



DEBATE

CONCORRÊNCIA NO SETOR PORTUÁRIO

Auditório Alto dos Moinhos | Lisboa

26 | JAN '16

Iniciativa:

transportes
em revista

**A Concorrência no Sector Portuário
e o Estudo da AdC: a visão da AAMC.**

TRANSINSULAR / Miguel de Paiva Gomes

1. Nota introdutória.

O Estudo da AdC tem a virtualidade de demonstrar a importância dos portos nacionais para o desenvolvimento da economia e das empresas.

Defende ainda que “A promoção de condições de concorrência no sector portuário .. é um instrumento fundamental para garantir a eficiência e a qualidade de funcionamento do sector portuário nacional ...”, com o que não podemos deixar de estar de acordo.

Enquanto armador e representante da Associação de Armadores da Marinha de Comércio pretendemos antes de mais portos **eficientes e eficazes**.

Será que os portos portugueses são eficientes e eficazes?

2. Questões metodologias

O Estudo da AdC padece de dois erros metodológicos capitais que o afetam de modo transversal.

- Baseia-se numa amostra muito reduzida de inquéritos recebidos extrapolada para um universo demasiado grande.
- Parte de um pressuposto que deveria ter sido o seu objeto de análise e alvo das suas conclusões. O Estudo dá como adquirido aprioristicamente que os portos nacionais têm problemas de concorrência e que o sector portuário funcionaria melhor num mercado fracionado do que num mercado concentrado e regulado.

3. O sistema portuário nacional é dinâmico

Desde 2005, e enquanto a economia portuguesa decresceu a uma taxa média de -0,4%

a carga transportada em contentores cresceu á taxa média anual de **+11,6% em Portugal.**

+2,8% em Espanha
+3,1% no conjunto da União Europeia

No período 2010/2014, quando a economia portuguesa atravessou uma das suas piores crises das últimas décadas, decrescendo à taxa média anual de -1,7%, o Sistema Portuário nacional, no conjunto de todas as mercadorias movimentadas, cresceu à média de **+6,22%** (dados do IMT e do INE).

O sector portuário é dinâmico.

4. Rentabilidade económica e financeira

A AdC compara os portos portugueses com certos portos espanhóis para concluir que aqueles são demasiado rentáveis..., o que faz indevidamente.

Em primeiro lugar, porque a actividade de muitos portos espanhóis é substancialmente diferente, essencialmente o transhipment de contentores.

Por outro lado a AdC comparou concessões portuárias em Portugal com administrações portuárias espanholas.

O EBITDA dos terminais portuários a nível mundial oscila entre 20% e 45%, isto para um EBITDA médio dos terminais portugueses de 24,65%.

5. Preço, eficiência, eficácia e prazos das concessões

O preço, embora importante, não é determinante. Os donos das cargas procuram canais logísticos eficientes e eficazes cuja apreciação se faz em termos de “Punctuality and Fiability” e onde o “Compressing Time” é a variável condutora do negócio.

Um porto pode praticar preços mais elevados nos seus serviços portuários e ser mais competitivo.

O **Logistics Performance Index** (que mostra o desempenho logístico de 166 Países e o Banco Mundial tem feito a sua análise nos últimos 14 anos) revela que Portugal está entre os 20% de Países com melhor desempenho logístico a nível Mundial, o que merece a classificação de ***Logistics Friendly !***

5. Preço, eficiência, eficácia e prazos das concessões (Cont.)

Os portos portugueses, para manterem elevados níveis de qualidade, eficiência e eficácia necessitam de grandes investimentos, sendo os prazos de retorno desse investimento muito alargados.

Não nos parece razoável sugerir a atomização dos agentes dentro dos portos como meio de garantir a sua eficiência quando a tendência é a concentração para a necessária obtenção de economias de escala.

A especialização dos terminais parece-nos condição absolutamente crítica para a eficiência e a eficácia dos portos.

5. Preço, eficiência, eficácia e prazos das concessões (Cont.)

Para garantir a eficiência e a eficácia dos portos sugerimos:

- Os resultados positivos das Administrações portuárias devem ser reinvestidos nos portos para permitirem a redução da factura portuária;
- A Regulação e a Supervisão Portuárias devem garantir a eficiência e a eficácia do Sistema Portuário Nacional;
- Não se devem criar obstáculos à adaptação de cada porto à evolução verificada nos vários modos de transporte;
- Não se deve confundir “posição dominante no mercado” com situações em que a concentração é necessária para que o operador ganhe massa crítica e envergadura financeira para investir na modernização dos portos.

6. As Conclusões do Estudo AdC.

Não há congestionamento dos Portos em Portugal.

É essencial que os portos estejam próximos da sua capacidade máxima porque só assim se consegue a rentabilização dos activos necessária à sua competitividade.

Não existem restrições no acesso à actividade portuária: as concessões são atribuídas por concurso internacional c/o acontece com todas concessões de transportes em geral e portuárias em particular, não apenas em Portugal mas em todo o Mundo.

Desconhecemos qualquer risco ou discriminação no acesso às infraestruturas portuárias.

7. As recomendações da AdC

7. Recomendação 1: **(Re)definição do modelo de governação dos portos**

Concorda-se globalmente com as 4 sugestões feitas no âmbito desta recomendação.

- Foi já criada a Autoridade da Mobilidade e Transportes (AMT), facto que se considera positivo.

7. Recomendação 2: **(Re)definição do modelo de concessões**

Prazos mais curtos e rescisões antecipadas da concessões traduzir-se-ão em:

- Contenção nos investimentos a fazer pelos concessionários e a probabilidade de aparecimento de concessionários menos experientes, ambos com reflexo negativo na eficiência dos terminais e na qualidade dos serviços prestados;
- Inevitáveis aumentos dos preços a praticar aos clientes.
Se assim não fosse, na generalidade dos países europeus não eram praticados prazos iguais ou superiores aos praticados em Portugal.

7. Recomendação 3: **(Re)ajustamento do modelo de rendas das Administrações Portuárias**

A AdC sugere e bem a redução das rendas pagas pelos concessionários, as quais oneram significativamente a factura portuária.

No entanto, em vez de sugerir que a redução das rendas seja reflectida na redução da factura portuária, sugere antes que se proceda à redução do prazo das concessões.

7. Recomendação 4:

Liberalização do acesso aos mercados dos serviços portuários

Concorda-se com as 3 primeiras sugestões constantes desta recomendação, não podendo, contudo, concordar-se com os pontos (i) e (iii) da 4ª sugestão,

Alínea (i) – Em Portugal há um problema geral de escala na actividade económica que também se revela no sector portuário e que o Estudo ignorou.

Se forem criados mais terminais o volume de cargas operado em cada um deles diminui, com a inevitável diminuição da eficiência, do aumento dos custos de Movimentação e conseqüente aumento dos preços a pagar pelos clientes.

Alínea (iii) – Como já foi dito e repetido, a redução de prazos implica redução dos investimentos e um inevitável aumento dos preços a praticar.

7. Recomendação 5: **Reforço da transmissão de custos ao longo da cadeia de valor do sector portuário (pass-through)**

Concorda-se globalmente com as sugestões feitas no âmbito desta recomendação.

8. Conclusão.

O sector portuário português deve funcionar em mercado concentrado e regulado, e não em mercado fragmentado.

Apenas assim é possível obter-se a eficiência e a eficácia de que os clientes dos portos necessitam.

A regulação e o regime das concessões são garantes da concorrência intraportuária e interportuária.