

Competitividade e criação de emprego

O que podem fazer os portos?

O papel dos portos para apoiar a competitividade da economia portuguesa e a criação de emprego é a questão que o autor aborda nesta edição da revista, adiantando que ainda há muito trabalho para fazer.

Vitor Caldeirinha Presidente da Direção da ADPERSIT

OS PORTOS PORTUGUESES tiveram uma evolução importante nos últimos anos, com melhorias muito significativas nas infraestruturas e investimentos, na concessão da operação portuária a privados, na comunicação e imagem, na forma como passaram a acompanhar diretamente as necessidades dos clientes, carregadores e armadores, e das cadeias logísticas, nas relações com os países da CPLP, na maior integração logística marítima e terrestre e com os modos de transporte, em alguma colaboração entre portos, nos sistemas de informação, na sua situação financeira e controlo de custos, na redução real de taxas, na eficiência dos terminais, nas ligações regulares e nas condições ambientais e requalificação ribeirinha. Foi de facto um salto importante que se vê.

Apesar disso, há muito mais trabalho para fazer. Não se pode dizer que está tudo feito, para depois se cruzar os braços. É importante que a comunicação dos portos não transmita a ideia de se chegou à perfeição e nada se pode fazer melhor, uma vez que quando se compara com a Europa, por muito que tenhamos avançado, os portos portugueses estão ainda num patamar muito inferior aos congéneres, tendo sido até ultrapassados por alguns portos do Norte de África, como é o caso de Tanger. Ou seja, é importante identificar o que pode e deve ser melhorado, alterado, desenvolvido para podermos dar novo salto, mas desta vez para igualarmos os países concorrentes, que também não pararam. Portugal encontra-se numa situação de crise financeira, importando inverter esta situação através da melhoria da competitividade no longo prazo, procurando aproximar-se do resto da Europa nos níveis de criação de valor,

emprego e salários, o que passa pela mudança no desempenho dos portos no âmbito das cadeias logísticas globais.

As tendências de longo prazo apontam para diversos cenários que passam pela mudança nas fontes de energia e crescente preocupação com o ambiente, bem como pela crescente importância da China, Índia, África do Sul, Rússia e Brasil, não só como produtores e mercados emergentes para as exportações, mas também como investidores globais, o que vai afetar os sistemas de transporte e logísticos mundiais. Independentemente de estarmos a caminhar para um maior individualismo ou transporte de massa, para uma maior abertura dos mercados ou protecionismo, para uma maior importância das megacidades e da tecnologia ou do desenvolvimento regional, os portos e o transporte marítimo terão certamente grande importância no futuro.

Apesar da distância ao centro da Europa e da reduzida massa crítica, a localização geoestratégica de Portugal deve ser aproveitada como vantagem competitiva, permitindo a aposta num cenário que transforme o País num Hub de distribuição dos fluxos de pessoas, cargas e bens entre a Península Ibérica/Europa e o resto do mundo, em especial com o Atlântico. Esta estratégia é fundamental para aumento do nível de conectividade global da economia portuguesa e, assim, da sua competitividade no mundo, com efeitos nas exportações e na atração de investimento estrangeiro.

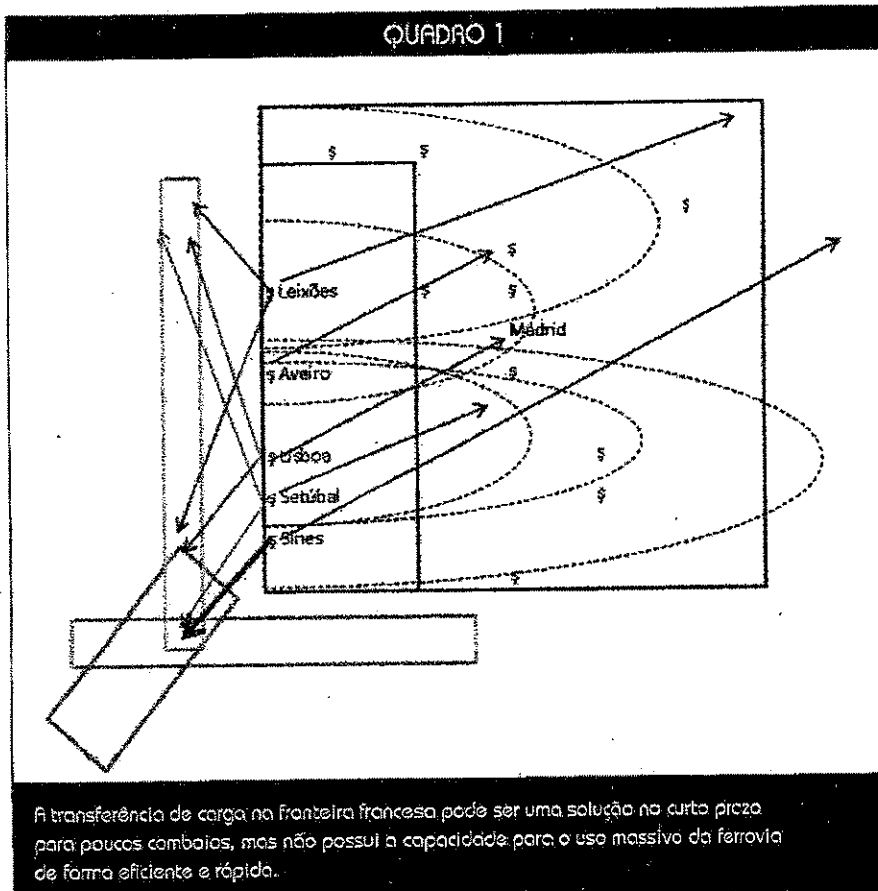
Os novos terminais de Tânger e Algeciras impuseram-se no segmento do transshipment, com uma boa localização, grandes dimensões e fortes economias de escala. Mas Portugal possui também localização privilegiada no cruzamento do Mediterrâneo com o Atlântico para ser um hub de contentores, o que

permite um papel diferente com a emergência dos países da CPLP, África e Brasil. Portugal não pode continuar atrás de Espanha e Marrocos em termos portuários, devendo acompanhar ou mesmo ultrapassar os seus vizinhos.

O potencial marítimo global deve ser integrado com o sistema de transportes terrestres português, ibérico e europeu, através do investimento, no longo prazo, em grandes corredores continentais a partir dos portos, que alarguem o hinterland a Espanha e liguem Portugal ao resto da Europa, como alternativa à rodovia, de forma compatível com o que se está a fazer em Espanha. Em especial, é importante que tudo o que se faça em Portugal tenha em conta o desenvolvimento da ligação ferroviária em bitola europeia, que se está a desenvolver em Espanha. A bitola não é a questão principal a curto e médio prazo, mas deve estar incluída/pensada em todas as soluções de curto e médio prazo, evitando custos futuros duplicados a longo prazo para as gerações seguintes. A transferência de carga na fronteira francesa pode ser uma solução no curto prazo para poucos comboios, mas não possui a capacidade para o uso massivo da ferrovia de forma eficiente e rápida. (ver quadro1)

A infraestrutura terrestre deverá ligar os portos através da ferrovia à rede de plataformas logísticas e portos secos que sejam portarias avançadas dos portos portugueses no interior do território nacional e em Espanha, para alargamento do hinterland portuário para os tráfegos atlânticos, formando bipolaridades com os portos portugueses, ligados através do transporte de massa. Por outro lado, devem ser implementadas plataformas logísticas e industriais francas junto aos portos principais, à semelhança do que sucede noutros países, aproveitando a escala direta dos gran-

QUADRO 1



des navios, onde as mercadorias podem ser manipuladas, para acrescentar valor, criando emprego, atraindo investimento estrangeiro e cadeias logísticas globais e ibéricas. Importa, por exemplo, que a carga dos contentores possa ser desconsolidada nos portos e ter distribuição ibérica, à semelhança do que sucede atualmente nos portos espanhóis.

Se compararmos com rigor os portos portugueses com os congêneres europeus, ou mesmo espanhóis e Marroquinos, verificamos que carecem de aumento importante nos níveis de eficiência, conectividade e competitividade, que não é possível apenas com uma melhor gestão ou maior produtividade da mão-de-obra, que hoje em dia já está maximizada com o que existe, mas sim através da criação de massa crítica, economias de escala e integração nas redes logísticas globais de primeiro nível.

Os portos portugueses devem aproximar-se das melhores práticas mundiais e europeias, integrando-se de forma adequada nos sistemas principais de transportes internacionais, articulando a ferrovia, a rodovia e o transpor-

te marítimo e servindo de forma mais competitiva as empresas localizadas em território nacional. No médio e longo prazo, devem melhorar o seu papel enquanto pólos de desenvolvimento e, alguns, como hubs principais de transshipment marítimo e trânsito terrestre, no âmbito dum sistema integrado de transportes competitivo e conectado ao resto do mundo.

O conjunto dos portos portugueses fica aquém do movimento de contentores de qualquer um dos três principais portos espanhóis. Possuem, em termos relativos, terminais de pequena dimensão, sem massa crítica que permita a atração de muitas linhas com grandes navios de escala direta para todos os destinos necessários à competitividade da economia, obrigando a um custo adicional de deslocação suportado pelas empresas exportadoras, por terra ou mar, até aos hubs do sul de Espanha ou do norte da Europa.

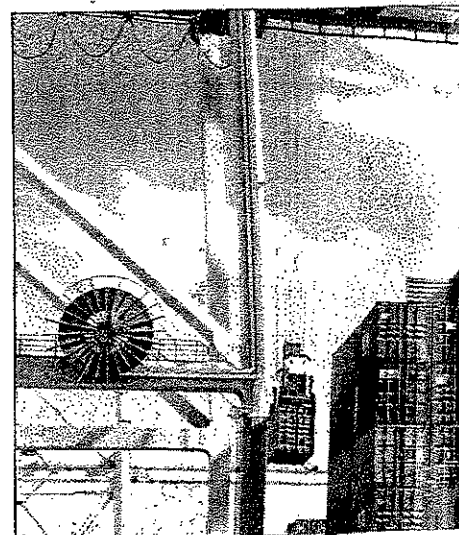
É preciso olhar além do dia-a-dia e do próprio umbigo ou terminal, colocando-se nos olhos do País, do interesse público nacional e dos clientes, para podermos ver o que se passa

lá fora e procurar, com ambição, mas com os pés bem assentes no chão, perceber com poderão os portos fazer mais pelo País do que fazem hoje em dia.

Portugal está dividido em duas regiões económicas principais que se alargam por uma área com um raio de cerca de 50/100 quilómetros em torno das cidades de Lisboa e do Porto. As suas necessidades energéticas, alimentares, matérias-primas, exportação de produtos e importação são satisfeitas pelos principais portos de cada região. Ou seja, os portos de Leixões e Aveiro servem principalmente o hinterland norte e os portos de Lisboa, Setúbal e Sines servem o hinterland sul, localizado em redor da região de Lisboa, embora Sines tenha ganho mercados externos.

Considerando o contexto económico e uma perspectiva estratégica no que respeita à conectividade e competitividade do País, os portos portugueses devem ter um conjunto de objetivos e ações coordenadas, articulando recursos, políticas e visões, incentivando as exportações e promovendo a atração de investimento. Devem objetivar ainda a modernidade, produtividade, eficiência, sustentabilidade, economias de escala, concorrência entre terminais concessionados, alargamento do hinterland ibérico e integração com as cadeias logísticas intercontinentais, comparando-se com os melhores portos internacionais em termos de custos, tempos, fretes, destinos e frequências.

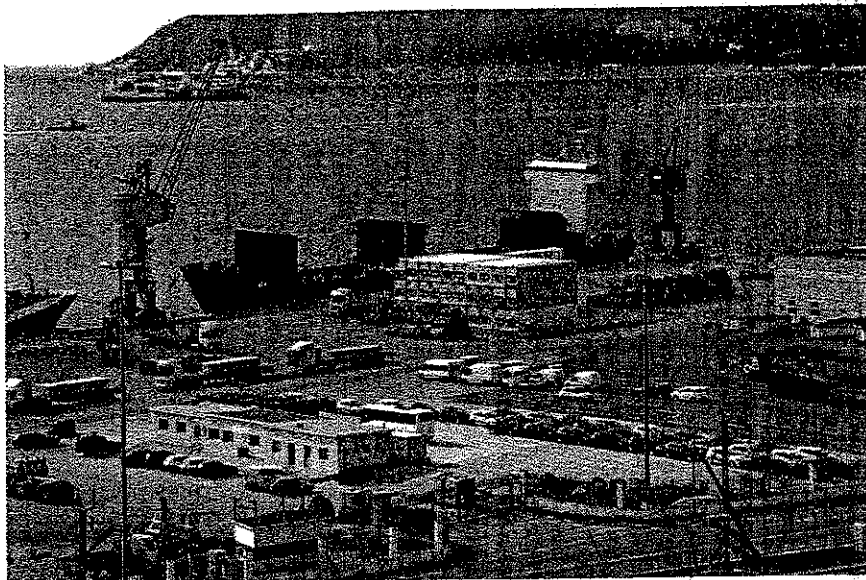
A gestão do porto deve passar a considerar, além dos tradicionais objetivos financeiros, também o aumento dos volumes e a redução dos custos de passagem pelo porto e dos fre-



tes de transporte marítimo até aos destinos pretendidos pelas empresas. No atual modelo, têm existido muitas lacunas na coordenação de investimentos, da regulamentação e das funções e atividades de cada porto, que importa ultrapassar.

Alguns dos principais pontos fracos dos portos portugueses continuam a ser:

- Falta de coordenação estratégica no planeamento, investimentos, marketing e desenvolvimento dos portos;
- Falta de coordenação na regulamentação, nos sistemas de informação e na gestão de recursos comuns;
- Falta de massa crítica administrativa e na gestão do conhecimento técnico-portuário e de massa crítica de mercadorias nos terminais de contentores relativamente ao mercado de Espanha;
- Hinterland reduzido, pouco além da fronteira espanhola, quase como portos de ilha, impedindo o ganho de eficiência em condições semelhantes aos portos espanhóis;
- Tirando Sines, aposta generalizada de cada autoridade portuária em vários pequenos terminais, com fundos limitados apenas para navios feeder;
- Acessibilidades ferroviárias deficientes no interior dos portos e para o hinterland nacional e espanhol e quase inexistência de plataformas logísticas e zonas francas;
- Reduzida integração dos portos portugueses com as cadeias logísticas ibéricas;
- Falta de zonas para expansão de grandes terminais portuários com fundos marítimos para grandes navios, com áreas logísticas e industriais adjacentes;



Mas, afinal o que devem fazer os portos pela competitividade do País, criação de emprego e bem-estar? Como podem cumprir o seu papel no apoio às exportações e como pólos de desenvolvimento e atração de investimento? A localização geoestratégica de Portugal deve ser aproveitada para aumentar a conectividade do País aos mercados globais através dos portos, criando hubs de transshipment e de trânsito ibérico, com vista a atrair navios de grandes dimensões em escalas diretas intercontinentais e criar massa crítica que proporcione eficiência e competitividade. Ou seja, tem que se inverter por completo o conceito anterior de portos em Portugal, copiando o que os nossos vizinhos fazem em Espanha e Marrocos. Não é preciso inventar nada. Não podemos é ficar mais tempo para trás.

Mas isto é possível? Há procura? Para que serve? Como fazer? A procura é global para portos de transshipment e a nossa localização é tão boa como a dos nossos vizinhos, faltando-nos apenas visão global para agir localmente ou, pelo menos, copiar os bons exemplos. E isto serve para termos os grandes navios a escalar os portos nacionais. Sines e talvez outro mais a Norte. Mas não se pode dispersar, pois há que aproveitar economias de escala. A concorrência faz-se não entre portos, mas entre terminais e entre linhas num mesmo terminal e beneficiando as empresas localizadas em território nacional, em especial em zonas francas junto a esses portos. Estes portos devem ter bons acessos e amplas áreas logísticas e industriais disponíveis em espaço adjacente, com vista a atrair investimento

estrangeiro e nacional, em busca de ligações próximas baratas para todos os grandes portos do mundo, de forma competitiva, criando emprego. Mas todas as empresas portuguesas exportadoras beneficiam destas ligações diretas e frequentes em grandes navios com fretes baixos, tornando-se mais competitivas. Assim, importa apostar fortemente, no médio e longo prazo, em portos de maiores dimensões, com boas acessibilidades marítimas e ligações terrestres ao hinterland português e espanhol, bem como com largas áreas de expansão de terra-pletos e zonas francas de atividades logísticas e industriais, que constituam pólos de desenvolvimento. Importa inverter os principais pontos fracos e criar terminais de grandes dimensões, em parceria com operadores e/ou armadores globais e locais, que gerem massa crítica e economias de escala ao nível dos melhores do mundo, em especial em Sines.

Importa perceber que se num porto está a aumentar determinada carga importante para o País, e se não tem espaço, pode ser mais barato e vantajoso deslocalizar algumas funções de menor importância para portos secundários próximos, com vista a dar espaço à movimentação de cargas em crescimento. Para isso, é necessário articular as estratégias entre portos próximos. Deste modo, os portos com hinterlands semelhantes devem ser pensados e desenvolvidos em conjunto, no médio e longo prazo, designadamente nos subconjuntos de portos do Norte e portos do Sul, concertando estratégias para cumprir o seu papel no desenvolvimento do País.

