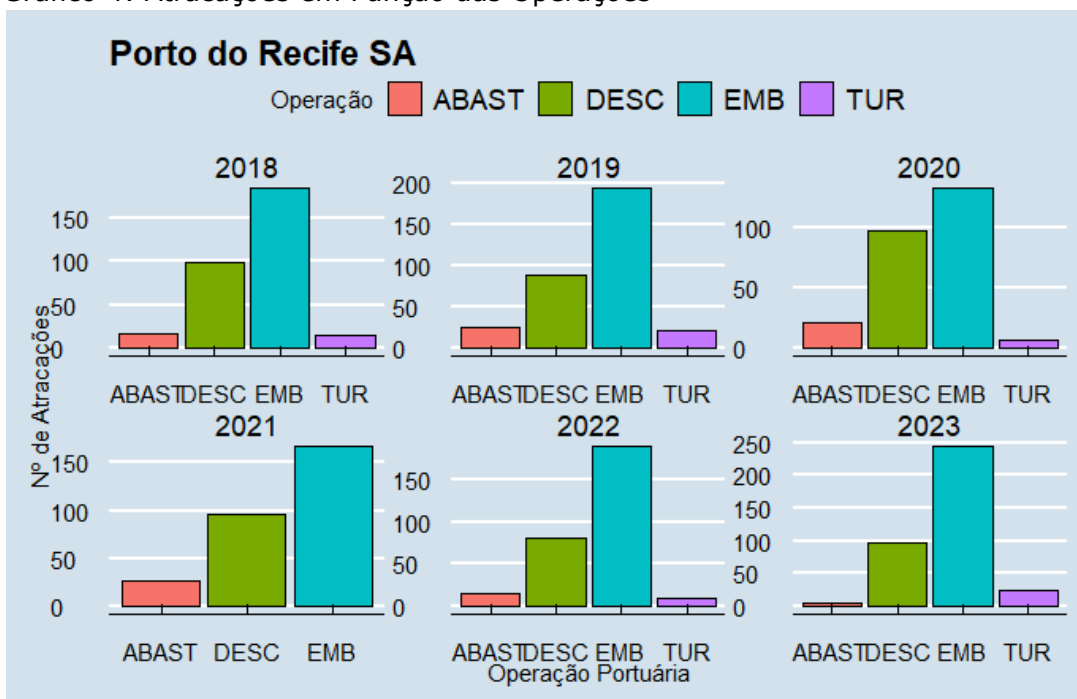
PORTO do RECIFE S.A.



O Gráfico 3 já começa a revelar a prevalência operacional do Porto do Recife, sendo este um porto mais voltado ao desembarque de cargas, sobretudo granéis sólidos². Apesar de menos importante, a modalidade embarque também se mostra bastante significativa, em especial para cargas como o açúcar em sacos e o mix de produtos destinados ao Arquipélago de Fernando de Noronha, sendo esta a sua principal fonte de abastecimento.

Em termos de atracções, essas operações se distribuem da seguinte forma:

Gráfico 4: Atracções em Função das Operações



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Quando analisadas as atracções, já se percebe um nítido “balanceamento” das colunas, uma vez que passam a constar atracções para abastecimento e turismo. Percebe-se também o elevado número de atracções para operações de embarques, motivadas, no entanto, para suprir o Arquipélago de Fernando de Noronha. Com relação modalidade do Turismo, vale ressaltar que houve uma paralização total de suas operações no ano de 2021 em decorrência da pandemia do coronavírus, mas retoma suas atividades para a temporada de 2022/2023, conforme representado.

² Fertilizantes, barrilha, malte, açúcar, trigo e milho*.



PORTO do RECIFE S.A.



6.3. DISTRIBUIÇÃO DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DOS BERÇOS DE ATRACAÇÃO (2018 A 2023)

O presente tópico busca ilustrar o grau de utilização das infraestruturas portuárias, mais especificamente dos berços de atracação, por ano de operação, conforme tabela a seguir:

```
Ano Berco  Atracações Quantidade
  <dbl> <chr>      <int>      <dbl>
1  2018 Berco 1         11    168682
2  2018 Berco 2         25     79763
3  2018 Berco 3         38    410835
4  2018 Berco 4         29    240752
5  2018 Berco 5         23    183410
6  2018 Berco 6         37     12123
7  2018 Berco 7         48      7012
8  2018 Berco 8         81    11423
9  2018 Berco 9         18     2340
10 2018 TA              6    102706
# i 50 more rows
# i Use `print(n = ...)` to see more rows
```

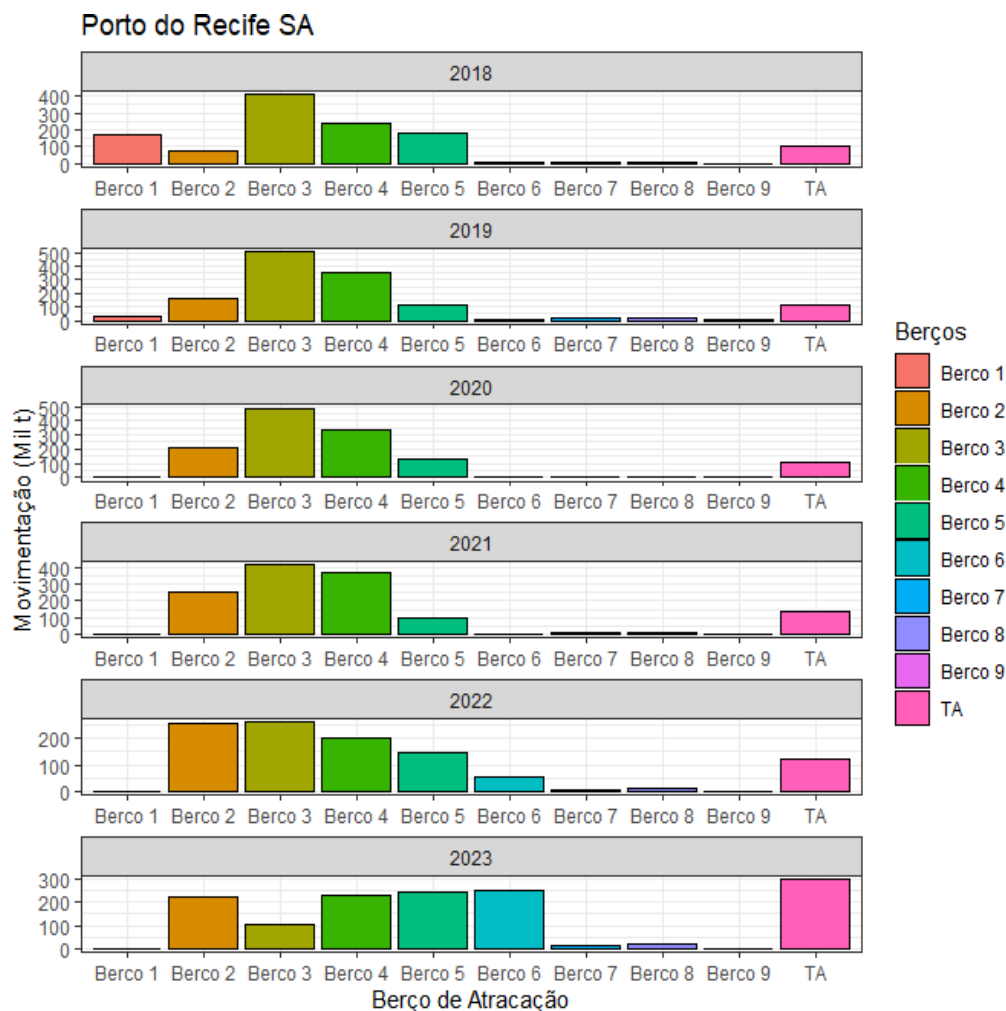
“Traduzindo” a organização desses dados para um arcabouço gráfico, tem-se a seguinte representação:



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 5: Movimentações em Função dos Berços por Ano de Operação



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Pelo que pode ser observado nos 6 últimos anos de operação comercial do Porto do Recife, há uma nítida concentração de movimentações de cargas nos berços 2, 3 e 4. Uma das principais motivações para isso é que tais berços possuem historicamente calado³ suficiente para suportar embarcações de grande porte, propiciando com isso ganhos em escala para a operação portuária.

Apesar da constatação, o ano de 2023 rompe parcialmente esse padrão de operação, sobretudo no que diz respeito aos berços 3 e 6. Pelo que parece, houve um remanejamento de cargas entre ambos.

³ Além do estado de conservação.

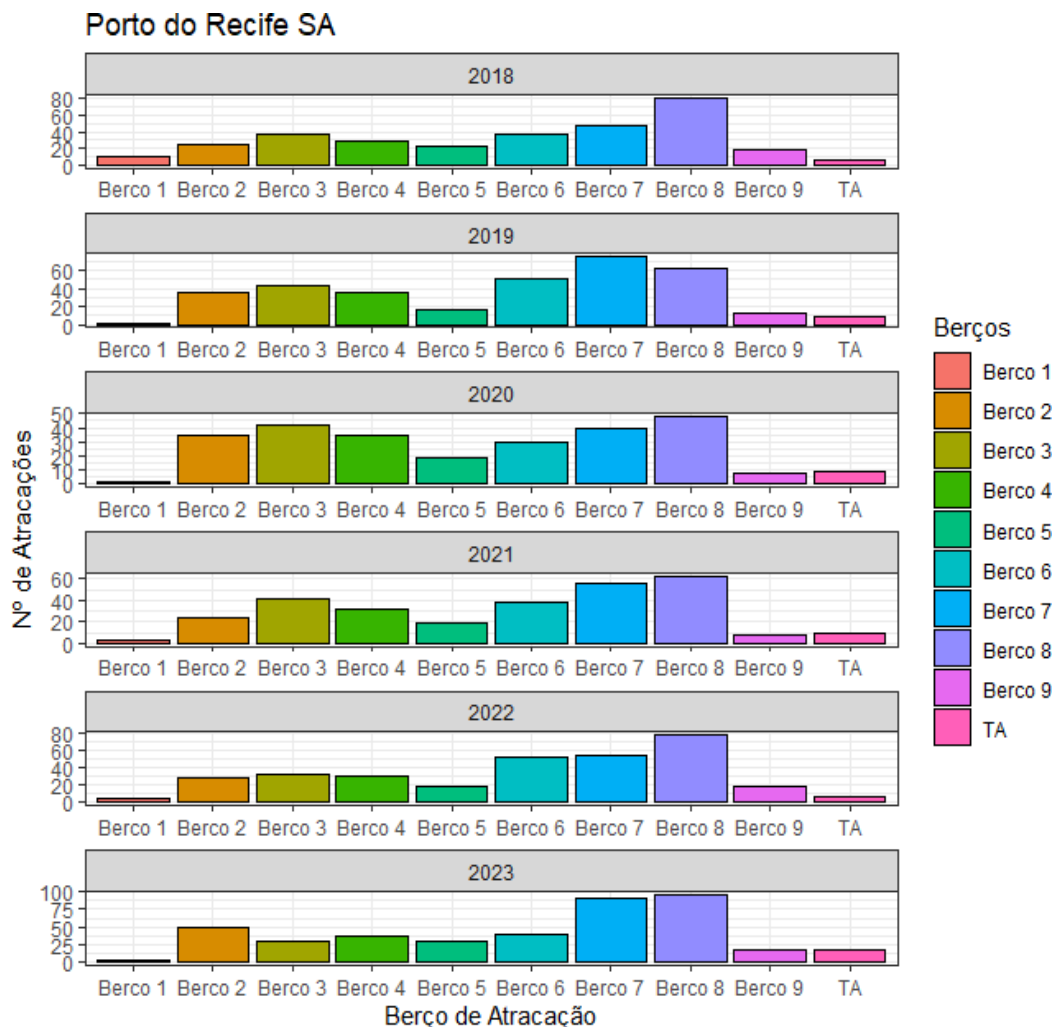


PORTO do RECIFE S.A.



A configuração das “barras” muda abruptamente pelos mesmos berços quando convertemos a distribuição das cargas para o seu equivalente em atracações:

Gráfico 6: Atracções em Função dos Berços por Ano de Operação



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Há uma nítida alocação de embarcações em favor dos berços 6, 7 e 8. Isso não se deve a outro motivo senão às atracções decorrentes das operações logísticas com origem e destino Arquipélago de Fernando de Noronha, conforme citado.



PORTO do RECIFE S.A.



6.4. DISTRIBUIÇÃO DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DOS BERÇOS DE ATRACAÇÃO E OPERAÇÃO PORTUÁRIA (2018 A 2023)

Conforme mencionado, as operações de Turismo e de Abastecimento por não operarem cargas constam “zeradas”, o que pode ser visualizado tanto na tabela quanto no gráfico a seguir. Para as demais operações, tem-se as seguintes distribuições de cargas:

	Ano	Operacao	Berco	Atracações	Quantidade
	<dbl>	<chr>	<chr>	<int>	<dbl>
1	2018	ABAST	Berco 2	1	0
2	2018	ABAST	Berco 4	1	0
3	2018	ABAST	Berco 5	3	0
4	2018	ABAST	Berco 6	11	0
5	2018	ABAST	Berco 7	1	0
6	2018	DESC	Berco 1	11	168682
7	2018	DESC	Berco 2	10	79763
8	2018	DESC	Berco 3	35	308160
9	2018	DESC	Berco 4	27	207701
10	2018	DESC	Berco 5	13	109173

127 more rows
Use `print(n = ...)` to see more rows

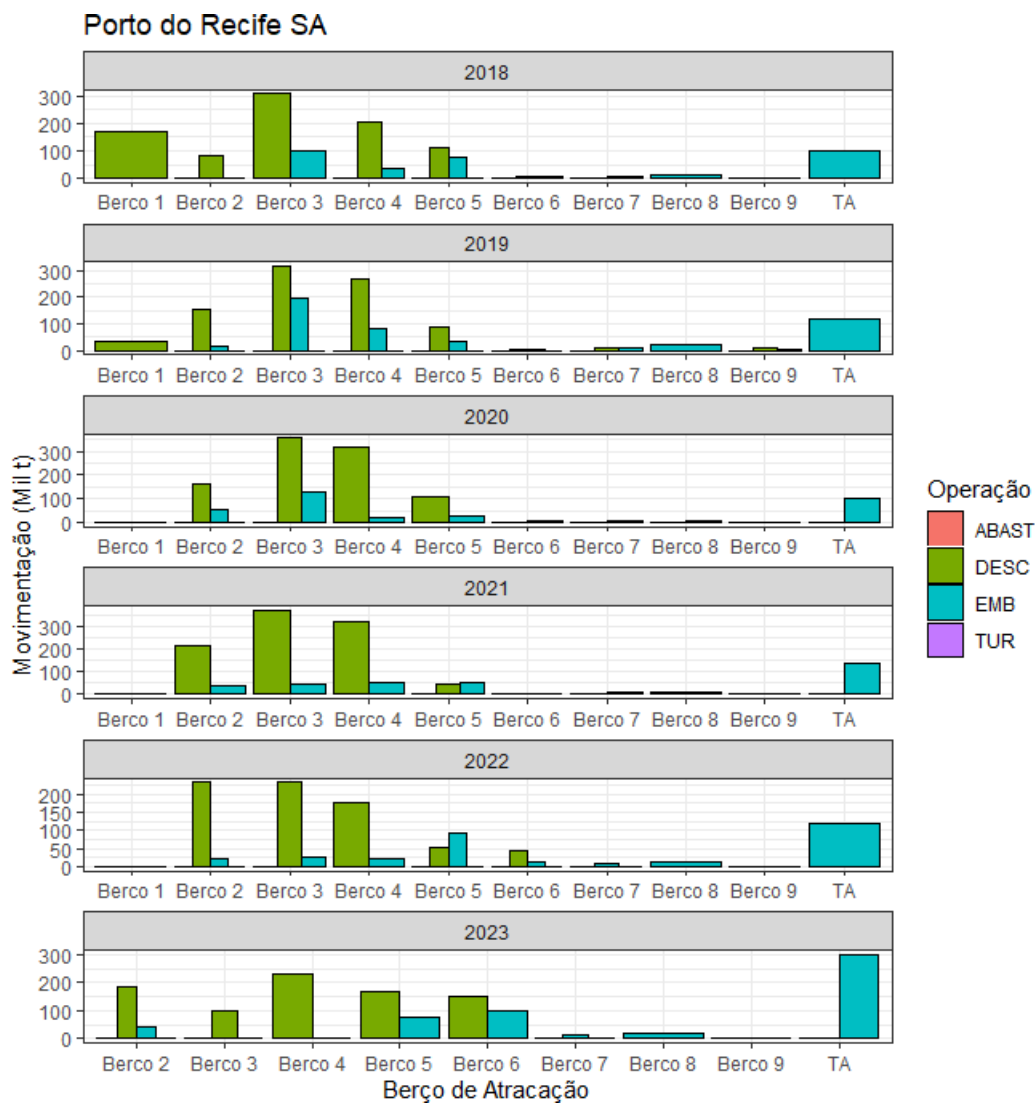
Convertidos em arcabouço gráfico fica:



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 7: Movimentações em Função dos Berços e por Operação Portuária



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

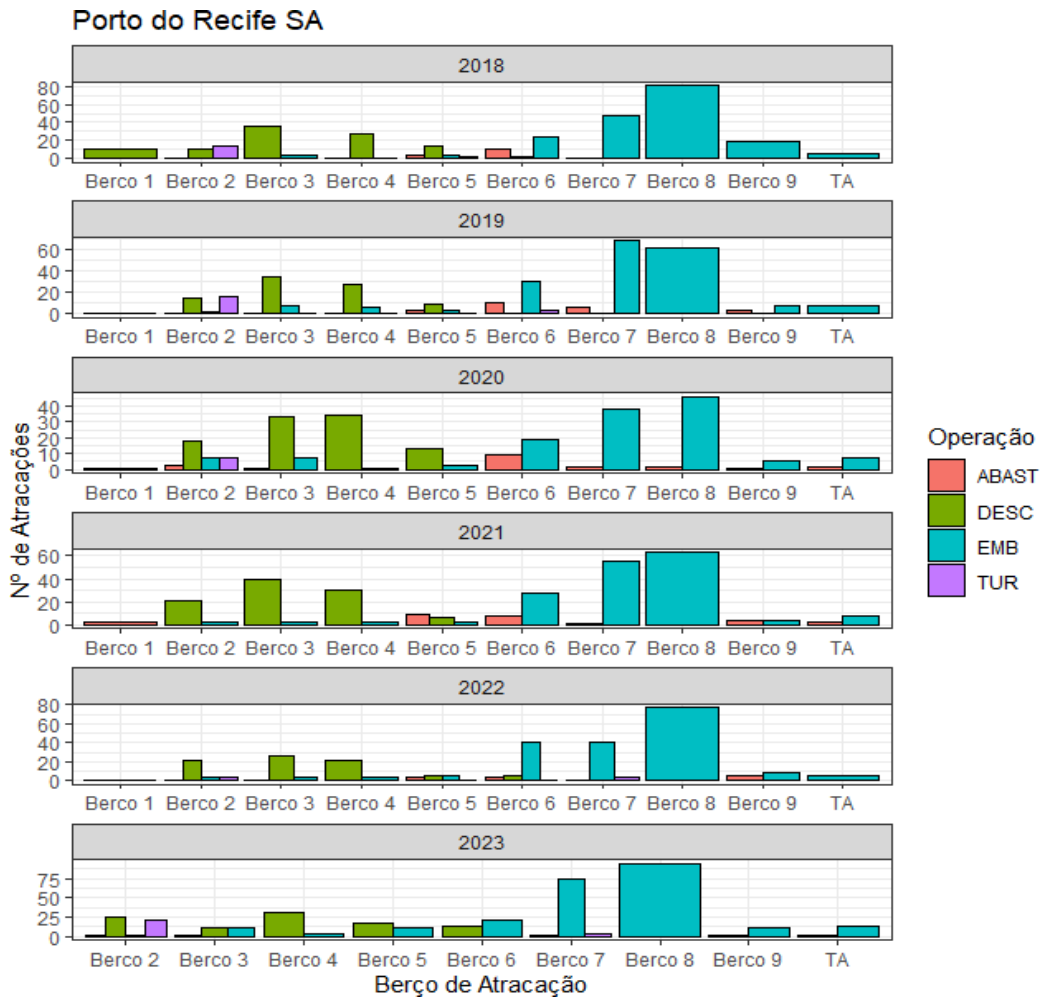
Apesar de “zeradas” devido a inexistência de movimentações de carga, as operações de Turismo e Abastecimento juntam-se as de Embarque e Descarga na distribuição das atracções por berços e operações portuárias:



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 8: Atracações em Função dos Berços e por Operação Portuária



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Aqui se percebe uma reconfiguração do arcabouço gráfico. Em especial para os berços 6, 7 e 8, com atracções voltadas ao embarque mantimentos para Fernando de Noronha.

6.5. DISTRIBUIÇÃO DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DOS BERÇOS DE ATRACÇÃO E POR PERFIS DE CARGA (2018 A 2023)

Por entender que esses berços possuem características distintas, a exemplo do seu estado de conservação, profundidade (calado) e proximidades às demais instalações portuárias, são preferidos, ou mesmo preteridos, na operação de alguns tipos de



PORTO do RECIFE S.A.



carga. O presente t3pico visa analisar a predile33o dos perfis de cargas por entre os ber33os de atracaa33o. Para tal, iniciemos com a compila33o dos dados das opera33es por ber33os:

```
Ano Perfil Berco  Atraca33es Quantidade
<dbl> <chr> <chr> <int> <dbl>
1 2018 CG Berco 2 3 11871
2 2018 CG Berco 3 1 11265
3 2018 CG Berco 4 1 0
4 2018 CG Berco 5 6 81585
5 2018 CG Berco 6 20 2600
6 2018 CG Berco 7 38 5682
7 2018 CG Berco 8 59 8642
8 2018 CG Berco 9 15 1900
9 2018 GL Berco 6 12 1611
10 2018 GL Berco 7 9 1330
# i 119 more rows
# i Use `print(n = ...)` to see more rows
```

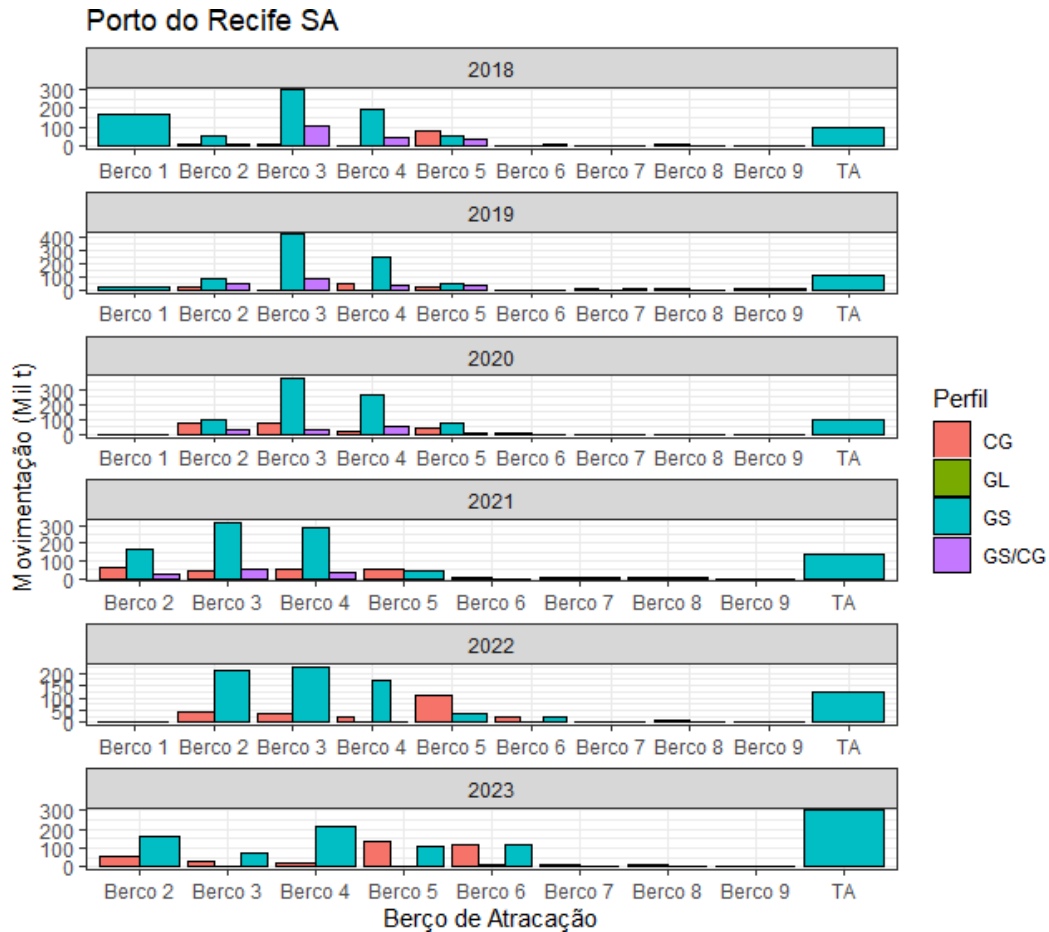
Como o Porto do Recife 33 iminentemente de importa33es de gran33is s33lidos, espera-se um destacado papel deste perfil em sua distribui33o por entre os ber33os de atracaa33o:



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 9: Movimentação em Função dos Berços, Perfis e Ano de Operação



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Percebe-se destacada concentração das movimentações de granéis sólidos nos berços 3 e 4, contudo também no TA (embarque de açúcar à granel) e nos berços 2 e 5. Seguido a este perfil, tem-se o perfil carga geral, além dos navios mistos, distribuídos de modo mais uniforme pelos berços 2, 3, 4 e 5, entre embarques e descargas.

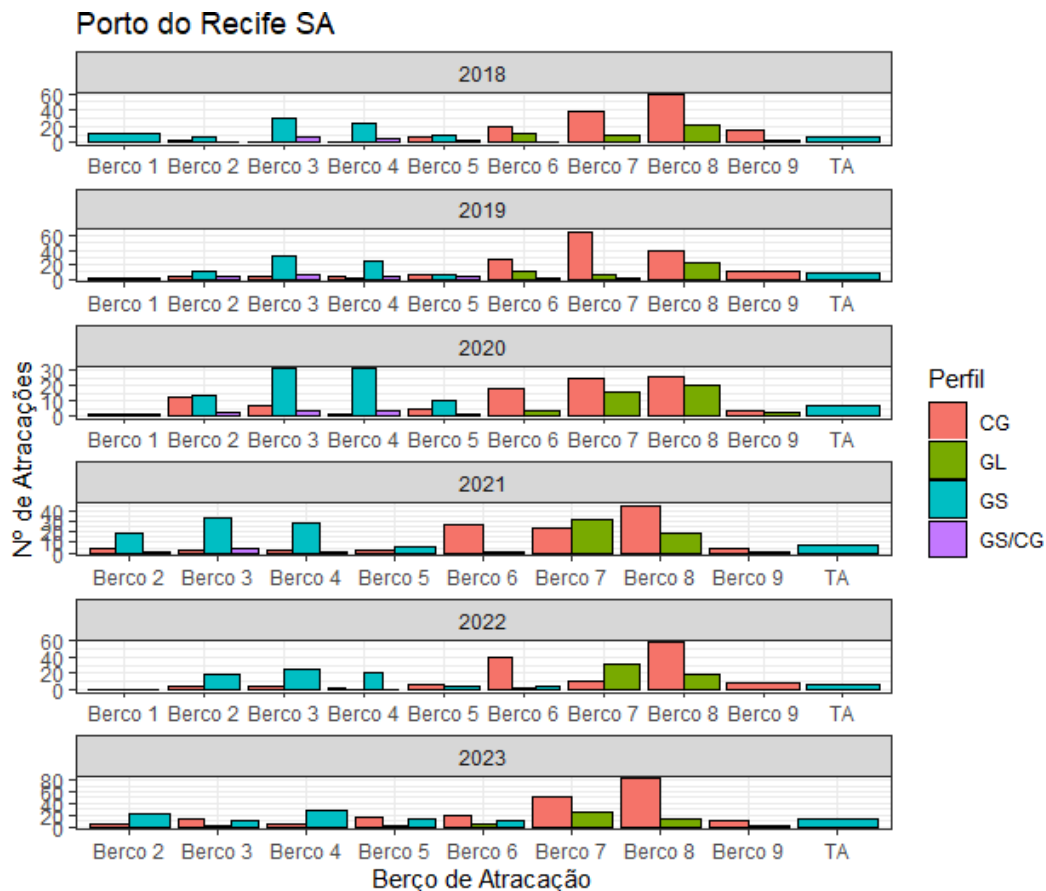
Já estes mesmos perfis, agora em termos de atracações, apresentam as seguintes distribuições:



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 10: Atracações em Função dos Berços, Perfis e Ano de Operação



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Como era de se esperar, as operações com origem ou destino ao Arquipélago de Fernando de Noronha detêm o maior número de atracções, e com elas os seus principais perfis, ou seja, a carga geral e os granéis líquidos, mesmo que de modo residual, tendo em vista sua comparação às demais cargas operadas no Porto do Recife.

6.6. DISTRIBUIÇÃO DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DOS BERÇOS DE ATRACÇÃO E POR TIPO DE CARGA (2018 A 2023)

Esmiçando ainda mais os dados relativos aos berços, é possível desmembrar os perfis em suas respectivas cargas, detalhando o padrão de incidência de carga por berço ao longo do tempo:



PORTO do RECIFE S.A.



```
      Ano Carga      Berco  Atracações Quantidade
      <dbl> <chr>      <chr>      <int>      <dbl>
1 2018 ACUCAR      Berco 5         4      74237
2 2018 ACUCAR      TA         6     102706
3 2018 BARR/BOB    Berco 2         1      8641
4 2018 BARR/BOB    Berco 3         2     26679
5 2018 BARR/FERT    Berco 3         1     16816
6 2018 BARR/FERT/BOB Berco 3         1     26892
7 2018 BARR/FERT/BOB Berco 4         1     11259
8 2018 BARR/MALTE  Berco 4         3     35177
9 2018 BARRILHA    Berco 2         2     14649
10 2018 BARRILHA    Berco 3        22    171937
# [i] 232 more rows
# [i] Use `print(n = ...)` to see more rows
>
```

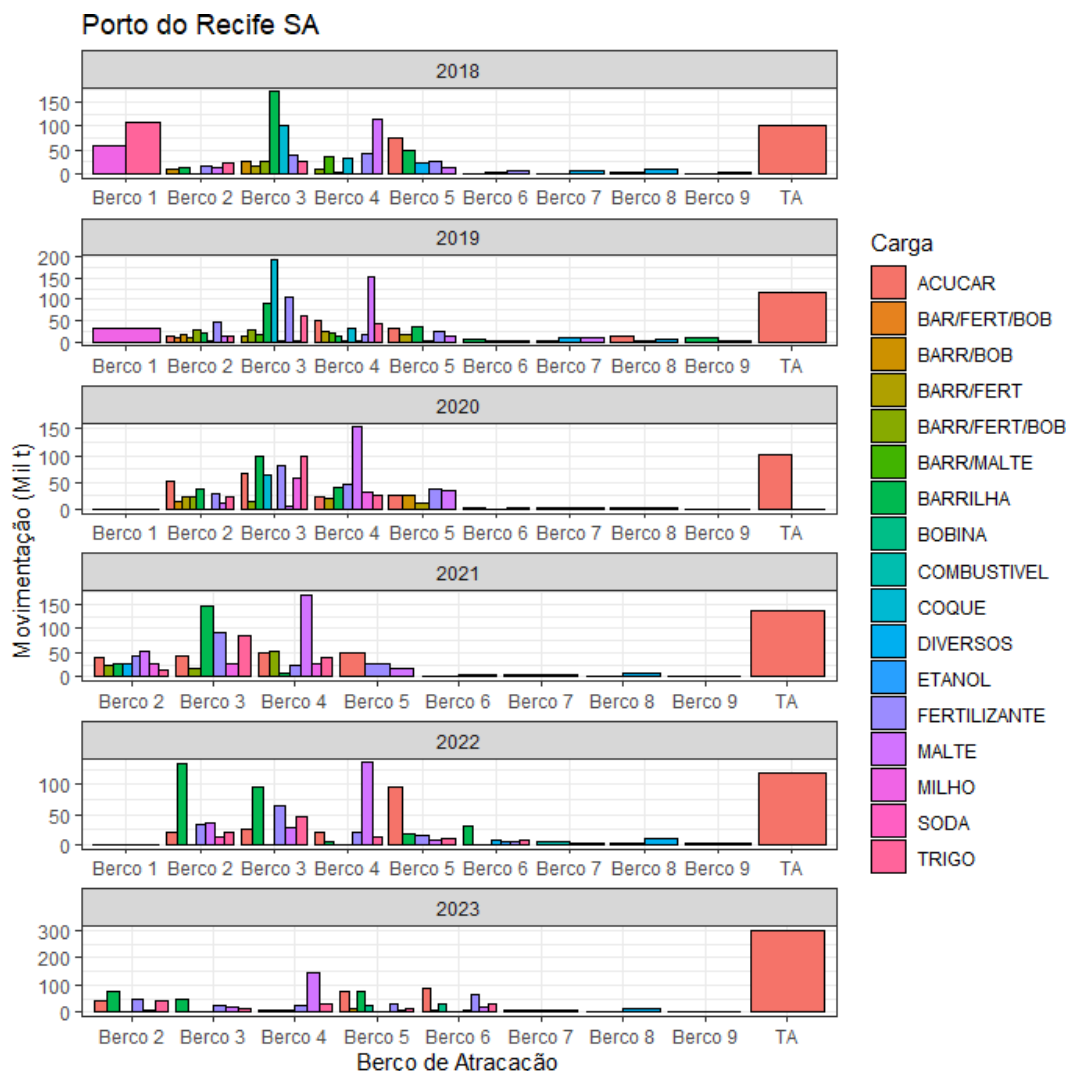
Convertendo as distribuições numéricas, representativas dos padrões de cargas, em arcabouços gráficos, tem-se:



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 11: Movimentação em Função dos Berços, Cargas e Ano de Operação



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Apesar da iniciativa, o fato de haver muitas cargas diferentes, e combinação entre as mesmas, acaba por confundir a localização do berço da operação, seja para exportação ou importação. Nesse caso, o detalhamento da carga auxiliaríamos antes a entender o quão versáteis são os principais berços do Porto do Recife, que operam até 8 cargas (cores) diferentes.

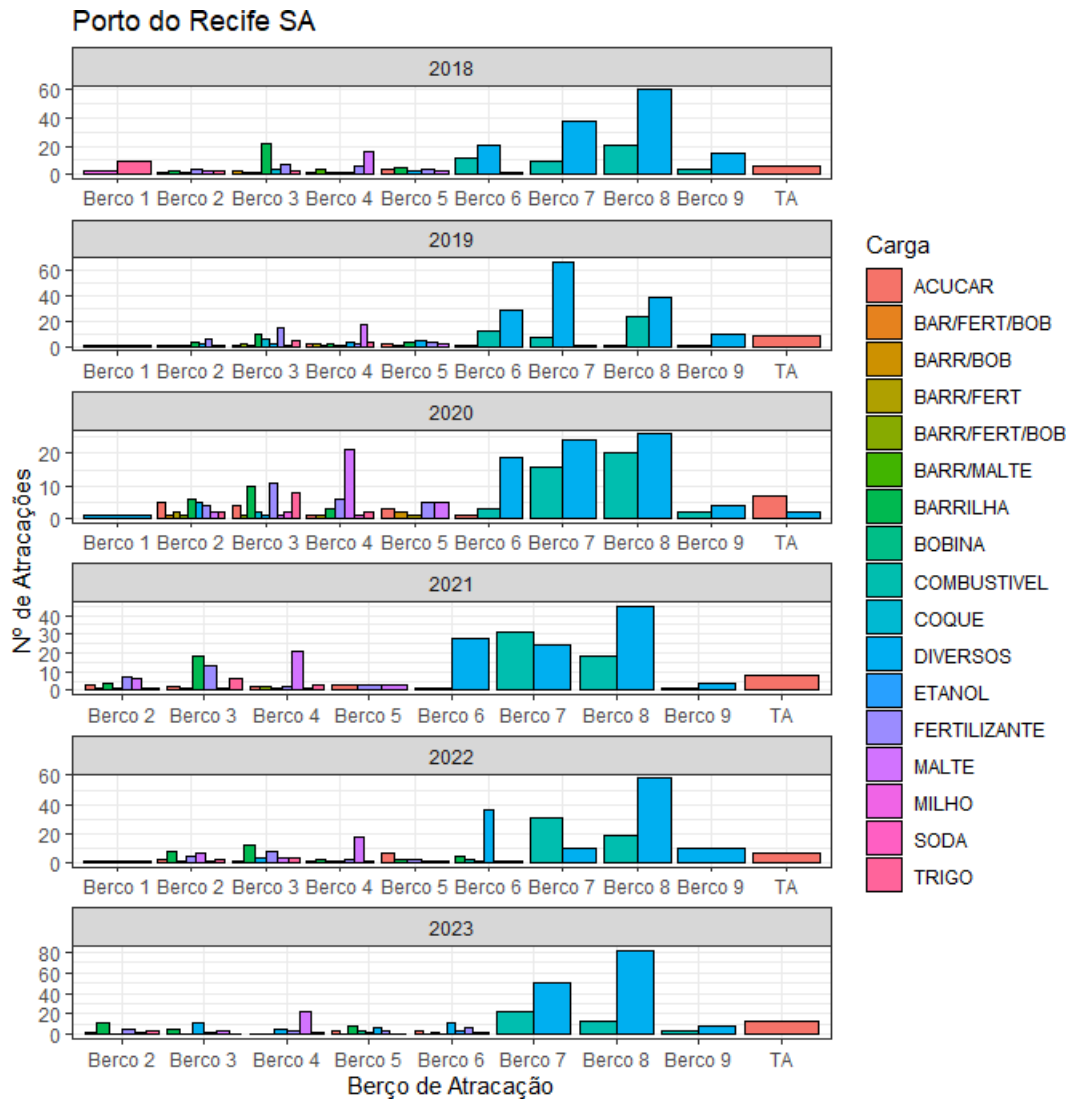
Do ponto de vista das atracções, essas movimentações de cargas podem ser traduzidas da seguinte maneira:



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 12: Atracções em Função dos Berços, Cargas e Ano de Operação



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Assim como ocorreu com a distribuição dos perfis, houve uma nítida concentração de atracções entres os berços 7, 8 e 9, basicamente operando um mix de cargas aqui codificadas como “Diversos”, que reuni gêneros de consumo para o Arquipélago de Fernando de Noronha.





PORTO do RECIFE S.A.



6.7. EVOLUÇÃO ANUAL DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DO PERFIL DE CARGA

Rearranjado o perfil de carga em relação a sua evolução no tempo, chama a atenção os granéis sólidos movimentados no Porto do Recife nesses últimos 6 anos, cuja operação margeia os 1 milhão de toneladas, sobretudo nos anos de 2019, 2021 e 2023, conforme tabela e ilustração gráfica a seguir:

	Ano	Perfil	Atracações	Quantidade
	<dbl>	<chr>	<int>	<dbl>
1	2018	CG	143	123545
2	2018	GL	46	6162
3	2018	GS	87	875846
4	2018	GS/CG	14	197865
5	2019	CG	162	145525
6	2019	GL	43	6450
7	2019	GS	86	982864
8	2019	GS/CG	15	221413
9	2020	CG	98	241782
10	2020	GL	41	6000

 13 more rows
 Use `print(n = ...)` to see more rows

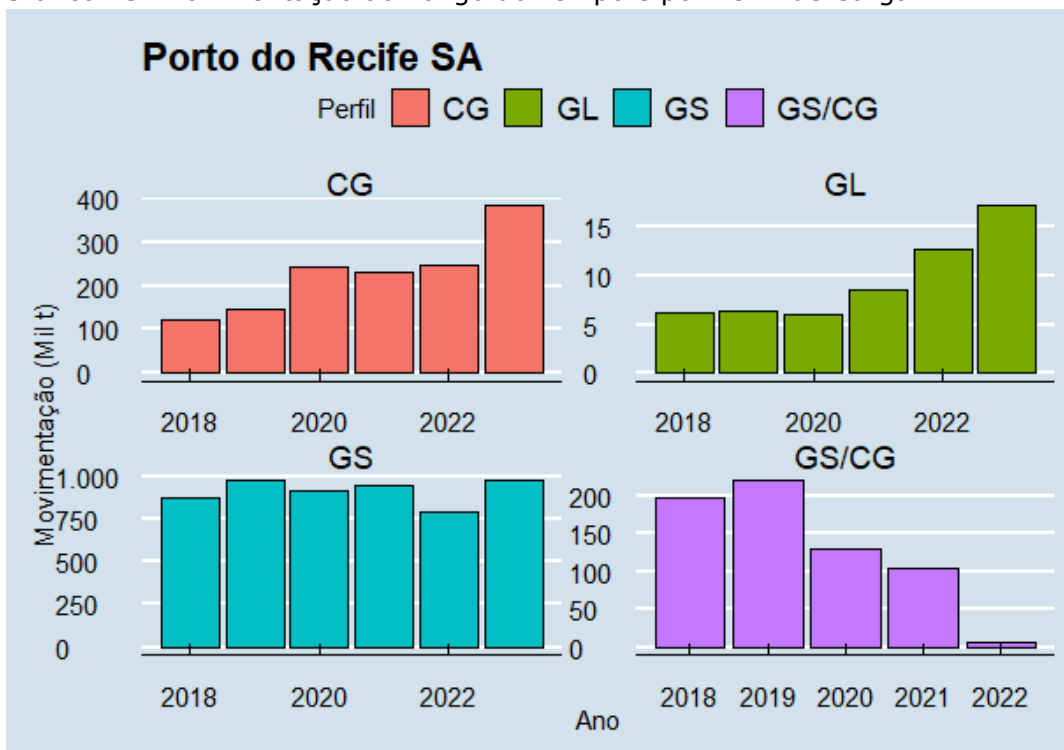
Convertida a tabela acima sob a forma de ilustração gráfica, fica:



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 13: Movimentação ao Longo do Tempo e por Perfil de Carga



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

O Perfil Carga Geral, apesar de bem mais aquém, se comparado aos Granéis Sólidos, tem uma evolução gradativa, sobretudo a partir de 2020, chegando próximo às 400 mil toneladas (2023). Curioso também notar a movimentação dos navios mistos⁴, que desde 2019 tem diminuído significativamente suas operações em Recife, sendo que em 2023 não houve registro desse tipo de operação. Já os granéis líquidos, apesar da expressiva evolução, constituem-se de operações de pequena monta, basicamente destinados para suprir as necessidades do Arquipélago de Fernando de Noronha.

Com relação à evolução das atracções no tempo, e por perfil de carga, tem-se as seguintes distribuições:

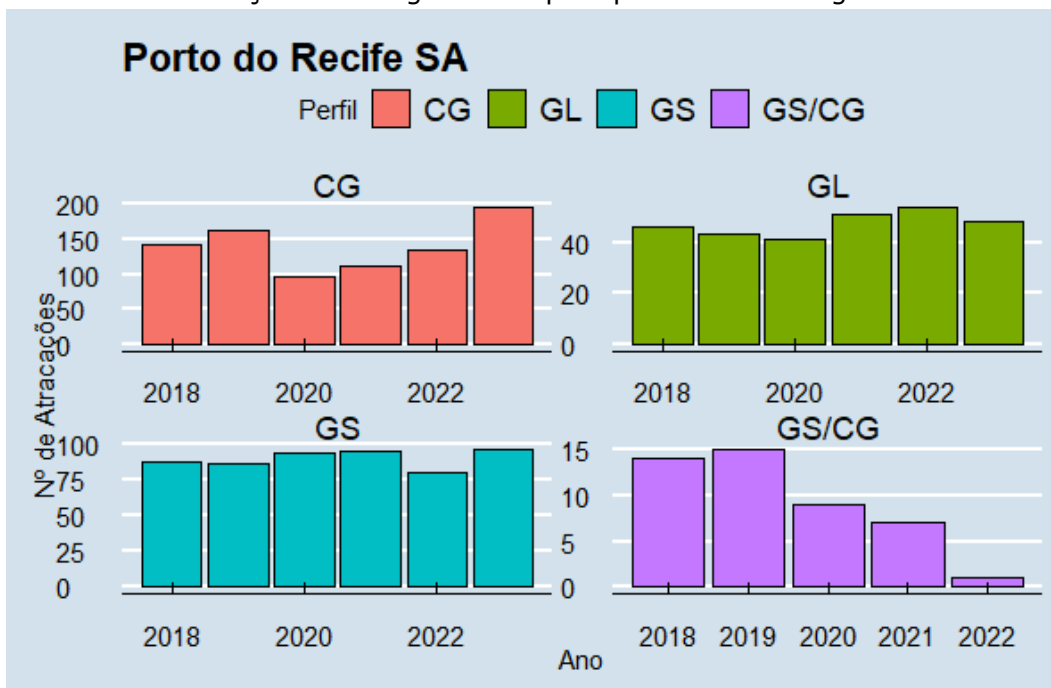
⁴ GS e CG.



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 14: Atracções ao Longo do Tempo e por Perfil de Carga



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Apesar da performance dos granéis sólidos no Porto do Recife, este não é o perfil que detém o maior número de atracções, e mesmo a melhor evolução temporal. Devido a frequências das embarcações de Fernando de Noronha, que em sua maioria operam carga geral, este é o perfil de maior número de atracções, conforme comentado. Apesar disso, apresenta evolução discreta no tempo.

6.8. EVOLUÇÃO ANUAL DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS (2018 A 2023)

Do ponto de vista da movimentação de carga, o enfoque deste tópico recai sobre as operações de embarque e desembarque. Dessa forma, temos a seguinte evolução anual:



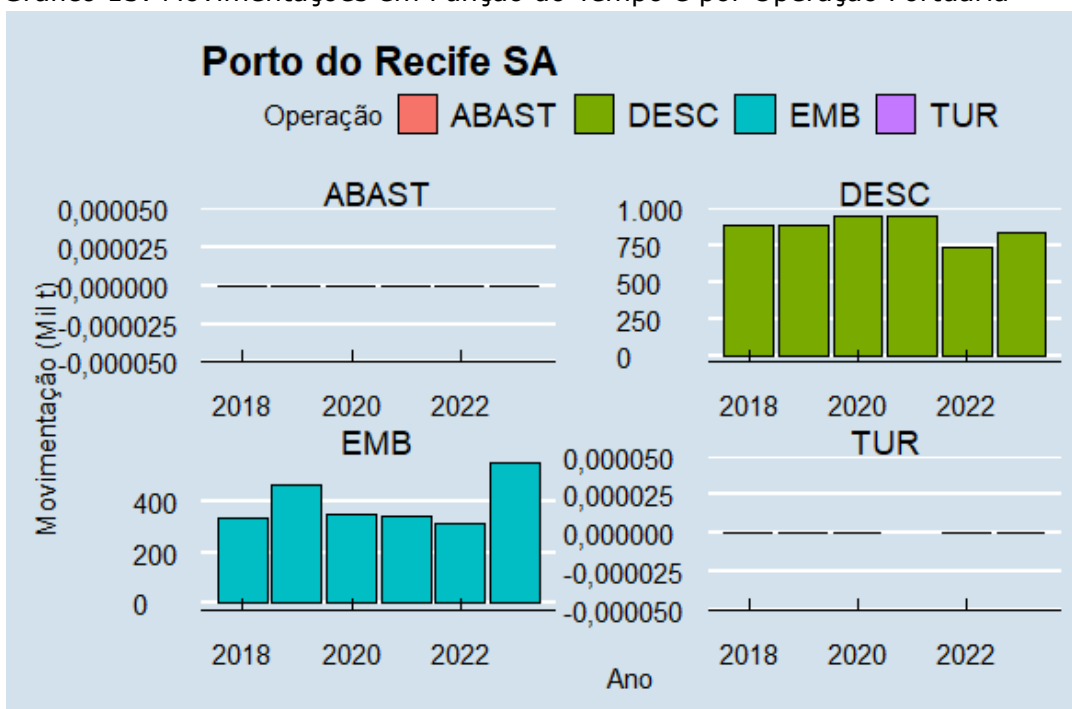
PORTO do RECIFE S.A.



	Ano	Operação	Atracações	Quantidade
	<dbl>	<chr>	<int>	<dbl>
1	2018	ABAST	17	0
2	2018	DESC	98	881738
3	2018	EMB	184	337308
4	2018	TUR	16	0
5	2019	ABAST	25	0
6	2019	DESC	89	885014
7	2019	EMB	194	471238
8	2019	TUR	22	0
9	2020	ABAST	21	0
10	2020	DESC	98	943735

13 more rows
Use `print (n = ...)` to see more rows

Gráfico 15: Movimentações em Função do Tempo e por Operação Portuária



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Conforme pode ser verificado, ambas as operações se mostram estáveis até o ano de 2022, a partir do qual os embarques sofrem abrupta majoração. Percebe-se também que os embarques superam em muito os desembarques e mesmo o ano de menor embarque (2022), ainda é bastante superior ao ano de maior desembarque de cargas (2023). Tal constatação é uma característica do Porto do Recife, ou seja, um porto



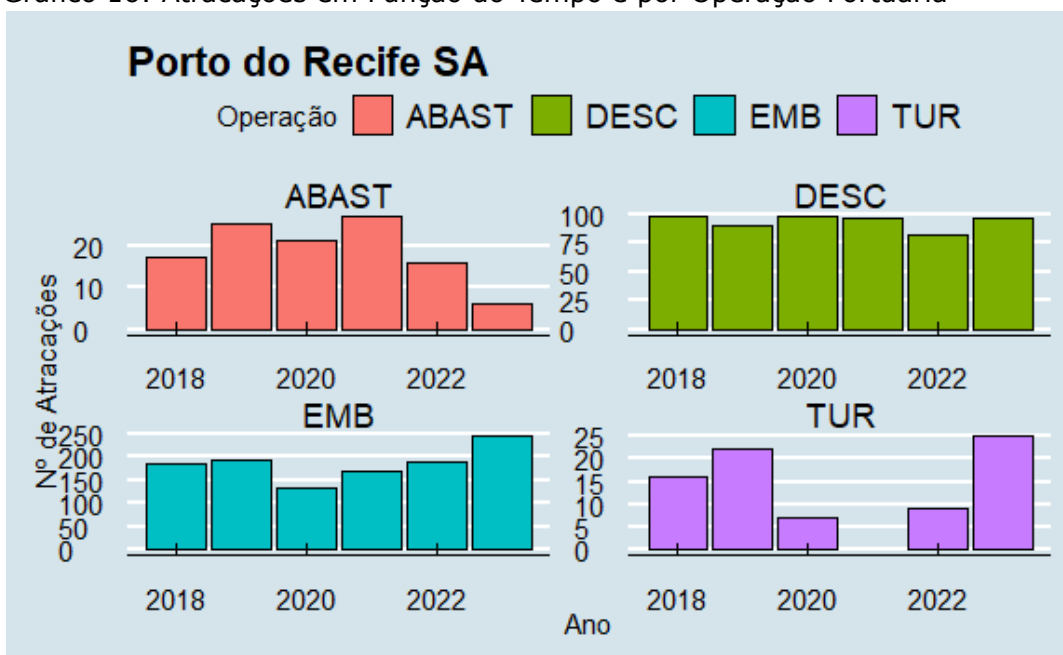
PORTO do RECIFE S.A.



perfilado às importações, em especial de graneis sólidos, e por navegação de longo curso.

Já sob a ênfase do número de atracções, sua distribuição temporal apresenta-se da seguinte forma:

Gráfico 16: Atracções em Função do Tempo e por Operação Portuária



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

O Gráfico 16 traz alguns destaques que merecem ser comentados. Primeiro a significativa queda das atracções destinadas ao abastecimento das embarcações, atingindo seu menor nível no ano passado (2023). Segundo, a gradual elevação das atracções destinadas ao embarque de carga, atingindo o maior nível dos últimos 6 anos em 2023. Por último, os cruzeiros marítimos, que apesar da paralização do setor no ano de 2021, não registrando nenhum navio, teve sua retomada em 2022 e em 2023 já atinge o maior número da série analisada.



PORTO do RECIFE S.A.



6.9. EVOLUÇÃO ANUAL DAS MOVIMENTAÇÕES PORTUÁRIAS E ATRACAÇÕES DOS ÚLTIMOS 6 ANOS EM FUNÇÃO DOS BERÇOS DE ATRACAÇÃO (2018 A 2023)

Este tópico visa aferir o desempenho dos berços de atracação ao longo do tempo. Ou seja, sinalizar o quanto de intensidade de carga cada berço é capaz de suportar. Para isso, foram compilados os dados históricos das movimentações portuárias dos últimos 6 anos para depois promover a sua conversão em arcabouços gráficos:

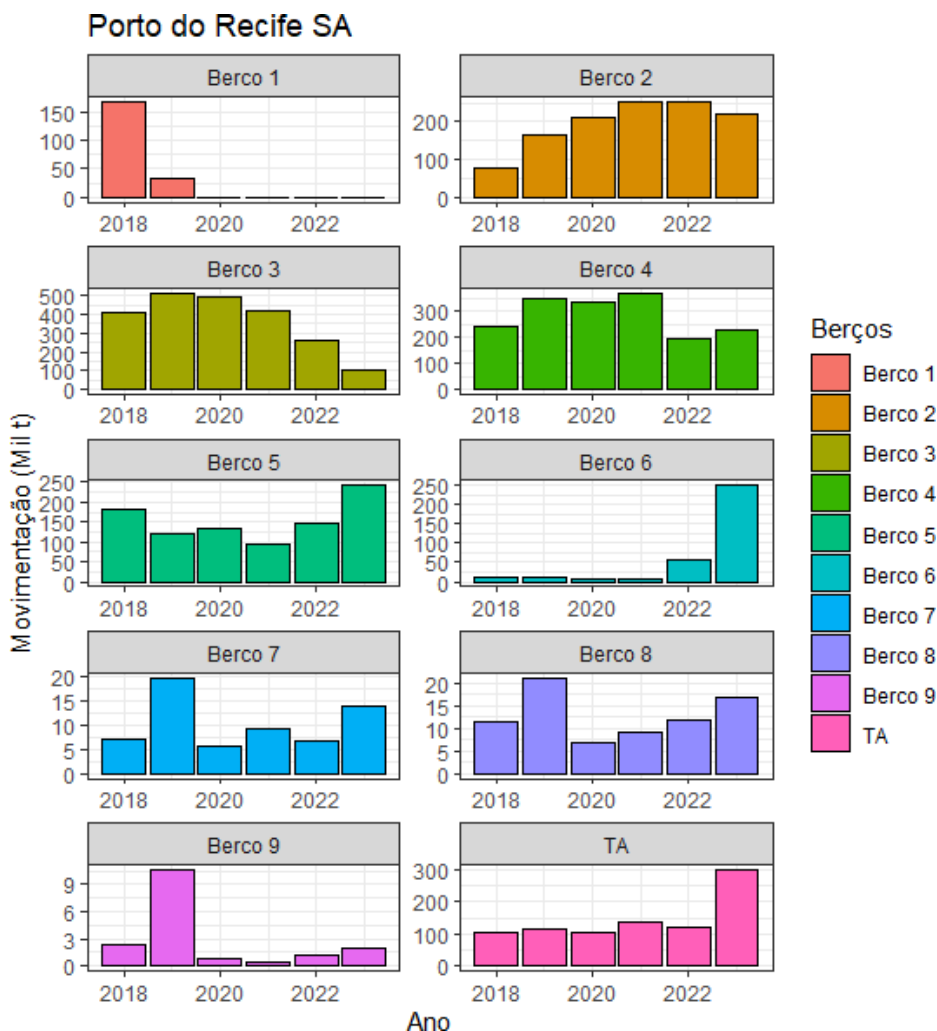
```
Ano Berco      n Quantidade
<dbl> <chr>      <int>      <dbl>
1  2018 Berco 1      11      168682
2  2018 Berco 2      25      79763
3  2018 Berco 3      38      410835
4  2018 Berco 4      29      240752
5  2018 Berco 5      23      183410
6  2018 Berco 6      37       12123
7  2018 Berco 7      48        7012
8  2018 Berco 8      81       11423
9  2018 Berco 9      18        2340
10 2018 TA           6      102706
# i 50 more rows
# i Use `print(n = ...)` to see more rows
```



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 17: Evolução Temporal do Desempenho das Cargas e Berços



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

O Gráfico 17 chama a atenção para pelo menos 3 constatações. A primeira delas para o Berço 1, que depois do ano de 2018, ficou praticamente inoperante. Dentre os motivos para a sua inativação está o risco causado por uma estrutura metálica adjacente ao berço, que se apresenta oxidada e soltando partes, o que ocasiona sérios riscos às operações portuárias.

A segunda constatação fica por conta da gradativa redução das cargas no Berço 3 e elevação no Berço 6, o que sugere a realocação das mesmas. Por fim, o aumento abrupto da movimentação no Terminal Açucareiro (TA), ou Berço 0 no ano de 2023.

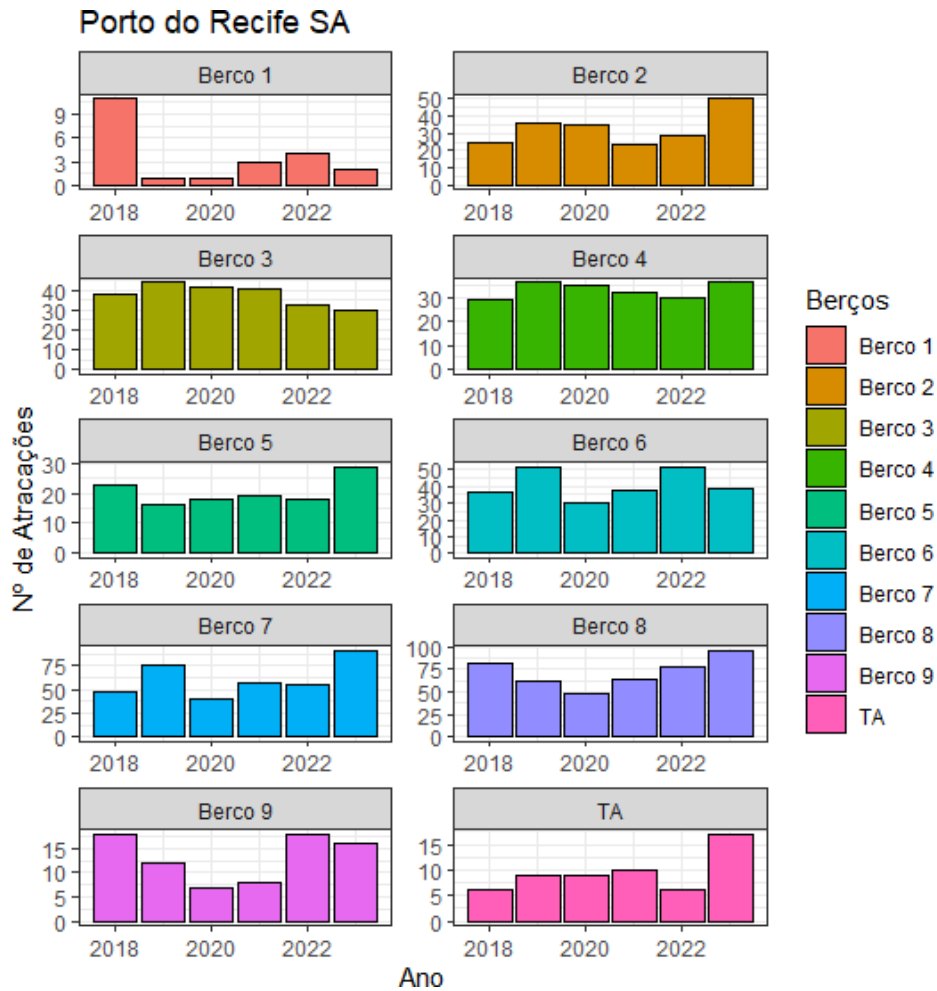


PORTO do RECIFE S.A.



Em relação ao número de atracações, os berços performam da seguinte maneira:

Gráfico 18: Evolução Temporal do Desempenho das Atracações e Berços



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Resguardadas as devidas proporções, as referidas atracações refletem as movimentações de carga nos berços. Exceto para o Berço 6, que apesar do significativo crescimento das cargas, isso não se traduziu em termos de atracações, o que induz a pensar que tem recebido navios cada vez maiores, portanto, mais cargas por navio.



PORTO do RECIFE S.A.



6.10. MOVIMENTAÇÃO MÉDIA POR NAVIO E OPERAÇÃO A PARTIR DE HISTOGRAMAS DE FREQUÊNCIA PARA O PERÍODOS EM ANÁLISE (2018 A 2023)

Os resultados a seguir, que visam determinar o desempenho médio por operação portuária, excluem as operações destinadas ao Arquipélago de Fernando de Noronha, ou seja, as operações realizadas nos Berços 6, 7, 8 e 9. O motivo para isso deve-se ao fato de que tais operações causam “ruídos” aos diagnósticos de desempenho operacional a serem aferidos. A partir do banco de dados a seguir, geramos os histogramas de desempenho:

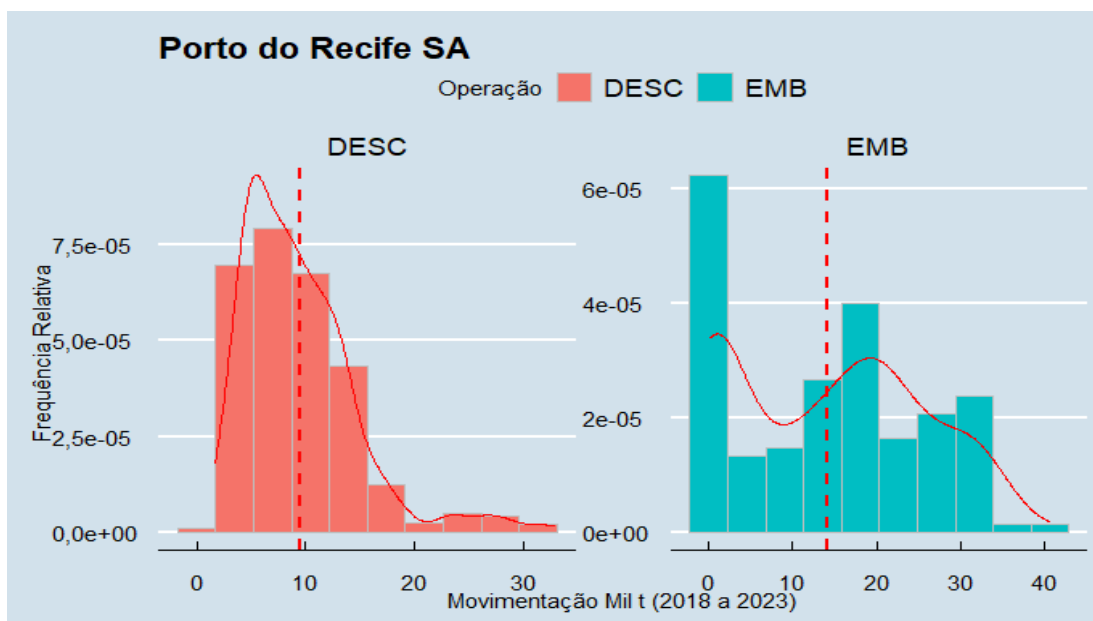
```
Ano Data          hora Berco IMO Navio Nacion Compr Calado.pes
<dbl> <dtm>          <chr> <chr> <chr> <chr> <chr> <dbl> <chr>
1 2018 2018-01-03 00:00:00 16:05 Berco 3 338/17 OSPREY AR... BAHAM... 200. 30 pés
2 2018 2018-01-03 00:00:00 10:05 Berco 2 336/17 DARLING R... HONG ... 180. 26 pés
3 2018 2018-01-05 00:00:00 2:40 Berco 4 001/18 NORDSEINE MALTE... 190. 29 pés
4 2018 2018-01-06 00:00:00 6:25 Berco 2 003/18 RABA LIBER... 150. 24 pés
5 2018 2018-01-09 00:00:00 19:15 Berco 3 007/18 FURNESS V... PANAMA 197 21 pés
6 2018 2018-01-12 00:00:00 12:40 Berco 4 013/18 NAREW LIBER... 150. 22 pés
7 2018 2018-01-12 00:00:00 10:50 Berco 2 008/18 SAGA FREYA HONG ... 190 29 pés
8 2018 2018-01-16 00:00:00 21:40 Berco 3 016/18 CIELO DI ... PANAMA 178. 30 pés
9 2018 2018-01-17 00:00:00 5:45 Berco 5 012/18 SAGA FRIGG HONG ... 200. 26 pés
10 2018 2018-01-18 00:00:00 0:50 Berco 1 010/18 CALLIO PANAMA 177 33 pés
# 668 more rows
# 9 more variables: Calado.m <dbl>, Agente <chr>, Operador <chr>, Operacao <chr>,
# Carga <chr>, Perfil <chr>, Mov <dbl>, Origem <chr>, Destino <chr>
# Use `print(n = ...)` to see more rows
```

Onde, analiticamente temos:

Gráfico 19: Movimentação Média Simultânea por Navio e por Operação Portuária



PORTO do RECIFE S.A.



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Apesar de sua iminente vocação à importação, portanto operações de descarga, sobretudo de granéis sólidos, na média, o Porto do Recife opera por navio quantidades maiores de embarques, conforme observado acima, que se intensificam a partir da temporada de exportações/embarques de açúcar, seja a granel ou em sacos. Dessa forma, são mais de 10 mil toneladas, em média, por embarque contra pouco menos 10 mil toneladas, também na média, por desembarque.

6.11. MOVIMENTAÇÃO MÉDIA POR BERÇO DE ATRACAÇÃO A PARTIR DE HISTOGRAMAS DE FREQUÊNCIA PARA O PERÍODOS EM ANÁLISE (2018 A 2023)

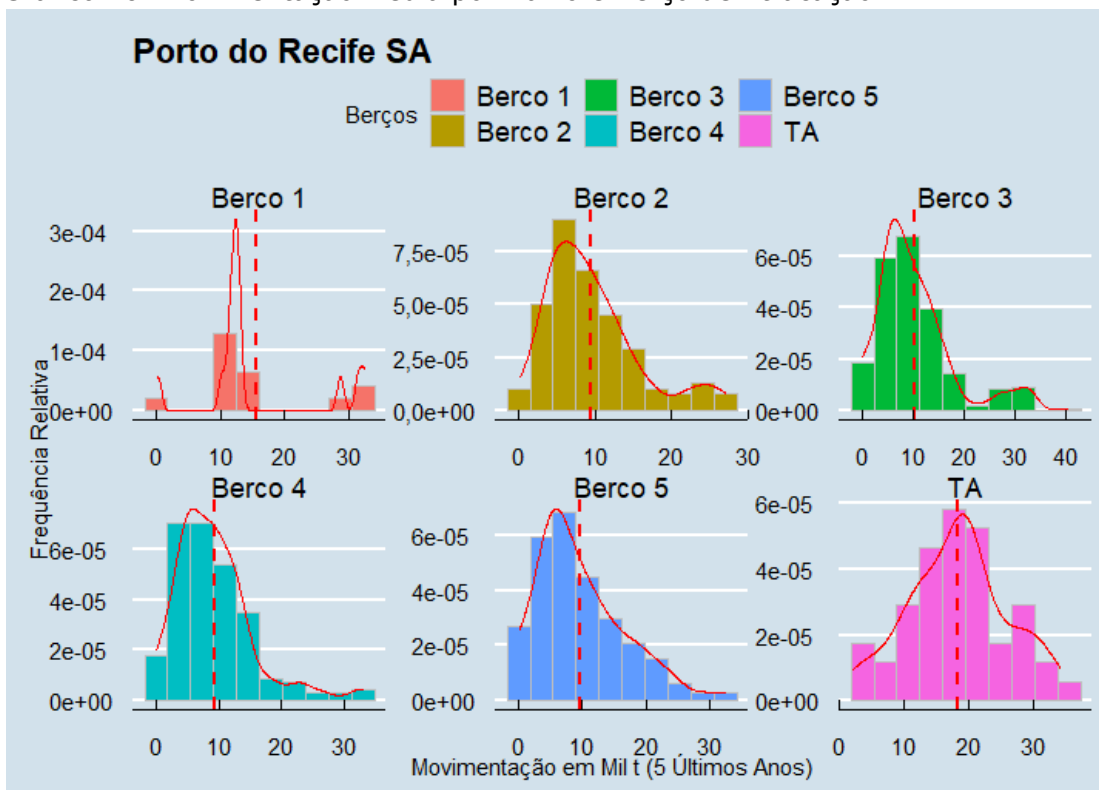
Para a mesma base de dados, troca-se o perfil e as operações portuárias por berços de atracação. O resultado passa a ser o desempenho médio por navio para cada berço em questão:



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 20: Movimentação Média por Navio e Berço de Atracação



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

De acordo com o Gráfico 20, os Berços 2, 3, 4 e 5 apresentam desempenho bastante parecidos, ficam todos com movimentações por volta das 10 mil toneladas por navio. O destaque fica para o Terminal açucareiro (TA), que chega a embarcar quase 20 mil toneladas em média (por navio). Isso se deve, sobretudo, ao fato deste terminal contar com um carregador automático de açúcar, que “puxa” o produto dos armazéns do Sindaçúcar e o coloca diretamente nos porões do navio, aumentando consideravelmente a produtividade.

7. INFORMES DESCRITIVOS-OPERACIONAIS - II: MOVIMENTAÇÃO DE CARGA EM FUNÇÃO DO DIMENSIONAMENTO DAS EMBARCAÇÕES

Do ponto de vista conceitual, tanto o comprimento de uma embarcação quanto o seu calado se destacam na sua capacidade de transporte de cargas. Dessa forma, a



PORTO do RECIFE S.A.



presente análise busca relacionar o quão significativo estas medidas foram, e são, para o Porto do Recife na composição do seu mix de cargas, tanto por perfil quanto por modalidade de operação.

Em resumo, busca-se determinar acréscimos marginais de carga por perfil e operação para cada metro linear acrescido, tanto no comprimento quanto no calado dos navios. Cabe ressaltar, que esta análise se pauta pela capacidade que o Porto do Recife tem, de acordo com suas infra e superestruturas, de recepcionar grandes embarcações, logo, as capacidades aqui dimensionadas valem apenas para o Porto do Recife, pois foram modeladas em função de suas características.

7.1. MOVIMENTAÇÕES DE CARGA POR PERFIL EM FUNÇÃO DO CALADO DAS EMBARCAÇÕES

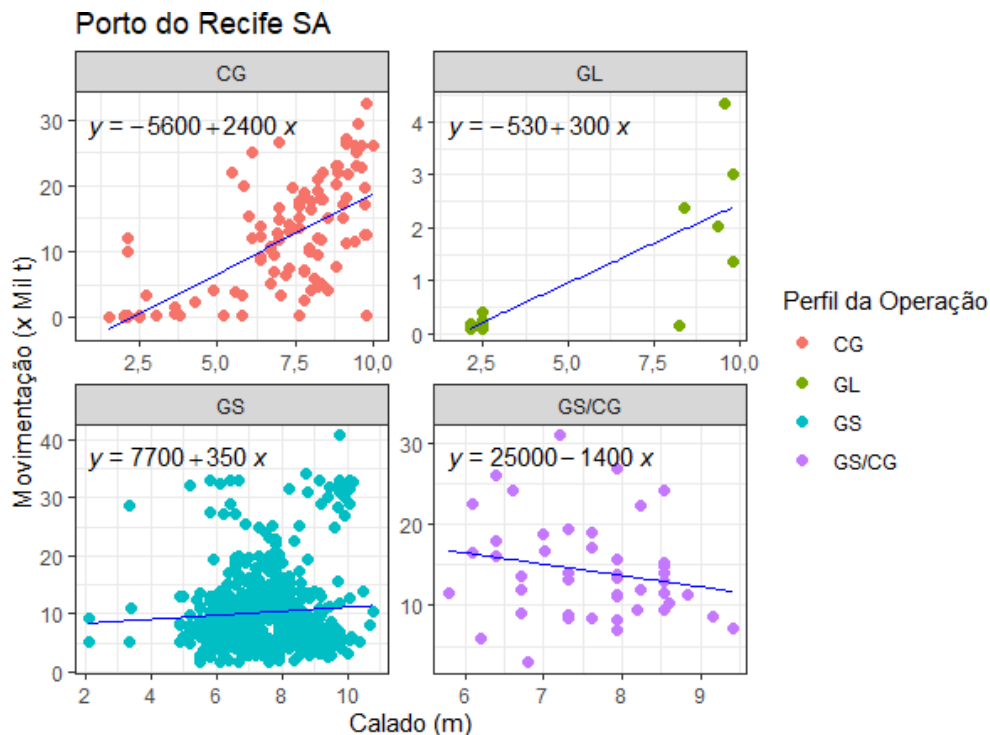
Tendo em vista a distribuição das cargas por entre perfis e em função do calado do navio, em metros, verifica-se que o Perfil Carga Geral apresenta uma maior sensibilidade ao acréscimo de secção submersa. Para cada 1 metro de calado adicionado à embarcação, tem-se um acréscimo de 2.400 toneladas (a mais) de carga a ser movimentada no Porto do Recife, conforme observado no gráfico a seguir:



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 21: Movimentação por Perfil em Função do Calado



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Na sequência ao Perfil Carga Geral, vem os Granéis Sólidos, que para cada 1 metro de calado adicionado à embarcação, tem-se um acréscimo de 350 toneladas de carga a ser movimentada (a mais).

Já para os granéis líquidos, apesar da sua ínfima contribuição nas movimentações portuárias, tem-se que para cada 1 metro de calado a mais, a movimentação desse perfil aumenta em 300 toneladas, sendo que muito desse resultado devido ao ano de 2023, em decorrência dos embarques de Etanol pelo Porto do Recife. Cabe lembrar, que por muito anos o Porto do Recife operou abaixo de sua capacidade em decorrência de sua insuficiência de calado, apenas restaurado em meados do ano de 2022.

Dessa forma, a amostra utilizada neste estudo (de 2018 a 2023) encontra-se “contaminada” por este efeito limitador, motivo pelo qual não se pôde inferir acréscimos maiores de carga para cada metro adicionada de calado no navio. Devido



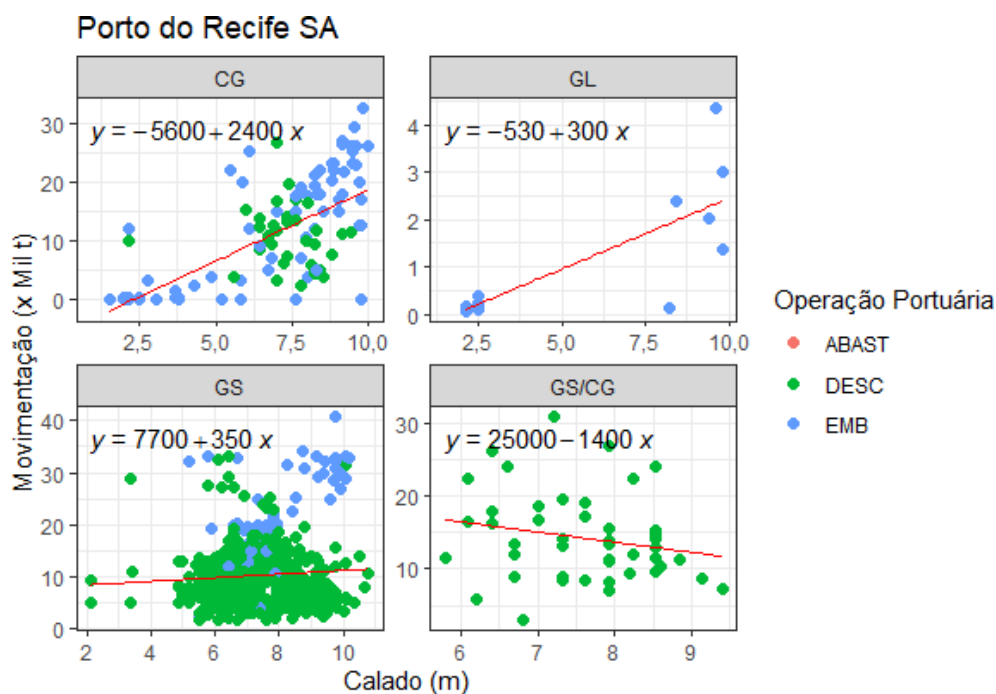
PORTO do RECIFE S.A.



isso, tem-se uma maior exposição da análise às variabilidades contidas nas amostras, o que pode provocar distorções, sobretudo sobre movimentações de cargas menos frequentes no Porto do Recife, a exemplo dos navios mistos, que transportam dois perfis simultâneos de carga, o que gera resultados inconclusivos, representados por acréscimos negativos de carga para cada metro linear adicionado (Perfil GS/CG).

Observamos agora a mesma configuração gráfica só que estratificada pelas modalidades de operação portuária:

Gráfico 22: Movimentação por Perfil e Operação em Função do Calado



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Os acréscimos de carga, por perfil, para cada metro adicionado ao calado das embarcações continuam os mesmos, contudo há uma diferenciação quanto às operações de embarques e desembarques. Observa-se a prevalência nas operações de embarques para o perfil de carga geral. Isso se deve sobretudo às movimentações de açúcar em sacos. Já para os grânéis sólidos, a prevalência é absurdamente maior para as operações de descarga, motivadas sobretudo para as cargas de barrilha, malte, fertilizantes, milho e trigo.



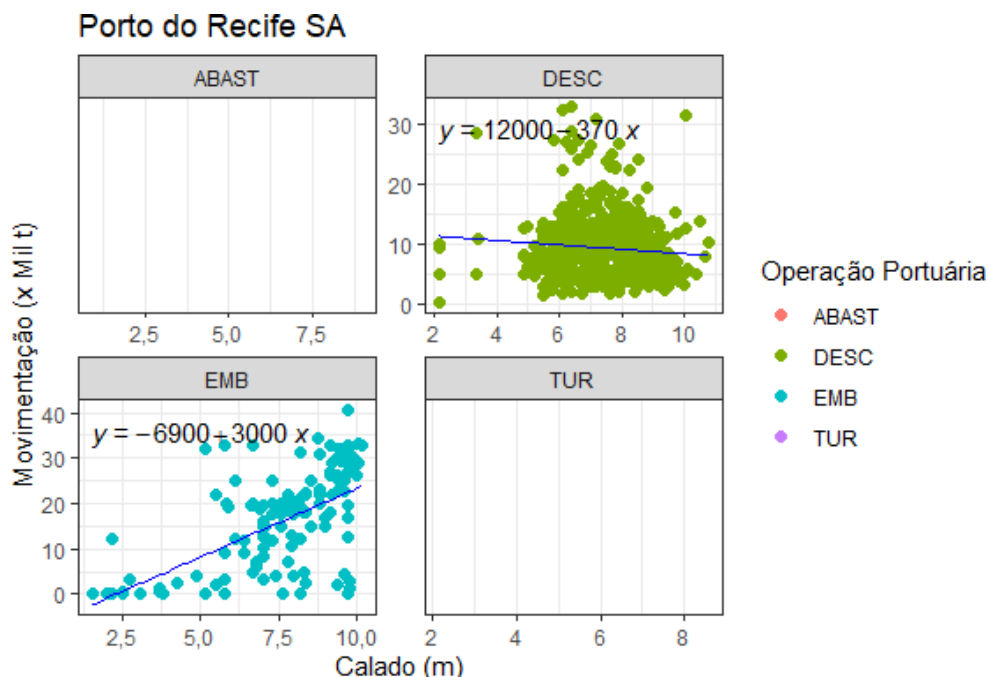
PORTO do RECIFE S.A.



7.2. MOVIMENTAÇÕES DE CARGA POR OPERAÇÃO PORTUÁRIA EM FUNÇÃO DO CALADO DAS EMBARCAÇÕES

Quando passamos a considerar a quantidade movimentada como função do das operações de embarques e desembarques em relação calado das embarcações, tem-se os seguintes resultados:

Gráfico 23: Movimentação por Operação Portuária em Função do Calado



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Conforme arcabouços gráficos acima, para cada 1 metro de calado adicionado à embarcação, tem-se um acréscimo de 3.000 toneladas (a mais) de carga a ser embarcada no Porto do Recife. Já para as descargas, para cada 1 metro adicional de calado, tem-se um decréscimo de 420 toneladas de carga, sendo esta última conclusão incongruente ao senso comum, mas talvez justificada pelo assoreamento do canal de acesso, bacia de evolução e berços de atracação, conforme comentado anteriormente, o que expõe sobremaneira à análise a variabilidades contidas nas amostras.



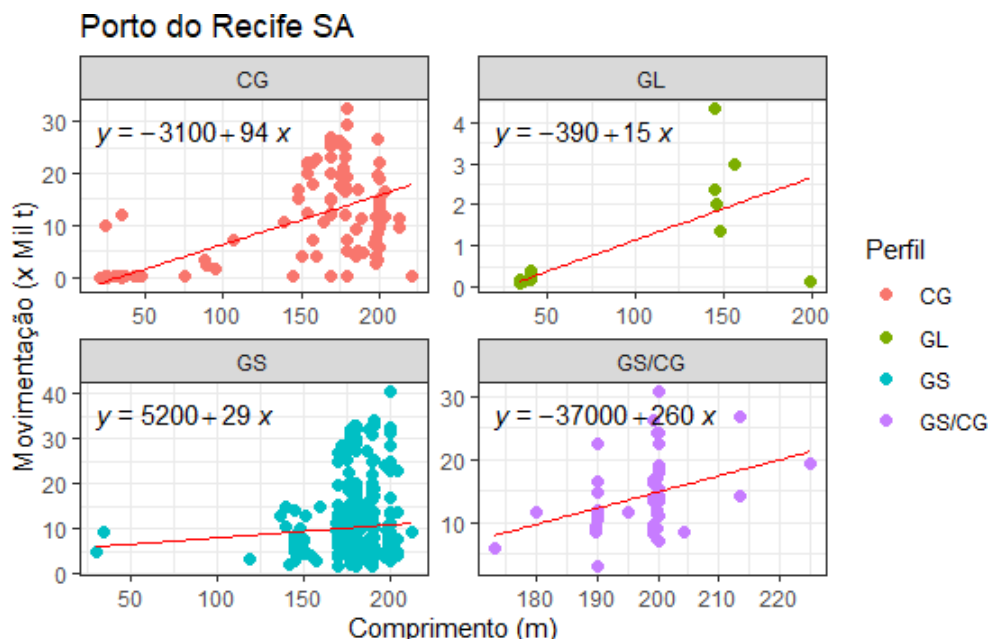
PORTO do RECIFE S.A.



7.3. MOVIMENTAÇÕES DE CARGA POR OPERAÇÃO PORTUÁRIA EM FUNÇÃO DO COMPRIMENTO DAS EMBARCAÇÕES

Da mesma forma com realizado para o calado das embarcações, faz-se o mesmo para o comprimento. Trata-se de uma visão alternativa, porém complementar a primeira. Nesse caso, apura-se a contribuição do comprimento dos navios na sua capacidade de transportar cargas, que serão a posteriori movimentadas no Porto do Recife. Nesse sentido, o primeiro gráfico apresenta a relação entre às movimentações portuárias e o comprimento dos navios que aportaram em Recife nesses últimos 6 anos de operações comerciais.

Gráfico 24: Movimentação por Perfil em Função do Comprimento



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Conforme observado, navios mistos, ao contrário do que ocorreu para o calado, são os que apresentam maior sensibilidade no transporte de cargas em relação ao seu comprimento, compensando o calado, pelo menos para o conjunto de infraestruturas de recepção de cargas do Porto do Recife. Vale ressaltar, que era exatamente a profundidade no Porto do Recife um dos principais limitadores para a recepção de



PORTO do RECIFE S.A.



cargas, o que não necessariamente ocorre para o comprimento das embarcações⁵. Nesse caso, para cada 1 metro de comprimento a mais na embarcação, tem-se um acréscimo de 260 toneladas de carga a ser movimentada em Recife.

Depois dos navios mistos, são os cargueiros que apresenta a maior sensibilidade do transporte de cargas em relação ao seu comprimento. Para esse caso, cada metro a mais em seu comprimento, tem-se um acréscimo de 94 toneladas de carga a ser operada em Recife.

Já os granéis sólidos, apesar de sua importância econômica para o Porto do Recife, e até para o estado, não apresentam o mesmo desempenho obtido pelo transporte de cargas em função do comprimento da embarcação. Sendo assim, ficam com pífios 29 toneladas a mais para cada metro acrescido no comprimento do navio.

Os granéis líquidos, por se tratar de uma carga residual, basicamente operada a partir da logística para Fernando de Noronha, não apresentam resultados significativos, pelo menos em termos de movimentações. Mesmo assim, concebe-se acréscimos de 15 toneladas em granéis líquidos para cada metro adicionado de comprimento nas embarcações.

Ao focar mais a relação que esse acréscimo de comprimento tem nas movimentações de cargas agora em termos de operações portuárias e por perfil, tem-se a seguinte relação:

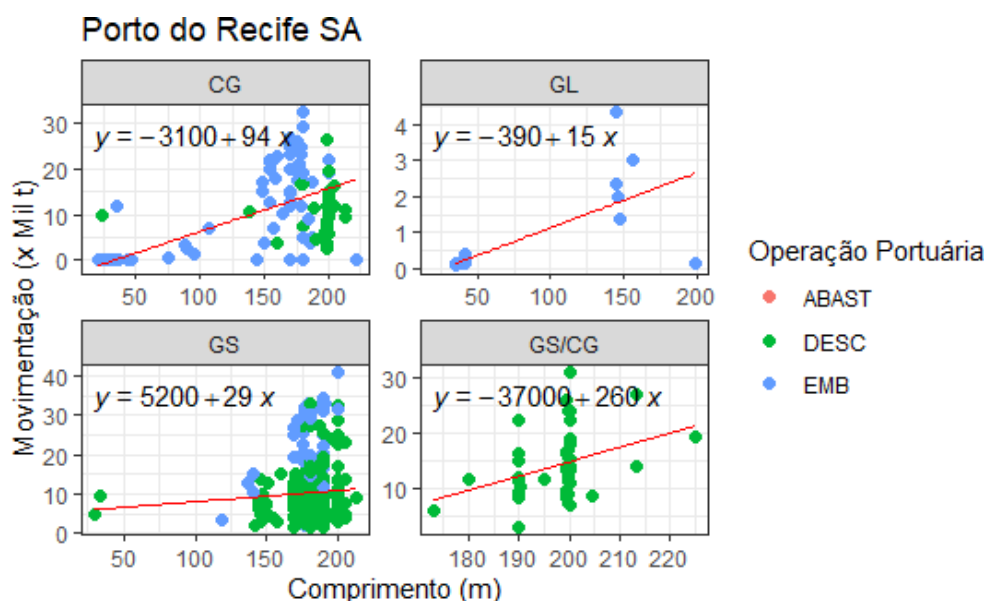
⁵ Em que pese a proporcionalidade entre calado e comprimento.



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 25: Movimentação por Perfil e Operação Portuária em Função do Comprimento



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Como a modalidade Abastecimento não movimenta carga, aparece “zerada”. As sensibilidades das movimentações em relação a acréscimos mínimos no comprimento dos navios permanecem a mesma, até por se tratar da mesma configuração analítica, contudo, a presente análise se atém as prevalências entre as operações de Embarque e Descarga por perfil de carga. Nesse sentido, tem-se que as operações de embarque se sobrepõem as de descarga para o perfil Carga Geral. Esse quadro se inverte ao abordarmos o perfil Granel Sólido, onde as descargas são mais prevalentes, assim como em navios mistos, cuja totalidade das operações são de descarga.

7.4. MOVIMENTAÇÕES DE CARGA POR OPERAÇÃO PORTUÁRIA EM FUNÇÃO DO COMPRIMENTO DAS EMBARCAÇÕES

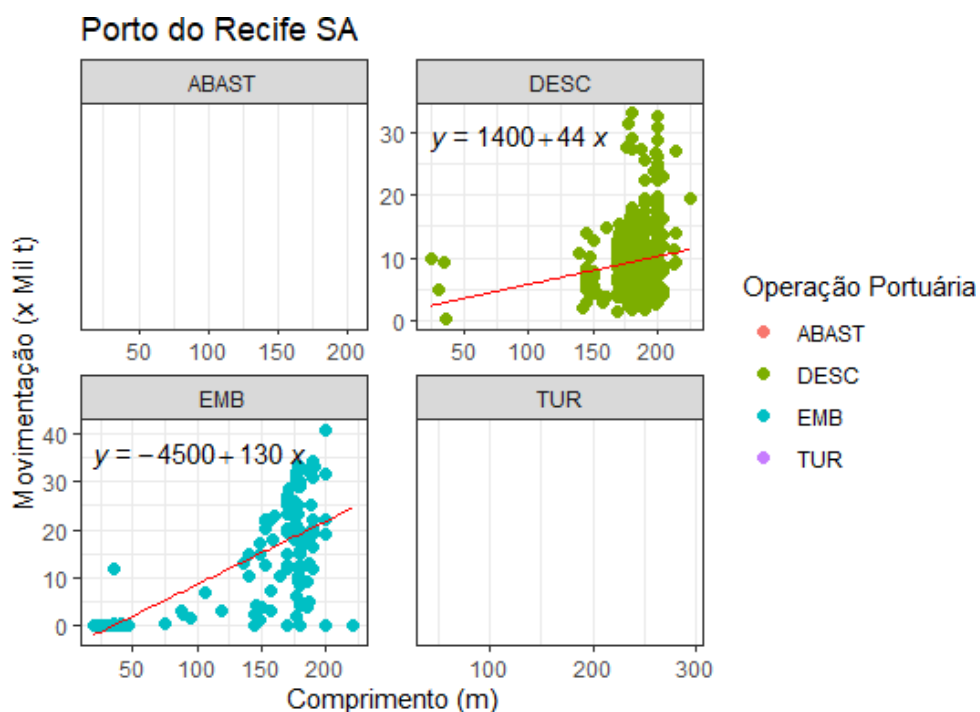
Já do ponto de vista da sensibilidade das movimentações de carga em relação às Operações Portuárias por comprimento das embarcações, tem-se as seguintes impressões:



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 26: Movimentação por Operação Portuária em Função do Comprimento



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Conforme ressalvas anteriores, as modalidades Abastecimento e Turismo não movimentam cargas, portanto desconsideradas. Contudo, para as demais operações, para cada metro linear adicionado no comprimento do navio, tem-se o acréscimo de 130 toneladas de embarque de cargas. Já para a modalidade descarga, para cada metro adicionado ao comprimento do navio, tem-se 44 toneladas de desembarque no Porto do Recife, bem aquém da modalidade embarque, porém ainda bastante significativo.

Na realidade, seja em termos de calado, comprimento ou mesmo “boca ” das embarcações, medidas complementares, o importante é ater-se para o fato de que quanto mais dotação de infraestruturas e superestruturas o porto dispuser, maior a sua capacidade em receber navios cada vez maiores, propiciando assim maiores ganhos em escala e a otimização das operações portuárias.



PORTO do RECIFE S.A.



8. INFORMES DESCRITIVOS-OPERACIONAIS - III: OS 10 MAIORES (TOP 10 - 2018 A 2023)

Ao longo desses de 6 anos, horizonte de prospecção de dados para a presente análise, tivemos operações, perfis, agentes, operadores, cargas e até embarcações que merecem constar num “Ranking de Excelência” do Porto do Recife, pois se constituem como principais vetores nas operações portuárias, elementos sinérgicos na propagação de negócios. A seguir, foram elencados em ordem decrescente em termos de movimentações portuárias os principais entes fomentadores de negócios no Porto do Recife.

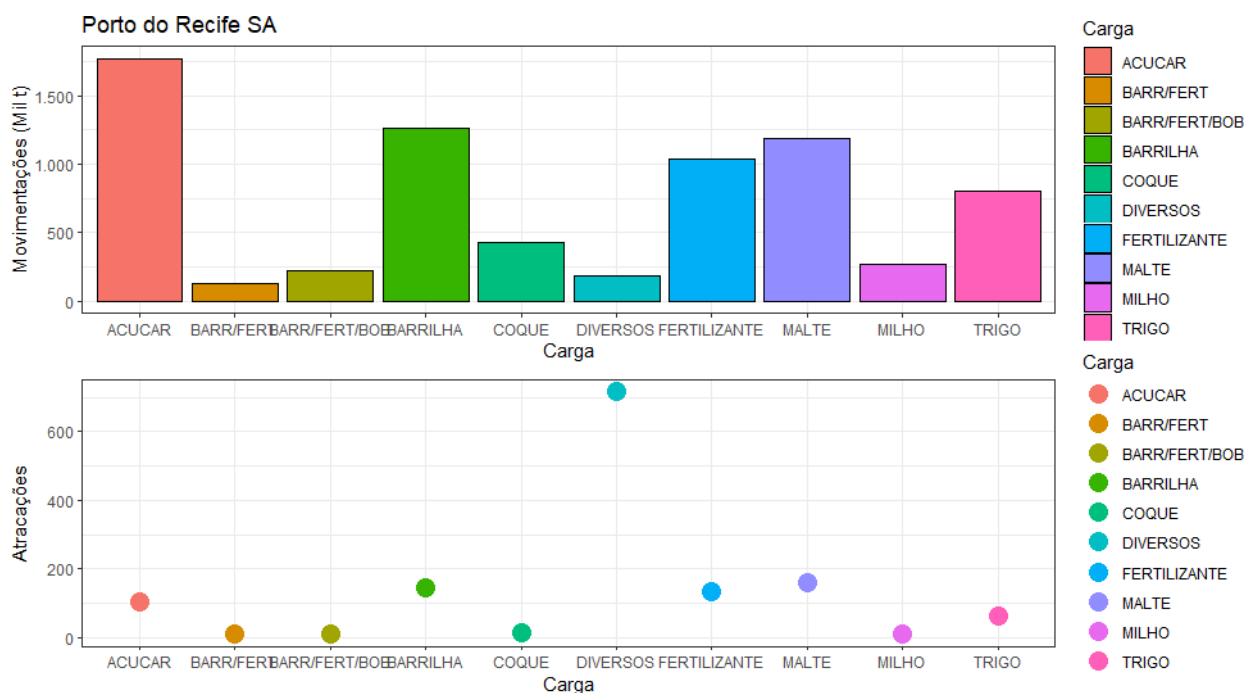
8.1. AS 10 MAIORES MOVIMENTAÇÕES (TOP 10 CARGAS)

Ao longo desses anos, chama a atenção a resiliência do setor sucroalcooleiro do Estado. Com apenas 102 atracações o setor foi responsável pela movimentação, na modalidade embarque, de 1,78 milhões de toneladas de açúcar. Contudo, vale ressaltar que a referida carga não se encontra discriminada por perfil, o que pode ter ajudado na primeira colocação no ranking de cargas no Porto do Recife.

Carga	Atracções	Movimentação
<chr>	<int>	<dbl>
1 ACUCAR	102	1771075
2 BARRILHA	145	1267898
3 MALTE	158	1188108
4 FERTILIZANTE	133	1034789
5 TRIGO	62	799212
6 COQUE	14	426669
7 MILHO	9	265827
8 BARR/FERT/BOB	11	225314
9 DIVERSOS	716	180401
10 BARR/FERT	10	130820

Sob a versão gráfica, tem-se:

Gráfico 27: Ranking das 10 Maiores Movimentações e Atracções de Carga no Porto de Recife



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Na segunda posição, tem-se a barrilha (carbonato de cálcio) com 1,27 milhões de toneladas em 145 atracções. Já o malte, quase empatado com a barrilha, ocupa a terceira posição com 1,19 milhões de toneladas movimentadas em 158 atracções.

Apesar do razoável número de atracções relatados até agora para as operações de carga, nada se compara as 716 atracções para uma modalidade de carga não definida, sendo esta comumente intitulada por “Diversos”, cujo montante não ultrapassou as 200 mil toneladas. Na realidade, esse tipo de carga se destina ao Arquipélago de Fernando de Noronha, portanto operações de pequena monta.



PORTO do RECIFE S.A.

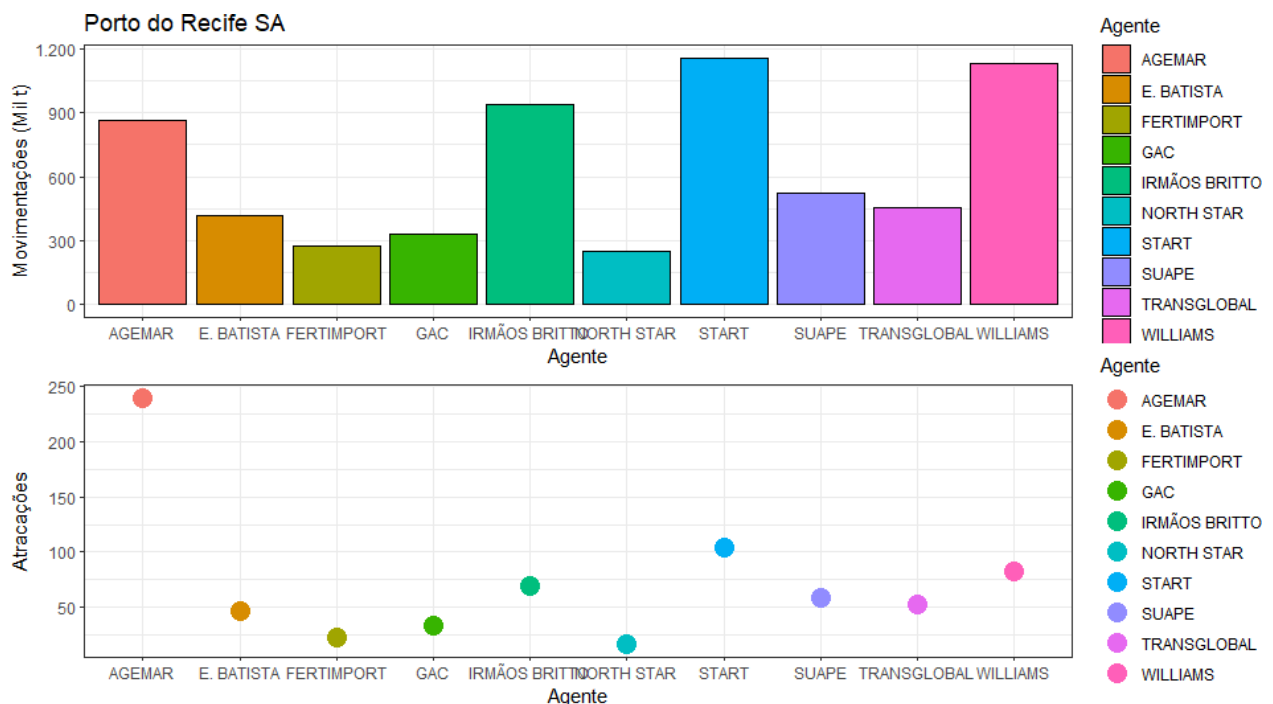


8.2. AS 10 MAIORES AGENTES DE NAVEGAÇÃO (TOP 10 AGENTES)

Com 1,16 milhões de toneladas movimentadas em 104 atracações a START Navegação logra a primeira posição no rank de agente indutor de negócios no Porto do Recife. Na sequência, merecem destaques a WILLIAMS Serviços Marítimos e os Irmãos Brito, com 1,13 milhões de toneladas (83 atracações) e 938.731 toneladas (59 atracações).

Agente	Atracações	Movimentação
<chr>	<int>	<dbl>
1 START	104	1157753
2 WILLIAMS	83	1132637
3 IRMÃOS BRITTO	69	938731
4 AGEMAR	240	863873
5 SUAPE	59	522041
6 TRANSGLOBAL	52	454492
7 E. BATISTA	46	417418
8 GAC	33	332599
9 FERTIMPORT	22	273836
10 NORTH STAR	16	249505

Gráfico 28: Ranking das 10 Maiores Movimentações e Atracções por Agente de Navegação



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)



PORTO do RECIFE S.A.



Curiosamente a AGEMAR Infraestrutura e Logística, enquanto agente de navegação, apesar de responsável por 240 atracções fica na quarta posição com pouco mais de 863.873 mil toneladas movimentadas. Cabe ressaltar, que muitas dessas atracções fazem parte de seu encadeamento logístico para o Arquipélago de Fernando de Noronha, o que resulta em operações de pequena monta. Já a última posição ficou com a Noth Star Navegações Shipping Services, responsável pelo agenciamento de 249.505 toneladas a partir de 16 atracções, praticamente 15 vezes menor do que a AGEMAR.

8.3. AS 10 MAIORES OPERADORES PORTUÁRIOS (TOP 10 OPERADORES)

Atuando também como operador portuário⁶, a AGEMAR Infraestrutura e Logística surpreende tanto pelo volume movimentado quanto no número de atracções, ou seja, 1,83 milhões de toneladas em 490 atracções.

Operador	Atracções	Movimentação
<chr>	<int>	<dbl>
1 AGEMAR	490	1835465
2 START	157	1181470
3 SUAPE	146	1057686
4 SUPERSERVICE	40	622693
5 AGEMAR/SUAPE	25	473099
6 GUARARAPES	65	443877
7 M&G SÃO CAETANO	13	426369
8 SUPERS. / AMAZON.	8	188281
9 AMAZONIA	241	58292
10 UNIVERSO	276	51350

A seguir o gráfico da compilação dos dados:

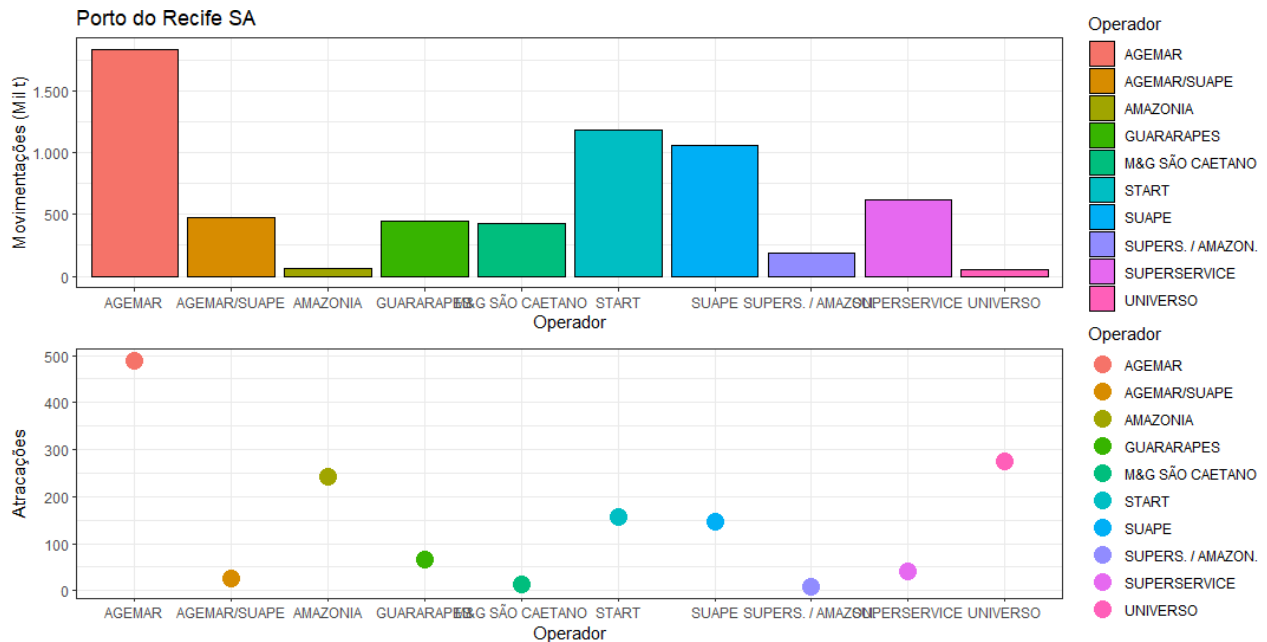
⁶ É comum o operador portuário ser também o agente de navegação.



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 29: Ranking das 10 Maiores Movimentações e Atracções por Operador Portuário



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Diante do registro, a AGEMAR Infraestrutura e Logística leva a primeira colocação com considerável margem em relação ao segundo colocado, a START Navegação, que auferiu dessa vez 1,18 milhões de toneladas em 157

atracções no Porto do Recife. Na sequência vem a SUAPE Comércio e Navegação com 1,06 milhões de toneladas e 146 atracções.

Cabe ressaltar, que em muitas oportunidades é comum a associação entre operadores portuários para conferir maior celeridade na operação de muitas cargas. Isso pode ser observado na 5ª e 8ª posição do ranking.

8.4. AS 10 MAIORES MOVIMENTAÇÕES POR BERÇOS DE ATRACÇÃO (TOP 10 BERÇOS)

Apesar de que os berços de atracção estarem constantemente sendo abordados neste boletim, ainda não foram colocados numa perspectiva de ranking de



PORTO do RECIFE S.A.

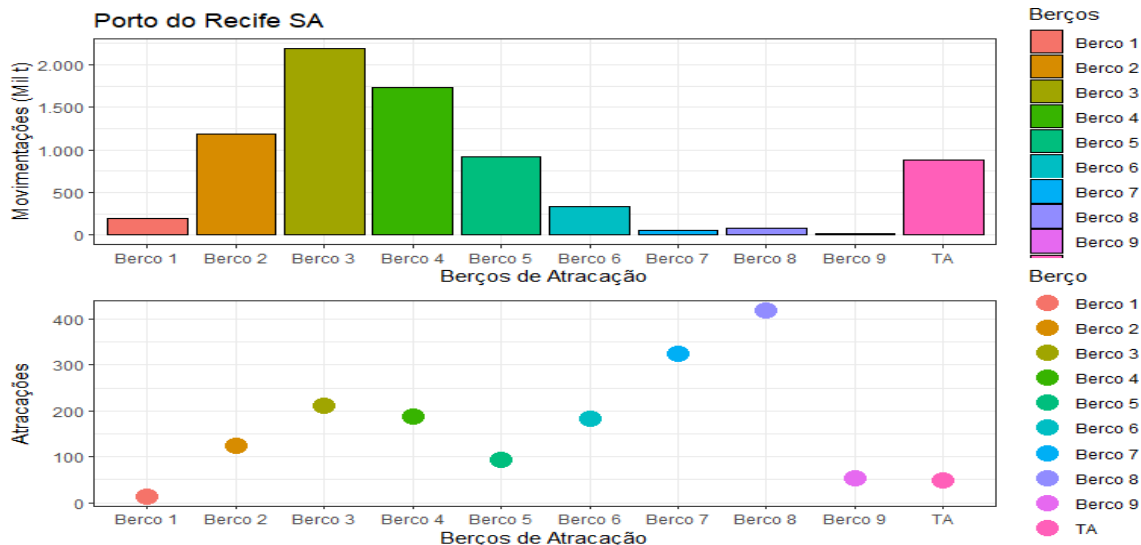


movimentação acumulada para os últimos 6 anos de operação comercial do Porto do Recife, sendo isto realizado agora.

Berco	Atracações	Movimentação
<chr>	<int>	<dbl>
1 Berco 3	212	2189551
2 Berco 4	187	1730429
3 Berco 2	125	1189585
4 Berco 5	94	920897
5 TA	48	878117
6 Berco 6	183	339016
7 Berco 1	13	201480
8 Berco 8	420	77571
9 Berco 7	324	62385
10 Berco 9	54	17431

Convertendo os dados para a sua versão gráfica, tem-se os esboços a seguir:

Gráfico 30: Ranking das 10 Maiores Movimentações e Atracações por Berço de Atracção



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

De acordo com o Gráfico 30, o destaque fica para o Berço 3, responsável por 2,19 milhões de toneladas movimentadas em 212 atracções, números surpreendentes que lhe conferem a primeira colocação. A segunda posição fica com o berço 4, contíguo ao 3 e por isso meio que uma continuação de sua operação, com aproximadamente 1,73 milhões de toneladas em 187 atracções. Na sequência vem o berço 2 (1,19 milhões



PORTO do RECIFE S.A.



de toneladas e 125 atracções). Juntos, esses três berços correspondem a 67,17% de toda a movimentação de cargas no Porto do Recife nesses últimos 6 anos.

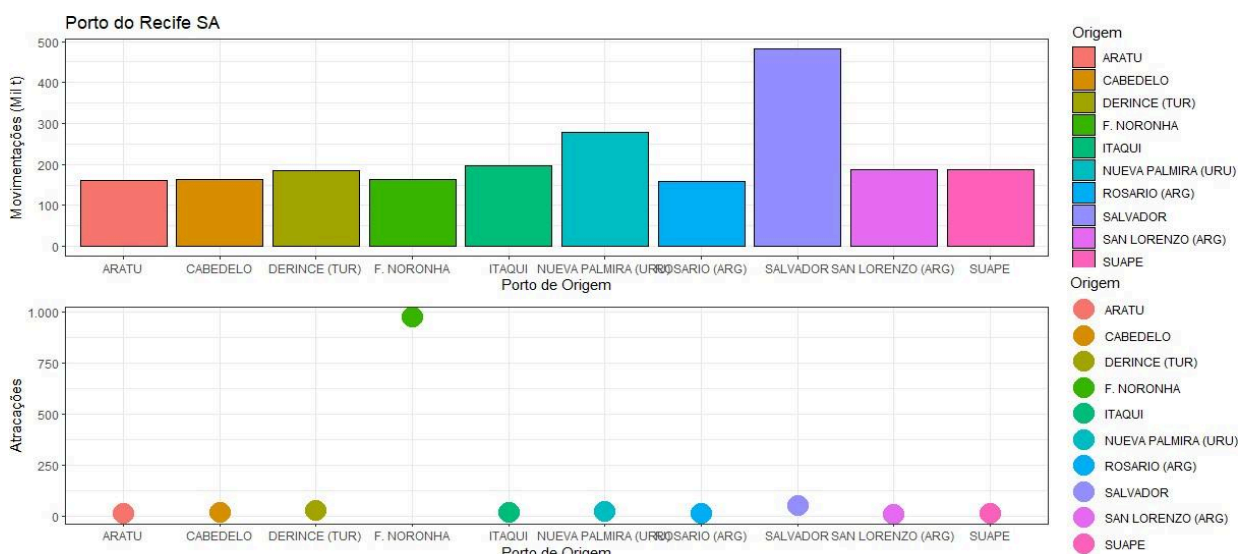
8.5. TOP 10 PORTOS DE ORIGEM

Na realidade, o que se pretende responder aqui é de quais portos vieram os navios que trouxeram as 10 maiores movimentações no Porto do Recife nesses 5 anos. Nesse sentido, os arcabouços a seguir buscam ilustrar essa resposta.

Origem	Atracções	Movimentação
<chr>	<int>	<dbl>
1 SALVADOR	53	481062
2 NUEVA PALMIRA (URU)	25	278083
3 ITAQUI	20	197666
4 SUAPE	15	187855
5 SAN LORENZO (ARG)	13	186255
6 DERINCE (TUR)	30	185191
7 F. NORONHA	976	162309
8 CABEDELLO	20	162114
9 ARATU	17	161718
10 ROSARIO (ARG)	14	159163

Graficamente tem-se:

Gráfico 31: Ranking das 10 Maiores Movimentações e Atracções por Porto de Origem



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

De acordo com o Gráfico 31, durante o período de análise, o Porto do Recife teve 53 atracções de navios que vieram do Porto de Salvador, movimentado 481,06 mil



PORTO do RECIFE S.A.



toneladas, sendo esta a maior movimentação de carga a partir de um porto de origem. Na segunda e terceira posição estão os navios que vieram dos portos de Nueva Palmira, no Uruguai e Itaqui, no Maranhão, com 278,08 mil toneladas (25 atracções) e 197,67 mil toneladas (20 atracções). A partir daí as movimentações (e atracções) vão decrescente de modo segmentado, chegando a décima posição com 159,16 mil toneladas (14 atracções) proveniente de embarcações oriundas do Porto de Rosário, na Argentina.

Se fossemos observar apenas o número de atracções, sem dúvida as embarcações oriundas do Arquipélago de Fernando de Noronha lograriam a primeira posição, com quase 1.000 visitas ao Porto do Recife. Contudo, conforme discutido, são operações de pequena monta, e por isso não estão posicionadas no top 10 portos de origem.

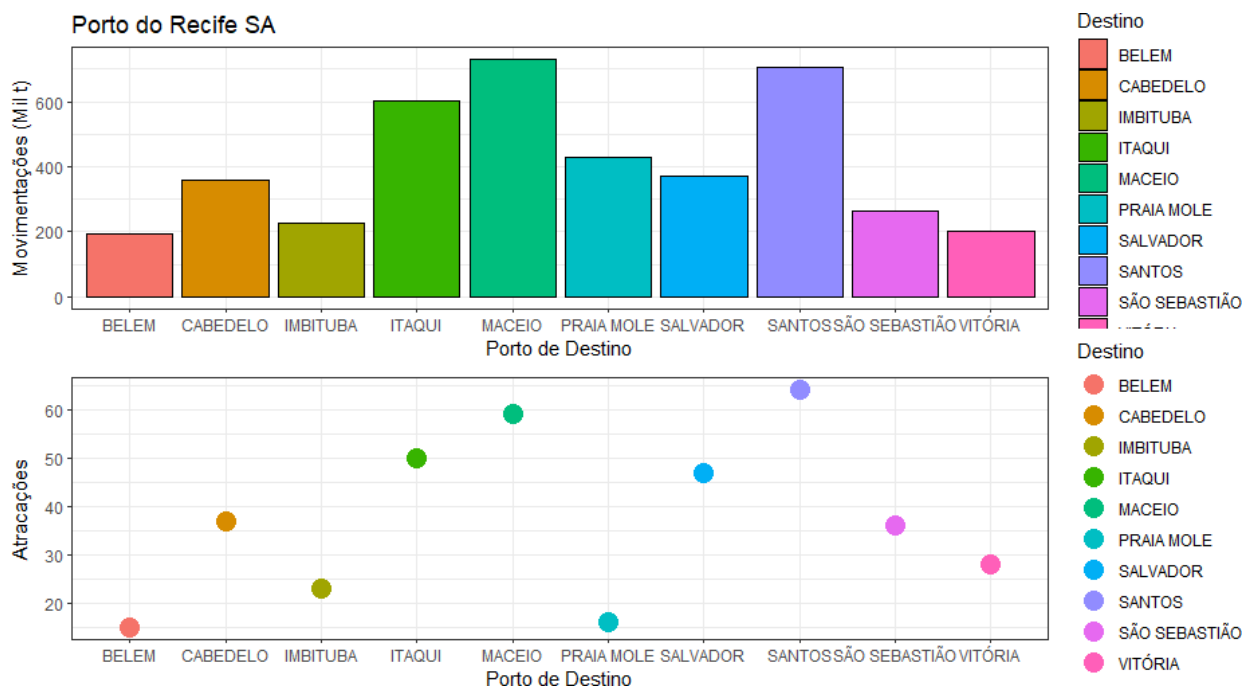
8.6. TOP 10 PORTOS DE DESTINOS

Semelhante ao caso dos portos de origem, o que se pretende responder aqui é para quais portos vão os navios que deixaram as 10 maiores movimentações no Porto do Recife nesses últimos 6 anos. Nesse sentido, os arcabouços a seguir buscam ilustrar essa resposta.

Destino	Atracções	Movimentação
<chr>	<int>	<dbl>
1 MACEIO	59	729712
2 SANTOS	64	706627
3 ITAQUI	50	601174
4 PRAIA MOLE	16	427404
5 SALVADOR	47	372325
6 CABEDELLO	37	357356
7 SÃO SEBASTIAO	36	264194
8 IMBITUBA	23	226461
9 VITÓRIA	28	203475
10 BELEM	15	194434

Graficamente temos o seguinte arcabouço:

Gráfico 32: Ranking das 10 Maiores Movimentações e Atracações por Porto de Destino



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

O Porto do Recife teve 59 atracações de navios que seguiram para o Porto de Maceió, movimentando em Recife um total de 729,71 mil toneladas, sendo este o primeiro colocado. Na segunda e terceira posição estão os navios que seguiram para os portos de Santos (SP) e Itaquí (MA), com 706,63 mil toneladas (64 atracações) e 601,17 mil toneladas (50 atracações). Assim como ocorreu para os portos de origem, a partir da terceira colocação, as movimentações (e atracações) vão decrescente de modo segmentado, chegando a décima posição com 194,43 mil toneladas (15 atracações) de embarcações com destino ao Porto de Belém, no Estado do Pará.

8.7. AS 10 MAIORES FREQUÊNCIAS DE NAVIOS (TOP 10 NAVIOS)

Assim como os entes anteriores, as embarcações se constituem por significativos vetores de viabilidade de negócios. Para ilustrar essa percepção o presente estudo ranqueou, por ordem de importância econômica, os 10 principais navios que atracaram no Porto do Recife nesses últimos 6 anos.



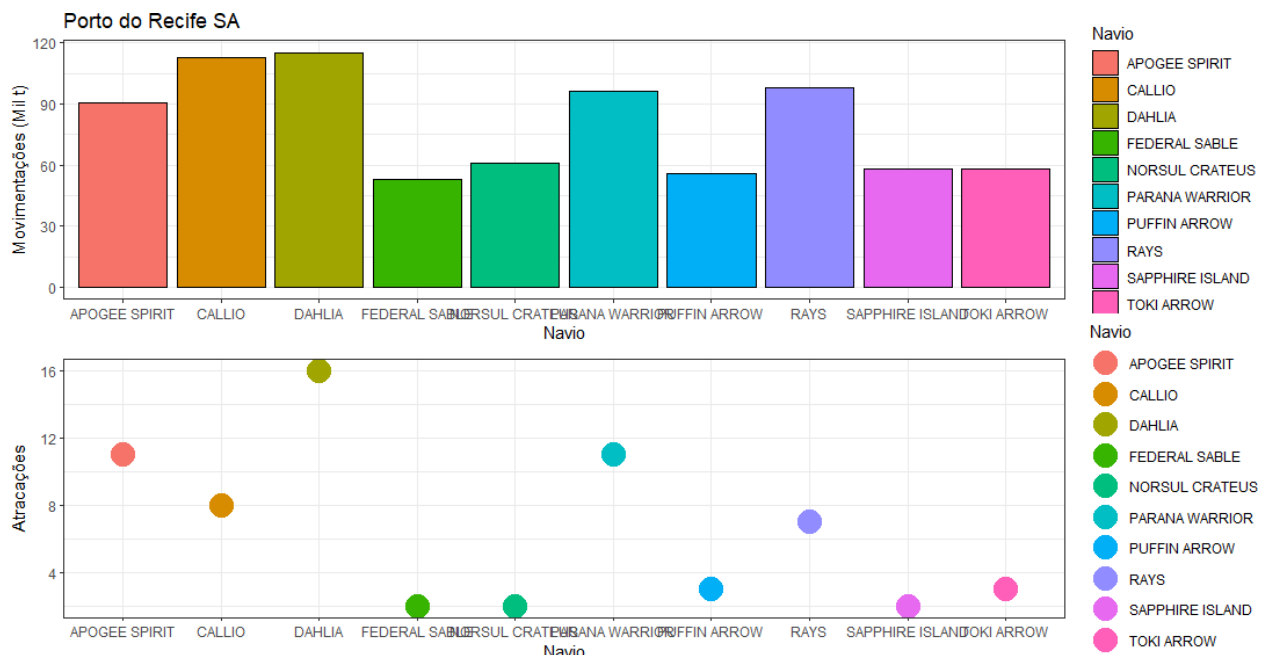
PORTO do RECIFE S.A.



Navio <chr>	Atracações <int>	Movimentação <dbl>
1 DAHLIA	16	115396
2 CALLIO	8	113039
3 RAYS	7	97832
4 PARANA WARRIOR	11	96258
5 APOGEE SPIRIT	11	90373
6 NORSUL CRATEUS	2	61211
7 TOKI ARROW	3	58069
8 SAPPHIRE ISLAND	2	58044
9 PUFFIN ARROW	3	55752
10 FEDERAL SABLE	2	52939

Convertido em ilustração gráfica, tem-se:

Gráfico 33: Ranking das 10 Maiores Movimentações e Atracações por Porto Navio



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Com 16 atracções e 115,4 mil toneladas, o Navio DAHLIA fica na primeira posição entre os navios que mais movimentaram cargas no Porto do Recife nesses últimos 6 anos. Na segunda posição ficou o Navio CALLIO, que movimentou 113,04 mil toneladas em 8 atracções no mesmo período. O contrassenso fica por conta do Navio PANAMA WARRIOR, que apesar de suas 11 atracções, foi responsável por apenas 96,26 mil toneladas movimentadas, que apesar de significativa, ficou bastante



PORTO do RECIFE S.A.



aquém, tendo em vista a frequência dessa embarcação. Na décima e última posição ficou o Navio FEDERAL com 2 atracções e 52,94 toneladas movimentadas, menos da metade do navio primeiro colocado.

8.8. TOP 10 NACIONALIDADES AS 10 MAIORES FREQUÊNCIAS DE NAVIOS (TOP 10 BANDEIRAS)

Hierarquizando agora por nacionalidade, pelo menos aquela indicada pela bandeira da embarcação, percebe-se que navios de bandeira panamenha foram os que mais movimentaram cargas nesses últimos 6 anos, mais precisamente 1,72 milhões de toneladas num total de 159 atracções, logrando a primeira colocação.

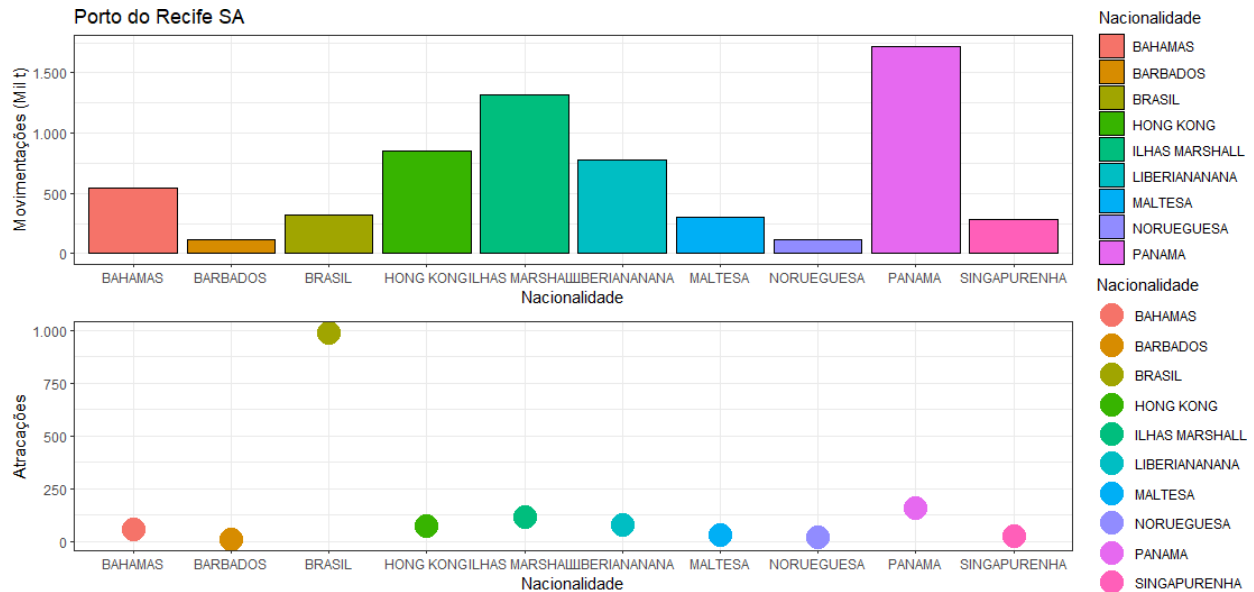
Nacion <chr>	Atracções <int>	Movimentação <dbl>
1 PANAMA	159	1722100
2 ILHAS MARSHALL	116	1313933
3 HONG KONG	74	850295
4 LIBERIANANANA	75	777763
5 BAHAMAS	57	548197
6 BRASIL	989	322152
7 MALTESA	30	298973
8 SINGAPURENHA	23	281342
9 NORUEGUESA	17	117770
10 BARBADOS	6	115862

Dos dados acima, tem-se a seguinte versão gráfica:

Gráfico 34: Ranking das 10 Maiores Movimentações e Atracções por Bandeira



PORTO do RECIFE S.A.



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Na sequência da Bandeira Panamenha, temos navios de bandeira proveniente das Ilhas Marshall e Hong Kong, com 1,31 mil toneladas (116 atracções) e 850,3 mil toneladas (74 atracções). A partir daí, tem-se uma queda gradativa das movimentações por bandeira, chegando a décima colocação com uma movimentação de 115,9 mil (6 atracções) toneladas para embarcações de bandeira de Barbados.

9. INFORMES DESCRITIVOS-OPERACIONAIS - IV: PROJEÇÃO PARA OS PRINCIPAIS PERFIS DE CARGA PARA OS PRÓXIMOS 2 ANOS DE OPERAÇÃO COMERCIAL

O Porto do Recife opera basicamente a partir de 3 perfis de carga, que são os Granéis Sólidos (GS), Carga Geral (CG) e, em menor quantidade, os Granéis Líquidos (GL). Diante disso, e para que a análise seja suscita, na medida do possível, busca-se elaborar uma equação que seja capaz de descrever as movimentações portuárias de modo mais consistente possível para assim projetá-la com razoável segurança ao longo do tempo, basicamente até o final de 2025. No entanto, vale ressaltar que a



PORTO do RECIFE S.A.



elaboração de modelos matemáticos que descrevem movimentos⁷ nem sempre é uma tarefa fácil, tendo em vista a complexidade analítica inerente ao processo. Apesar disso, para o presente documento, aposta-se na robustez dos **Modelos Econométricos Temporais Autorregressivos Integrados de Médias Móveis Sazonais**, ou seja, Modelos **SARIMA's**. Tais modelos são reconhecidamente eficientes na captura de padrões de comportamentos evolutivos de séries estocásticas numéricas de componentes autoexplicativos dispersas no tempo, a exemplo do que se tem para os perfis portuários em questão.

No processo de elaboração da modelagem a ser seguida, é necessário proceder o diagnóstico de uma série de pré-requisitos que, uma vez atendidos, conferem força ao modelo selecionado. Tais pré-requisitos reportam-se a manutenção das características estatísticas da série temporal em questão, a exemplo da média, variância e autocorrelação serial, que em hipótese alguma não podem depender do tempo (variar em função tempo) e sim apenas da diferença entre as defasagens temporais da variável dependente, é o que se chama de manutenção da estacionariedade, daí a necessidade de “lapidação” do modelo, o que lhe confere razoável capacidade de absorção para choques exógenos, aferindo-lhe confiança.

Sendo assim, depois de formatado os dados, os modelos são exaustivamente “rodados” e testados pelo Software R, na versão R-Studio, viabilizados e comparados entre si a partir de vários critérios de adequação, dentre estes, o R^2 , R^2 Ajustado, além dos critérios de Akaike, Schwartz, Hannan-Quinn e os testes de Estacionariedade de Dickey-Fuller Aumentado, Correlograma e Periodograma para diagnóstico de estacionariedade e sazonalidade.

9.1. PROJEÇÕES PARA O PERFIL GRANEL SÓLIDO PARA O PORTO DO RECIFE

Ao capturar o padrão de comportamento da série histórica representativa para a referida movimentação, o modelo se legitima a projetar a série com as mesmas

⁷ No caso as movimentações dos perfis de cargas portuárias.

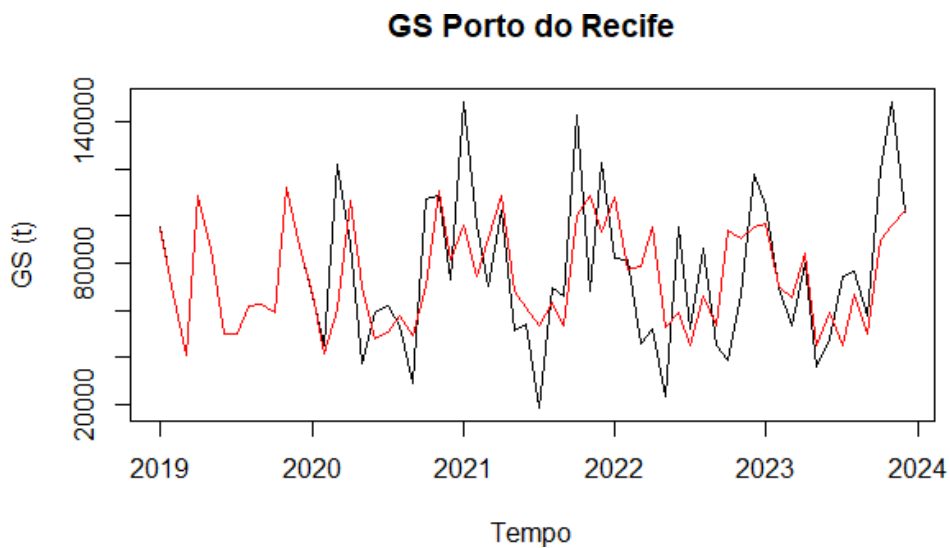


PORTO do RECIFE S.A.



propriedades e características estatísticas dos dados usados para esse fim, inclusive com a presença da “contaminação” por efeito sazonal. Pelo que pode ser observado nas projeções, existe um nítido viés de estabilidade para as movimentações de Granéis Sólidos para os próximos 24 meses de operação comercial no Porto do Recife:

Gráfico 35: Captura do Padrão de Comportamento – Granéis Sólidos



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

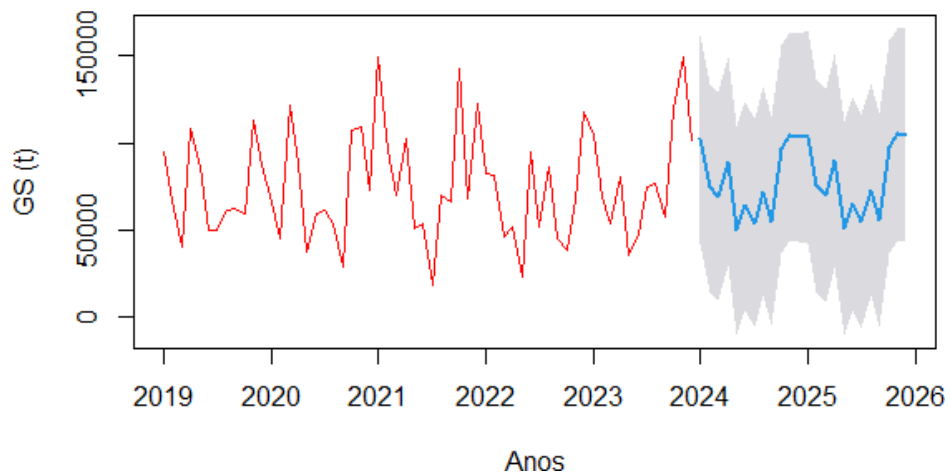


PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 36: Projeção das Movimentações de GS – Próximos 2 anos

Granéis Sólidos - Porto do Recife



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

A tabela a seguir, apresenta as estimativas numéricas mensais das referidas projeções médias acompanhadas de seus respectivos intervalos de confiança:



PORTO do RECIFE S.A.



Tabela 1: Projeções Numérica Próximos 2 anos - GS

	Point Forecast	Lo 95	Hi 95
Jan 2024	102.119,57	42.553,342	161.685,8
Feb 2024	74.552,14	14.985,920	134.118,4
Mar 2024	69.112,53	9.546,309	128.678,8
Apr 2024	89.253,61	29.687.381	148.819,8
May 2024	49.677,50	-9.888,720	109.243,7
Jun 2024	64.001,83	4.435,608	123.568,1
Jul 2024	54.089,00	-5.477.226	113.655,2
Aug 2024	72.347,37	12.781,147	131.913,6
Sep 2024	54.861,48	-4.704,742	114.427,7
Oct 2024	96.372,99	36.806,767	155.939,2
Nov 2024	103.877,05	44.310,820	163.443,3
Dec 2024	103.306,00	43.739,771	162.872,2
Jan 2025	103.062,63	42.149,014	163.976,2
Feb 2025	75.495,20	14.581,592	136.408,8
Mar 2025	70.055,59	9.141,981	130.969,2
Apr 2025	90.196,67	29.283,054	151.110,3
May 2025	50.620,56	-10.293,048	111.534,2
Jun 2025	64.944,89	4.031,280	125.858,5
Jul 2025	55.032,06	-5.881,554	115.945,7
Aug 2025	73.290,43	12.376,819	134.204,0
Sep 2025	55.804,54	-5.109,069	116.718,2
Oct 2025	97.316,05	36.402,440	158.229,7
Nov 2025	104.820,10	43.906,493	165.733,7
Dec 2025	104.249,05	43.335,443	165.162,7

Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Conforme observado, a coluna intitulada por Point Forecast (Estimativas Médias) apresenta os números de interesse, embora se se trate apenas de estimativas. No mais, as colunas Limite Inferior 95% (Lo 95) e Limite Superior 95% (Hi 95) apresentam apenas os “espaços” sobre os quais as estimativas de movimentações devem oscilar com 95% de confiança. Nesse caso, deve-se desprezar as “movimentações negativas”, observadas na Coluna Lo 95, sendo estes teoricamente iguais a zero. Pelo somatório dos resultados mensais, espera-se para o ano de 2024 e 2025 tenha uma movimentação média de granéis sólidos da ordem de 933.571 e 944.887 toneladas, sobre o qual, deve oscilar o valor verdadeiro.



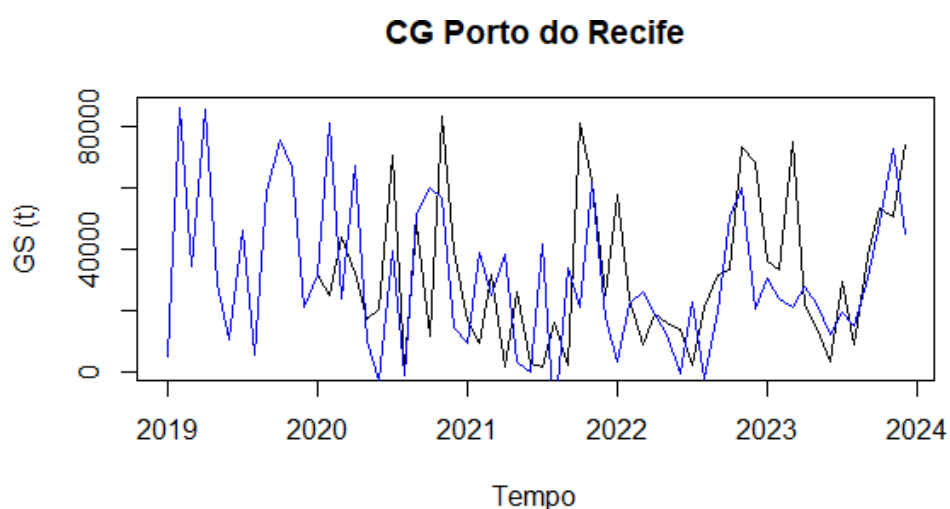
PORTO do RECIFE S.A.



9.2. PROJEÇÕES PARA O PERFIL CARGA GERAL PARA O PORTO DO RECIFE

Assim como realizado para os Granéis Sólidos, faz-se o mesmo procedimento para as movimentações referentes ao Perfil Carga Geral, 2º mais importante para o Porto do Recife. Chama a atenção a volatilidade semelhante àquela identificada para os granéis sólidos:

Gráfico 37: Captura do Padrão de Comportamento – Carga Geral



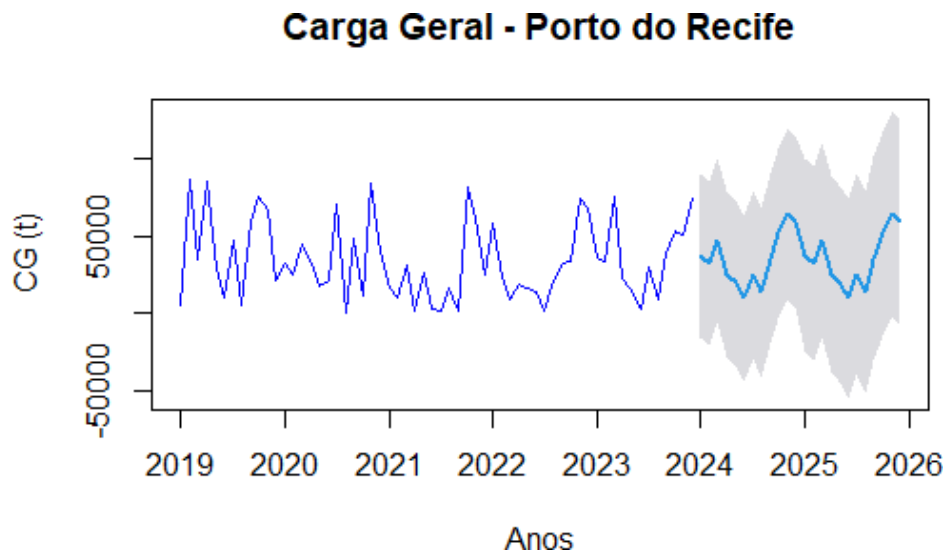
Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 38: Projeção das Movimentações de CG – Próximos 2 anos



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Ao capturar o padrão de comportamento da série histórica representativa para o Perfil Carga Geral, o modelo legitima-se a projetar a série com as mesmas propriedades e características estatísticas dos dados oriundos do ambiente de negócios para o Porto do Recife. Pelas projeções, distingue-se dois tipos de movimentos, um descendente e, na sequência, um ascendente, caracterizando discreta sazonalidade para os anos em questão. A tabela a seguir apresenta as estimativas numéricas mensais das referidas projeções médias acompanhadas de seus respectivos intervalos de confiança:



PORTO do RECIFE S.A.



Tabela 2: Projeções Numérica Próximos 2 anos - CG

	Point Forecast	Lo 95	Hi 95
Jan 2024	37.386,882	-15.414,526	90.188,29
Feb 2024	31.942,510	-21.112,180	84.997,20
Mar 2024	47.220,384	-6.086,384	100.527,15
Apr 2024	25.274,305	-28.283,356	78.831,97
May 2024	19.415,534	-34.391,849	73.222,92
Jun 2024	9.510,725	-44.545,227	63.566,68
Jul 2024	25.179,511	-29.123,871	79.482,89
Aug 2024	13.429,665	-41.120,025	67.979,36
Sep 2024	35.082,067	-19.712,824	89.876,96
Oct 2024	51.492,121	-3.546,879	106.531,12
Nov 2024	64.041,330	8.759,299	119.323,36
Dec 2024	59.332,487	3.808,488	114.856,49
Jan 2025	37.513,169	-24.562,524	99.588,86
Feb 2025	32.068,797	-30.442,144	94.579,74
Mar 2025	47.346,671	-15.596,508	110.289,85
Apr 2025	25.400,591	-37.971,878	88.773,06
May 2025	19.541,820	-44.257,051	83.340,69
Jun 2025	9.637,011	-54.585,431	73.859,45
Jul 2025	25.305,797	-39.337,440	89.949,03
Aug 2025	13.555,952	-51.505,359	78.617,26
Sep 2025	35.208,353	-30.268,362	100.685,07
Oct 2025	51.618,408	-14.271,093	117.507,91
Nov 2025	64.167,616	-2.132,100	130.467,33
Dec 2025	59.458,773	-7.248,636	126.166,18

Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

A Tabela 2, das estimativas das cargas gerias, tem a mesma interpretação da Tabela 1, dos granéis sólidos, apenas adaptada para seus respectivos montantes mensais esperados. Despreza-se, da mesma forma, as “movimentações negativas”, observadas na Coluna Limite Inferior 95%, sendo estes teoricamente iguais a zero. Pelo somatório dos resultados mensais, espera-se para o ano de 2024 e 2025 uma movimentação média do Perfil Carga Geral da ordem de 419.307 e 420.822 toneladas, contudo com muita volatilidade ao seu entorno, expandindo com isso o seu intervalo de variação.

9.3. PROJEÇÕES PARA O PERFIL GRANEL LÍQUIDO PARA O PORTO DO RECIFE

Menos expressivo, esse perfil de carga opera no Porto do Recife praticamente de modo residual, sendo o 3º em importância, bem atrás dos 2 primeiros. Sua

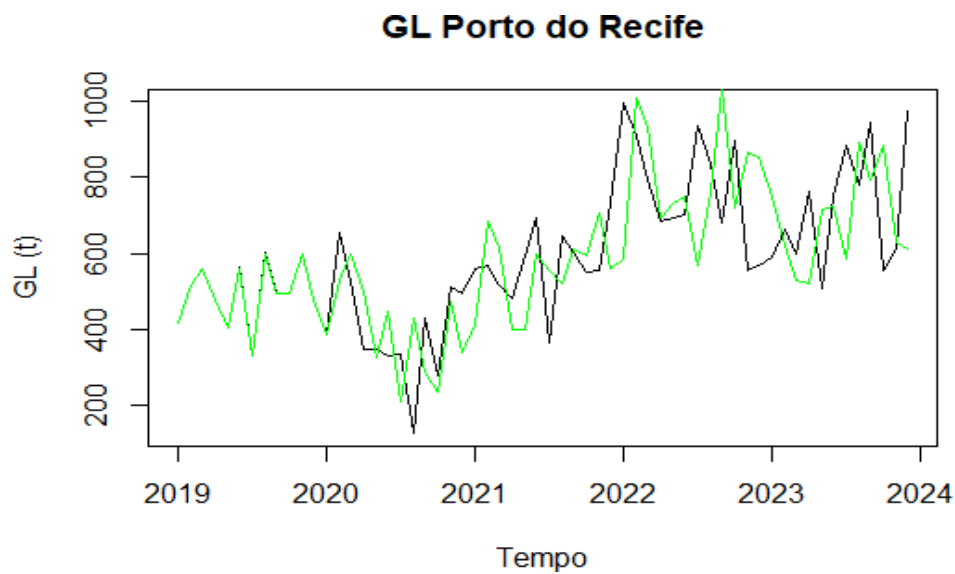


PORTO do RECIFE S.A.



movimentação destina-se praticamente ao abastecimento do Arquipélago de Fernando de Noronha, onde além de suprimentos, embarca quantidades modestas de granéis líquidos inflamáveis a partir de navios específicos, destinados a esse fim. A seguir, o Gráfico 39 apresenta a “captura” de seu padrão estocástico:

Gráfico 39: Captura do Padrão de Comportamento – Granéis Líquidos



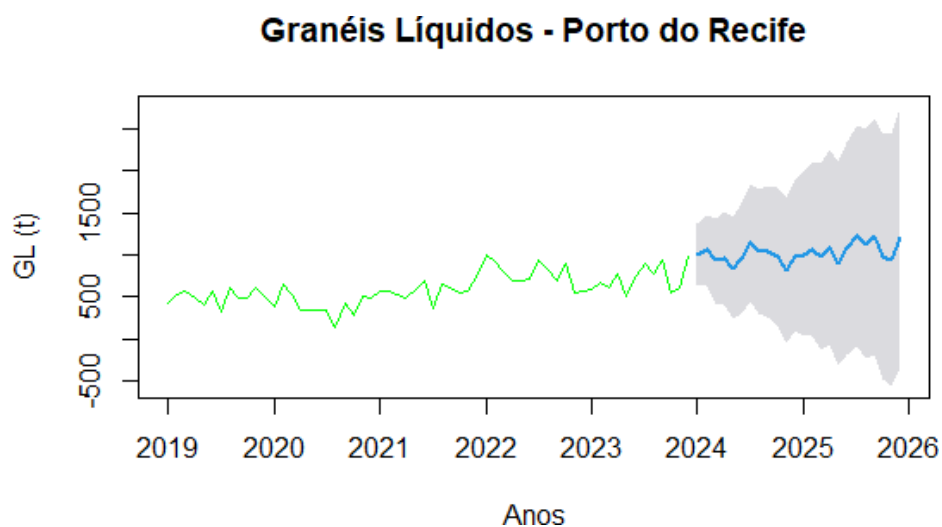
Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 40: Projeção das Movimentações de GL – Próximos 2 anos



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Semelhante ao Perfil Carga Geral, os granéis líquidos revelam movimentos descendentes e ascendentes sequenciados. Tal comportamento, diagnosticado pelo modelo econométrico de previsões, pode ser devido a influência de efeito sazonal sobre a demanda dos produtos que compõem o referido perfil. A tabela a seguir apresenta as estimativas numéricas mensais das referidas projeções médias acompanhadas de seus respectivos intervalos de confiança:



PORTO do RECIFE S.A.



Tabela 3: Projeções Numérica Próximos 2 anos - GL

	Point Forecast	Lo 95	Hi 95
Jan 2024	1.000,9269	631,92378	1.369,930
Feb 2024	1.050,5712	636,47995	1.464,662
Mar 2024	927,6202	429,54317	1.425,697
Apr 2024	957,1150	407,16392	1.507,066
May 2024	838,3558	232,34188	1.444,370
Jun 2024	956,3314	303,01617	1.609,647
Jul 2024	1.142,0126	442,77576	1.841,249
Aug 2024	1.041,2346	299,75729	1.782,712
Sep 2024	1.030,7290	248,89831	1.812,560
Oct 2024	972,8097	152,79259	1.792,827
Nov 2024	811,2237	-45,36552	1.667,813
Dec 2024	982,0057	90,38397	1.873,627
Jan 2025	1.005,3756	22,39678	1.988,354
Feb 2025	1.068,1704	30,57855	2.105,762
Mar 2025	977,9683	-124,38052	2.080,317
Apr 2025	1.082,2507	-75,11475	2.239,616
May 2025	888,7626	-323,96804	2.101,493
Jun 2025	1.074,1683	-190,16049	2.338,497
Jul 2025	1.231,2107	-83,32599	2.545,747
Aug 2025	1.127,7613	-234,83410	2.490,357
Sep 2025	1.214,5024	-194,65613	2.623,661
Oct 2025	973,9255	-480,23806	2.428,089
Nov 2025	932.0274	-565.82203	2.429,877
Dec 2025	1.208,7995	-331,48176	2.749,081

Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

A Tabela 3, referente às estimativas dos granéis líquidos, tem a mesma interpretação que as Tabelas 1 e 2, dos granéis sólidos e cargas gerais, apenas adaptada para seus respectivos montantes mensais esperados. Pelo somatório dos resultados mensais, espera-se para os anos de 2024 e 2025 uma movimentação média do Perfil Granel Líquido da ordem de 11.710 e 12.784 toneladas.

Cabe ressaltar, que a modelagem econométrica para o referido perfil não considerou os dados dos recentes embarques de álcool etílico no Porto do Recife nos dois últimos meses da série. Isso por causa de seu caráter anômalo ao cotidiano das operações desse perfil. Caso essa operação venha a se tornar corriqueira, deve-se somar suas movimentações àquelas previstas pelo modelo de previsão em questão.



PORTO do RECIFE S.A.



10. ANÁLISE ESTOCÁSTICA E DE RISCO PROBABILÍSTICO

10.1. PERFIL GRANEL SÓLIDO

Conforme observado, as projeções referentes às movimentações de granéis sólidos para o Porto do Recife foram calculadas a partir de um único cenário, aqui denominado por cenário-base.

Embora metodologicamente consistente, basear-se em um único cenário para os próximos 12 meses parece temerário, tendo em vista as inúmeras possibilidades de ocorrência, caracterizadas por uma infinidade de situações inerentes à atividade.

Dessa forma, contemplando esse contexto de volatilidade acerca do futuro, procedemos uma simulação estocástica de cenários a partir do diagnóstico prévio da função de probabilidade para a variável de ruído, principal “difusora” de incertezas, conforme visto na seção anterior. Trata-se da reprodução artificial de cenários, que busca simular o ambiente de negócios para o setor em questão, realizado em “ambiente controlado”, mais precisamente em software específico.

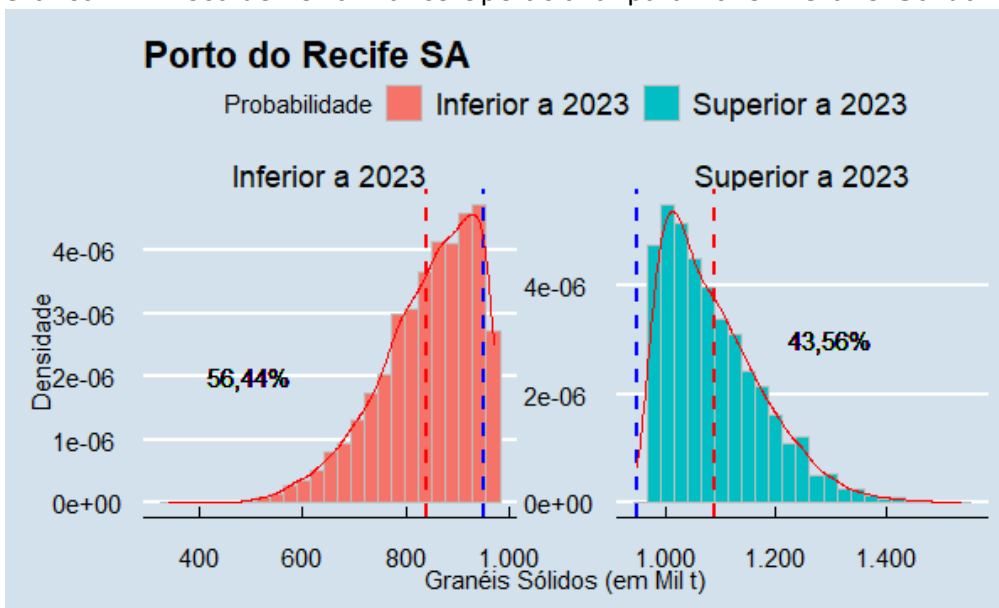
Para a análise em questão, a referida simulação foi realizada para cada um dos 12 meses de operação comercial da planta do Perfil Granel Sólido para o Porto do Recife. Contudo, por parcimônia, e a pretexto de não tornar esse texto demasiadamente enfadonho, até porque se trata de um argumento introdutório à análise de viabilidade econômica da movimentação de granéis sólidos, optou-se por apresentar a distribuição estocástica do acumulado para as projeções do ano de 2024. O Gráfico 41, a seguir, apresenta a probabilidade (ou risco) das movimentações de granéis sólidos de 2024 ficarem abaixo das de 2023:



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 41: Risco de Performance Operacional para 2023 – Granel Sólido



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Conforme observado, há um risco da ordem de 56,44% do Porto do Recife não repetir sua performance quanto a distribuição de granel sólido, o que é razoavelmente elevado e merece atenção.

10.2. PERFIL CARGA GERAL

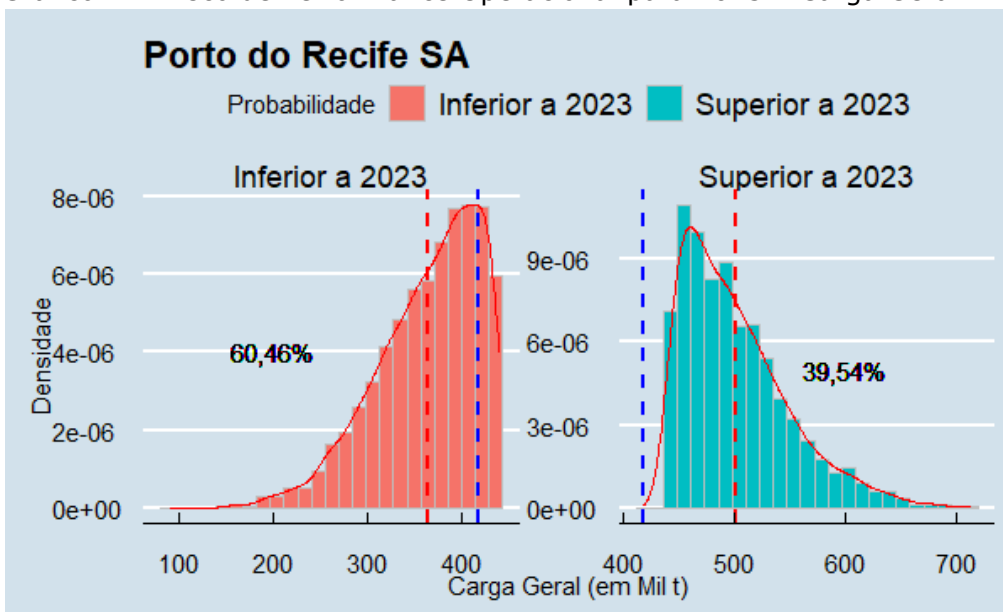
Utilizando-se de raciocínio idêntico, para o Perfil Carga Geral, a probabilidade dessas movimentações não performar o desempenho do ano anterior (2023) é de 60,46%, conforme figura abaixo:



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 42: Risco de Performance Operacional para 2023 – Carga Geral



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Contudo, ainda assim, há uma boa margem probabilística (39,54%) da marca de 2023 ser ultrapassada.

10.3. PERFIL GRANEL LÍQUIDO

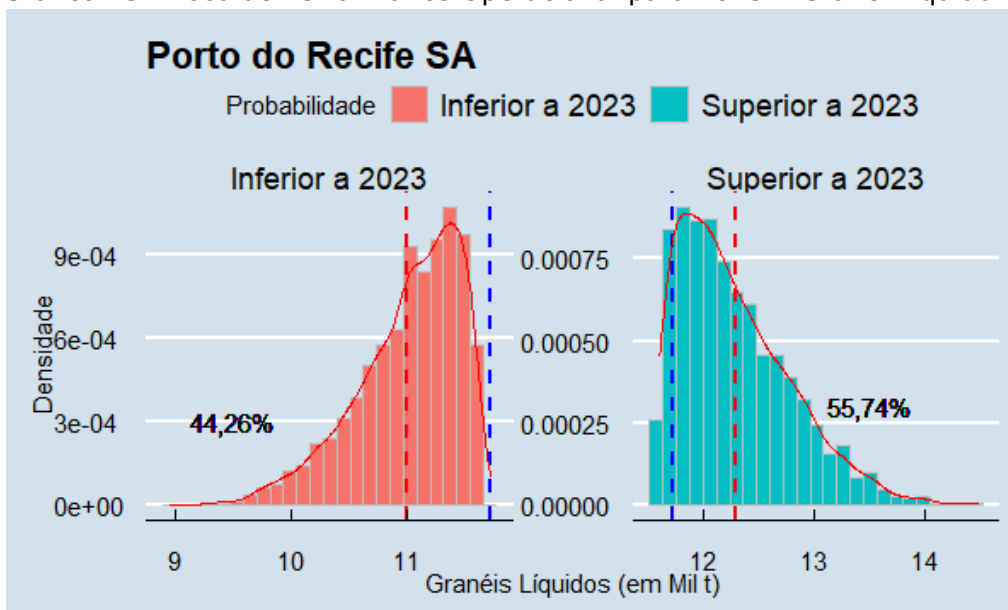
Por último o Perfil Granel Líquido, de movimentação mais modesta, porém de grande relevância socioeconômica, sobretudo em virtude das movimentações para Fernando de Noronha. Com relação ao seu risco de performance, é o que apresenta estimativas mais otimistas, quando comparado aos dois anteriores (GS e CG).



PORTO do RECIFE S.A.



Gráfico 43: Risco de Performance Operacional para 2023 – Granel Líquido



Fonte: Porto do Recife SA (R Programming)

Contudo, cabe uma ressalva importante. Os granéis líquidos operados no Porto do Recife podem “sofrer” uma majoração significativa em suas movimentações para 2024 e 2025 caso as negociações entre exportadores e importadores de álcool etílico tenham êxito. Na realidade, já em novembro e dezembro de 2022 houve os primeiros ensaios dessas novas acrescidas.

3ª PARTE: CONTROLE INTERNO E GOVERNAÇÃO CORPORATIVA

11. ESTRUTURAS DE CONTROLE INTERNO E GERENCIAMENTO DE RISCO

Em 31/05/2019, foi aprovado o Organograma da atual Estrutura Organizacional da Porto do Recife S.A., pela Deliberação do CONSAD, conforme ata de reunião ordinária nº 127, que cria a Assessoria de Conformidade e Gestão de Riscos, passando a se chamar, a partir de 24/04/2020, Assessoria de Conformidade – ASCON, consoante deliberação do CONSAD em ata de reunião ordinária nº138, permanecendo subordinada à Diretoria da Presidência - DIRPRE. Portanto, em consonância com a lei 13.303/2016, art 9º, §2º c/c do Decreto nº 47.087 de 2019, art 4º § 1º, a Porto do



PORTO do RECIFE S.A.



Recife S/A, realiza suas atividades de Controle Interno e Gestão de Risco e Governança por meio da ASCON.

A partir de então a ASCON, vem disciplinando o fluxo de ações, visando atingir a excelência na Governança Executiva, Gestão de Riscos e Controles Internos. Destaca-se, ainda, a área de Ouvidoria, responsável pelo canal de denúncias.

Toda estrutura sistemática de Gestão de Riscos e Controle Interno, está em conformidade com as exigências da Lei 13.303/2016, assim, encontram-se em fase de implementação

diversas medidas e mecanismos, visando atingir o maior nível de excelência possível nas ferramentas de Governança Corporativa.

A Assessoria de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno, promoveu, desde sua criação, uma série de ações de melhoria de Governança Corporativa, sempre objetivando estabelecer boas práticas, alinhadas ao entendimento dos órgãos fiscalizadores.

Entre as principais ações realizadas no período estão:

- I. Elaboração de Plano de Ação de adequação à Lei 13.303/2016 para o ano de 2024;
- II. Revisão do Código de Ética e Conduta;
- III. Continuidade a Comissão de Ética conforme previsão no Código;
- IV. Revisão da Política de Transações com Partes Relacionadas;
- V. Monitoramento Atualização da Página da LAI - (Atividade prevista no PACI);
- VI. Adequação do Site da Porto do Recife S.A. em consonância com o Guia de Padronização dos Documentos das Estatais;
- VII. Monitoramento das demandas dos Órgãos de Externos - (Atividade prevista no PACI);



PORTO do RECIFE S.A.



- VIII. Monitoramento das demandas dos Órgãos de Controle - (Atividade prevista no PACI);
- IX. Elaboração de Plano de Ação para implementação de Gestão de Riscos nas áreas da Porto do Recife S.A.
- X. Mapeamento Macro Processo Prestação de Contas na Porto do Recife S.A.;
- XI. Participação nas reuniões deliberativas da Alta Gestão;
- XII. Monitoramento ao atendimento dos Pontos de Controle do IAE e IAS da SCGE;
- XIII. Elaboração do PACI 2024 - Plano Anual de Controle Interno;
- XIV. Elaboração do RACI 2023 - Relatório Anual de Controle Interno.

A Assessoria de Conformidade Gestão de Riscos e Controle Interno vincula-se diretamente ao Diretor-Presidente da Empresa Porto do Recife S.A., além de exercer as suas competências estatutárias, sendo elas:

- I. Propor políticas de conformidade, gerenciamento de riscos e controle interno para a empresa Porto do Recife S.A., as quais deverão ser periodicamente revisadas e aprovadas pelo Conselho de Administração e comunicá-las a todo o corpo funcional da empresa;
- II. Verificar a aderência da estrutura organizacional e dos processos, produtos e serviços da empresa Porto do Recife S.A. às leis, normativas, políticas e diretrizes internas e demais regulamentos aplicáveis;
- III. Comunicar à Diretoria Executiva, aos Conselhos de Administração e Conselho Fiscal e à Coordenadoria de Auditoria Interna – AUDINT, a ocorrência de ato ou conduta em desacordo com as normas aplicáveis à empresa Porto do Recife S.A.;
- IV. Verificar a aplicação adequada do princípio da segregação de funções, de forma que seja evitada a ocorrência de conflitos de interesses e fraudes;



PORTO do RECIFE S.A.



- V. Elaborar, divulgar e verificar o cumprimento do Código de Conduta e Integridade, conforme o Art. 8 do Decreto nº 43.984, de 27 de dezembro de 2016, bem como promover treinamentos periódicos aos empregados e dirigentes da empresa Porto do Recife S/A sobre o tema;
- VI. Coordenar os processos de identificação, classificação e avaliação dos riscos a que está sujeita a empresa Porto do Recife S.A.;
- VII. Coordenar a elaboração e monitorar os planos de ação para mitigação dos riscos identificados, verificando continuamente a adequação e a eficácia da gestão de riscos;
- VIII. Estabelecer planos de contingência para os principais processos de trabalho da organização;
- IX. Elaborar relatórios periódicos de suas atividades, submetendo-os à Diretoria Executiva, aos Conselhos de Administração e Fiscal e à Auditoria Interna;
- X. Disseminar a importância da Área de Conformidade e Gerenciamento de Riscos, bem como a responsabilidade de cada área da empresa Porto do Recife S.A. nestes aspectos;
- XI. Analisar os procedimentos de controle com independência e objetividade, propondo medidas corretivas quando estes forem inexistentes ou se revelarem vulneráveis;
- XII. Propor normatização, sistematização e padronização de procedimentos de controle;
- XIII. Orientar os gestores no desenvolvimento, implantação e correção dos controles internos;
- XIV. Cientificar tempestivamente o dirigente máximo e o conselho de administração ou equivalente, sobre a existência de falhas ou ilícitos de seu conhecimento que sejam caracterizados como irregularidade ou ilegalidade;



PORTO do RECIFE S.A.



- XV. Elaborar o Plano Anual das Atividades de Controle Interno - PACI, observando as orientações da Secretaria da Controladoria Geral do Estado;
- XVI. Elaborar o Relatório Anual das Atividades de Controle Interno - RACI, observando as orientações da Secretaria da Controladoria Geral do Estado;
- XVII. Cumprir os procedimentos estabelecidos em decreto estadual, em outras normas regulamentares e em orientações e recomendações elaboradas pela SCGE;
- XVIII. Manter intercâmbio de conhecimentos técnicos com outras unidades de controle interno da Administração Pública;
- XIX. Monitorar a implementação das recomendações apresentadas pelos órgãos de controle na forma do Decreto Estadual N° 47.087/2019; e
- XX. Apoiar as ações da SCGE em atividades de controle interno e na intermediação das demandas oriundas dos entes responsáveis pela atividade de controle externo, no âmbito da sua atuação;
- XXI. Elaboração de normas e procedimentos administrativos a serem implantados na Porto do Recife S.A.;
- XXII. Desenvolver sistemas e técnicas que tem como objetivo principal aperfeiçoar o funcionamento da empresa Porto do Recife S.A.;
- XXIII. Efetuar programação e distribuição do trabalho, distribuição de espaço, análise de procedimentos, análise de esboço de formulários e técnicas de mecanização;
- XXIV. Elaborar Manuais, Formulários e Regulamentos que digam respeito à Organização, podendo solicitar apoio à área técnica;
- XXV. Elaborar e propor à Diretoria da Presidência a implantação de Processos e Sistemas Administrativos;
- XXVI. Elaborar Instrumentos Executivos Normativos e Diagnósticos Administrativo;



PORTO do RECIFE S.A.



XXVII. Realizar análises relacionados com a criação, transformação ou extinção de órgãos na Empresa, seu posicionamento na estrutura organizacional, bem como a definição de suas funções básicas, de modo a facilitar a coordenação e o desenvolvimento das atividades nas diversas áreas da Empresa;

XXVIII. Pesquisar, analisar e sistematizar os métodos, processos e rotinas administrativas, visando a racionalização dos serviços e maior eficiência operacional;

XXIX. Elaborar, rever e propor alterações nos regulamentos, regimento e demais instrumentos organizacionais da Empresa, por sua iniciativa ou compatibilizando propostas apresentadas pelas demais unidades, encaminhando-as à aprovação da Diretoria;

XXX. Pesquisar, analisar e sistematizar os métodos, processos e rotinas administrativas visando a racionalização dos serviços e maior eficiência operacional, orientando os diversos órgãos e pessoas quanto a sua implantação;

XXXI. Especificar e padronizar a elaboração dos formulários utilizados na Empresa, orientando a sua aplicação;

XXXII. Participar da elaboração da proposta orçamentária da Empresa Porto do Recife S.A.;

XXXIII. Exercer outras atividades correlatas definidas pelo Diretor ao qual se vincula.

Os órgãos de Governança, atualmente em funcionamento, são: Conselho de Administração, Conselho Fiscal, e o Comitê de Elegibilidade. Desta forma, atualmente todos os Conselhos e Comitês se encontram devidamente constituídos e em pleno funcionamento.

Entre as ferramentas de controle, destacamos o canal de denúncias acerca de violações ao Código de Ética e conduta desta empresa, que é administrado pela



PORTO do RECIFE S.A.



Ouvidoria da Porto do Recife S.A., tendo como atribuição o recebimento e tratativas das denúncias recebidas, encaminhando-as à Comissão de Ética, responsável pela apuração, desde que estejam presentes os elementos suficientes para tanto.

Possuímos também o canal de comunicação, também administrado pela Ouvidoria, onde o cidadão e/ou outras instituições, podem enviar sugestões, reivindicações, elogios, denúncias e solicitações de informações referentes aos serviços prestados pela Porto do Recife S.A.

Os contatos podem ser via e-mail: ouvidoria@portodorecife.pe.gov.br, por meio do telefone

(81) 3183-1800, ou no endereço da empresa: Praça da Comunidade Luso Brasileira, nº70 – Recife, Pernambuco – CEP 50030-280.

12. FATORES DE RISCO

A Assessoria de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle interno, tem como finalidade prever, tratar e atenuar os seguintes riscos:

- Risco de Imagem ou Reputação
 - Este tipo de risco ocorre quando a opinião pública sobre uma empresa é negativa, tanto pelas suas ações como por seus produtos ou ainda seu histórico;
- Risco Financeiro
 - Relacionam-se com as operações financeiras de uma empresa. São incluídos os riscos provocados por uma má gestão do fluxo de caixa e os riscos ligados a retornos abaixo do esperado nas transações financeiras e nos investimentos;
- Risco Legal
 - Engloba todas as ameaças as quais a empresa está vulnerável, em decorrência do mau cumprimento da legislação vigente. Interpretação errônea de dispositivos legais, acompanhamento



PORTO do RECIFE S.A.



desorganizado das obrigações e transações fraudulentas são algumas das possíveis causas de prejuízos financeiros decorrentes do risco legal;

- Risco Operacional
 - É definido como a possibilidade de ocorrência de perda resultantes de falha, deficiência ou inadequação de quaisquer processos internos envolvendo pessoas, sistemas ou de eventos externos e inesperados;
- Risco Socioambiental
 - É definido como a possibilidade de ocorrência de perdas decorrentes de danos socioambientais;
- Risco Estratégico
 - São riscos que afetam a estratégia de negócio ou os objetivos estratégicos de uma organização.

13. DESCRIÇÃO DA COMPOSIÇÃO E DA REMUNERAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO

A remuneração dos administradores, do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal é fixada conforme determinado em Assembleia Geral e obedece aos níveis vigentes no mercado de trabalho da região, respeitado o teto remuneratório fixado para a administração pública estadual. As demonstrações contábeis consolidadas, devidamente auditadas, e as remunerações dos empregados da Porto do Recife S.A., encontram-se disponibilizadas no site: <https://www.portodorecife.pe.gov.br/governanca-corporativa.php>

A remuneração adotada para diretores e administradores da Porto do Recife S.A. é compatível com níveis salariais do mercado de trabalho, na região e da administração pública no Estado de Pernambuco conforme tabela abaixo:



PORTO do RECIFE S.A.



ANEXO 2 - PORTARIA DIRPRE Nº 051/2022
QUADRO DISCRIMINADO DE CARGOS COMISSIONADOS E FUNÇÕES GRATIFICADAS
Vigência: 1º de junho de 2022

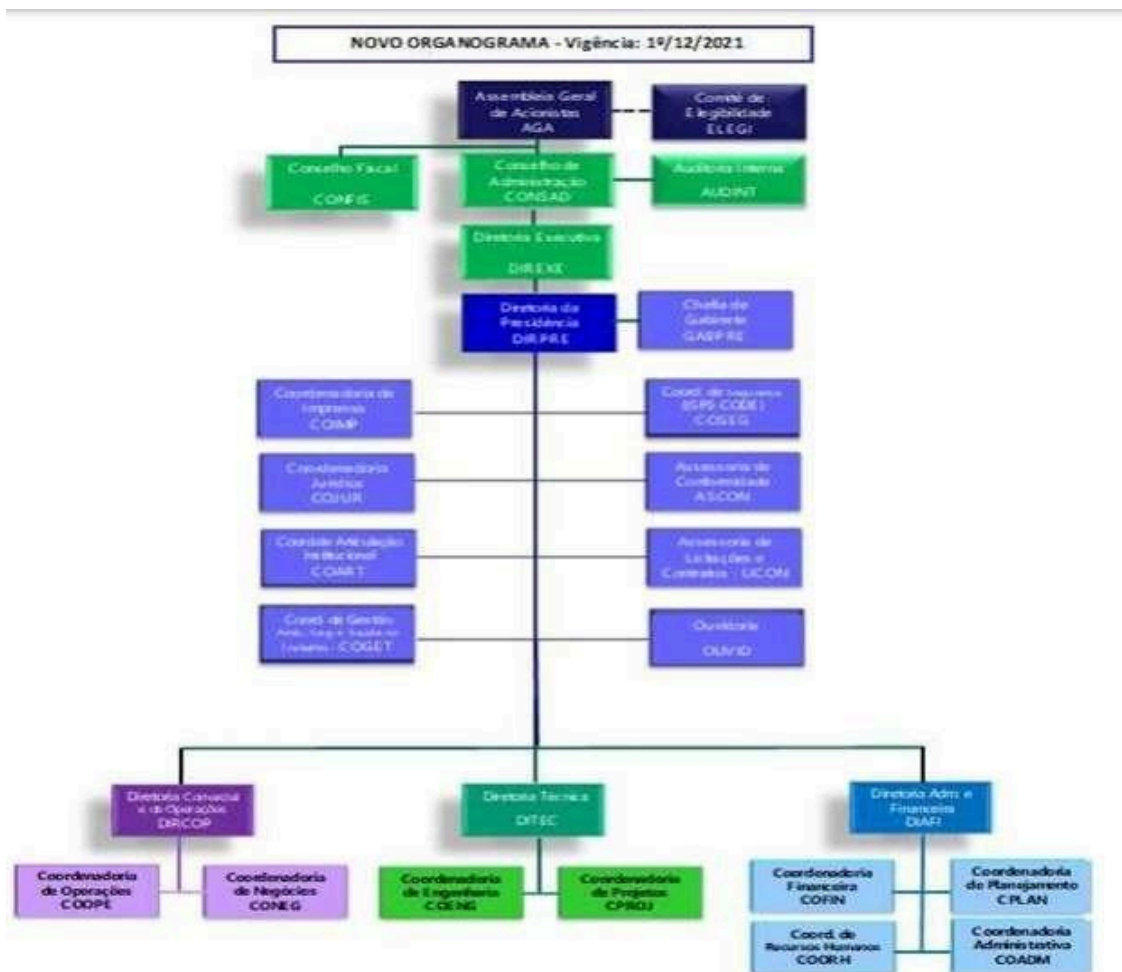
DENOMINAÇÃO	QUANT	SÍMBOLO	REMUNERAÇÃO – R\$			
			SALÁRIO	GRATIFICAÇÃO	TOTAL	TOTAL GERAL
CARGOS COMISSIONADOS:	-					
Diretor Presidente	1	DPR-1	1.213,86	10.924,73	12.138,59	12.138,59
Diretor Comercial e de Operações	1	DIR-1	1.213,86	9.710,87	10.924,73	10.924,73
Diretor Técnico	1	DIR-1	1.213,86	9.710,87	10.924,73	10.924,73
Diretor Administrativo e Financeiro	1	DIR-1	1.213,86	9.710,87	10.924,73	10.924,73
TOTAL GERAL	4					44.912,78

14. POLÍTICAS E PRÁTICAS DE GOVERNANÇA CORPORATIVAS

A estrutura de Governança Corporativa está atualizada em atendimento às necessidades do Decreto Estadual Nº 47.170, de 8 de março de 2019, da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, da Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013 e da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976 e demais legislações aplicáveis. Em síntese, os órgãos de Governança, em funcionamento, estão representados no organograma abaixo:



PORTO do RECIFE S.A.



Todas as unidades já foram implantadas com estabelecimento de itens relacionados à composição dos colegiados, prazo de gestão, vacância e substituição de membros, periodicidade e formato de reuniões, além das atribuições específicas dos diretores.

Conforme descrito no item 8, a Porto do Recife S.A. possui e aplica diversas políticas e práticas de governança, dentre as quais podemos destacar, Código de Ética e Conduta, Política de Divulgação de Informações, Política de Porta Vozes, Política de Transação com Partes Relacionadas, disponibiliza de forma transparente e contínua a remuneração de seus administradores e funcionários, divulga informações contratuais e todas as demais exigidas por força da Lei 12.527/11, possui Regulamento de Compras, Licitações e Contratos e atende aos requisitos da lei 13.303/2016, sempre revisando e revendo seus documentos inerentes à governança.



PORTO do RECIFE S.A.



15. CONCLUSÃO

O presente documento, de forma sucinta, tem por finalidade deixar explícito os compromissos de cumprimento de objetivos de políticas públicas da Porto do Recife S.A., definindo ações, informações fundamentais, em especial no tocante à composição, divulgação de informações relevantes, atividades desenvolvidas, classificação de políticas públicas, estrutura de controle interno, gestão de riscos e governança corporativa, dados econômico-financeiros além de objetivos e metas.

No decorrer do tempo, a Porto do Recife S.A. vem evoluindo, contudo, há um desafio constante de aprimoramento da gestão e de redução de custos e despesas operacionais, de forma a permitir a ampliação da capacidade de investimento, frente aos desafios que a empresa tem para ampliar sua infraestrutura e manter a competitividade

Em atendimento ao interesse coletivo que justificou a criação desta Carta, que demonstra, de forma pública, os compromissos de consecução dos objetivos das políticas públicas, contemplando os recursos empregados, as métricas de desempenho, bem como os impactos econômico-financeiros suportados por esta empresa no último exercício financeiro, a eficiência na gestão dos custos e, por fim, os benefícios para a sociedade, o Conselho de Administração da Porto do Recife S/A, declara que aprovou a Carta Anual de Políticas Públicas e Governança Corporativa, referente ao exercício de 2023, em conformidade com a Lei 13.303/2016.

Por fim, vale mencionar que conforme demonstrado, a Porto do Recife S.A. possui papel fundamental no desenvolvimento social do Estado de Pernambuco, pois é um grande propulsor da economia local, além de servir como plataforma de logística na distribuição e abastecimento de insumos para todo estado.

André Luís Férrer Teixeira Filho
Presidente do CONSAD

Thallyta Figuerôa Peixoto
Membro do CONSAD

Marcos Antônio Lins Siqueira
Membro do CONSAD

Ana Carolina Pessoa Cabral
Membro do CONSAD



PORTO do RECIFE S.A.



Isabely Sátiro Pádua
Membro do CONSAD

Bruno de França Bezerra dos Santos Santos
Membro do CONSAD

Denaldo de Jesus Coelho de Araújo
Membro do CONSAD

Delmiro Rodrigo da Cruz Gouveia
Diretor Presidente da Empresa
Porto do Recife

Severino Emanuel Mendes da Rocha
Diretor Administrativo e Financeiro
da Empresa Porto do Recife