

12/12/2011

Qual o papel do setor marítimo-portuário? À procura de novos mercados para potenciar exportações

Em altura de crise, o Mar é unanimemente reconhecido como um dos principais e potenciais catalisadores da economia nacional. Estes tempos são também de oportunidade para o setor marítimo-portuário nacional, sendo que a aposta em novos mercados e na dinamização das exportações são objetivos mais que estabelecidos pelos agentes económicos e pelos portos. Atualmente, o transporte marítimo é responsável por cerca de 80 por cento do tráfego de mercadorias internacional. No entanto, os valores que representam esta percentagem estão muito abaixo do potencial de um país que vê “passar à sua porta” grande parte dos fluxos internacionais marítimos.



Grande parte dos agentes económicos do setor tem vindo, ao longo dos últimos anos, a alertar para o facto de Portugal, nos últimos 30 anos, não ter olhado para o Mar como um recurso importante da sua economia. Recentemente, e após da elaboração do estudo sobre o Hypercluster da Economia do Mar, realizado pela Associação Comercial de Lisboa, e das próprias palavras dos mais altos representantes da nação, o Mar voltou a estar na ordem do dia.

Em relação ao setor marítimo-portuário, este representa um papel extremamente importante, não só na chamada “economia do mar” como também na economia nacional. Grande parte das mercadorias chega por via marítima e, ao nível das exportações, também a quota de mercado do transporte marítimo tem vindo a aumentar, principalmente no que se refere aos

mercados do Brasil e dos PALOP. Os portos nacionais constituem fatores determinantes na nossa economia e desempenham um papel de crescente importância na transferência de mercadorias para o transporte marítimo, incentivando o transporte intermodal e tornando o sistema de transportes menos congestionado e dispendioso. Apesar do reconhecimento, por parte dos agentes económicos, dos vários investimentos realizados nos portos e infraestruturas portuárias nos últimos anos, é opinião generalizada, que faltou uma maior coordenação e estratégia a nível tutelar.

A visão dos Portos Nacionais

Para a Administração do Porto de Lisboa (APL) “os portos portugueses evoluíram muito nos últimos anos e, com os processos de concessão ocorridos e investimentos realizados, os serviços portuários oferecidos são, atualmente, de elevada qualidade, tendo capacidade de concorrer com a oferta estrangeira, nomeadamente a espanhola”. A APL revela ainda que “tal é a importância dos portos na exportação do produto nacional que relevantes indústrias exportadoras, como sejam a Autoeuropa e a Cimpor, estão instaladas nas proximidades de um porto, neste caso Setúbal e Lisboa, respetivamente, minimizando-se assim significativamente o tempo entre a produção e a colocação dos produtos no mercado. Esta realidade permite reduzir custos e contribuir efetivamente para um aumento da eficiência de toda a cadeia de transportes”. Já o porto de Sines (APS) assume-se como responsável pela maior quota-parte do tráfego internacional a nível marítimo-portuário, revelando que “em 2010, o Porto de Sines atingiu cerca de 5 milhões de toneladas em carga de exportação, tornando-se o principal porto exportador do país. Cresceu 135 por cento nas exportações desde 2004, altura em que entrou em operação o Terminal XXI”.



A APS diz igualmente que “com os índices de crescimento de algumas economias mundiais, como a brasileira e de alguns países do Extremo Oriente, e oferecendo o Porto de Sines ligações regulares directas a estes mercados, abre-se uma janela de oportunidade para as empresas nacionais, que podem beneficiar de excelentes condições de transporte, em tempo e custo, aumentando a sua competitividade em mercados externos”. Também a APDL – Administração dos Portos de Douro e Leixões, revela que no primeiro semestre do ano, “a carga exportada através de Leixões aumentou 24 por cento, totalizando cerca de 2 750 mil toneladas. Os principais destinos da carga exportada a partir de Leixões durante este período foram Angola, Estados Unidos da América, Reino Unido, Holanda, Espanha e Argélia”, revelando uma tendência de crescimento comum a todos os portos nacionais, em resultado do aumento das exportações. Os três principais portos nacionais concordam ainda que é necessário ter capacidade para manter e atrair novos mercados, especialmente aqueles que registem taxas de crescimento mais elevadas, e aumentar o seu hinterland, potenciando assim o seu contributo para a cadeia de transporte onde está inserido. Mas para que tal aconteça, é obrigatório criar valor acrescentado, tal como refere a APL, “um porto, como qualquer organização, só tem razão de existir enquanto gerador de valor para os stakeholders. E para que tal suceda importa apostar nas suas vantagens competitivas sustentáveis, na inovação, numa boa gestão de processos, numa cultura mais empresarial menos avessa ao risco e mais centrada nos fatores chave para essa criação de valor”.



Para o porto de Sines “é necessário continuar a apostar em aumentar as ligações marítimas existentes e seus operadores, garantindo uma maior oferta portuária. Por outro lado, é fundamental a melhoria contínua dos serviços disponíveis. Neste contexto a APS não tem poupado esforços no sentido de fazer evoluir a JUP para uma Janela Única Logística, alargando o âmbito do sistema ao transporte terrestre até à porta do cliente do porto”. Mas

Sines adianta ainda um fator bastante importante ao nível das operações portuárias que é o “o desenvolvimento de Sistemas de Informação que permitam agilizar as operações portuárias, funcionando 24 horas por dia, antecipando o despacho dos navios e das mercadorias, obtendo ganhos em custos e tempos”.

A APS assume que para que os portos sejam efetivamente facilitadores das exportações, têm de estar ligados diretamente aos principais mercados de produção e consumo, de forma a permitir reduzir os custos de transporte, e dá o exemplo do Terminal XXI que “oferece ligações diretas semanais a todos os continentes, nomeadamente a mercados importantes como os do Extremo Oriente, Europa, América do Sul, Estados Unidos e Canadá, sendo esta uma mais-valia dos produtores nacionais para a exportação.

Uma das medidas assumidas pelos três portos nacionais e que, nos últimos anos tem vindo a dar excelentes resultados, é a promoção das respetivas infraestruturas portuárias em feiras internacionais e visitas de trabalho, como forma de angariar novos clientes e mercados. A maior parte das vezes, estas ações são concertadas entre o porto e a sua comunidade portuária como relata a APDL. “Em parceria com os concessionários TCL e TCGL, temos desenvolvido conjuntamente uma dinâmica comercial agressiva para a promoção do Porto de Leixões nos principais mercados internacionais. As diversas iniciativas desenvolvidas, no que diz respeito à participação em feiras internacionais de logística, como é o caso da Intermodal em São Paulo; da Feira Internacional de Argel; da Transport Logistic em Munique, ou da FACIM em Moçambique, onde o Porto de Leixões irá estar presente com um stand pela primeira vez no próximo mês de Setembro; e na organização de eventos com carácter internacional, como a Conferência o Porto de Leixões e

Por: Pedro Costa Pereira

Fonte: