



RELATÓRIO

Portos crescem nos países em desenvolvimento

■ Apesar do crescimento dos portos e do transporte marítimo, o preço do petróleo, as tecnologias amigas do ambiente e a evolução dos países em desenvolvimento geram incerteza, refere o “Review of Maritime Transport 2015”

Em 2014, a quota de rendimento dos portos de contentores dos países em desenvolvimento atingiu os 71,9%, na sequência de um crescimento que, embora marginal (0,2%), confirmava uma tendência que se mantém nos portos das economias em desenvolvimento. Os dados constam do “Review of Maritime Transport 2015”, um relatório sobre transporte marítimo produzido pela Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development). Aí se conclui que a tendência reflecte um aumento do comércio dos países do hemisfério sul entre si, motivada pela participação crescente das economias em desenvolvimento nas cadeias de

valor globais e pela evolução positiva dos contentores como meio de transporte dos granéis sólidos. Também se refere que a carga contentorizada representa mais de 50% do comércio marítimo mundial em valor e um sexto em volume.

De acordo com o documento, é a China que movimenta mais carga, quer em volume por tonelada métrica, quer em TEUs. Em 2014, os portos chineses movimentaram 12,45 mil milhões de toneladas de carga, mais 5,8% do que em 2013. A carga contentorizada cresceu 6,4%, para 202 milhões de TEUs, e no primeiro trimestre deste ano registou-se um movimento de 49 milhões de TEUs, mais 7,3% do que em igual período do ano anterior, «muito devido a uma recuperação na economia dos Estados Unidos»,

refere o relatório. A UNCTAD identifica também os 10 portos de maior produtividade em todo o mundo (dados de 2014). Todos se situam na Ásia e seis são na China, reflectindo a importância da região como hub comercial (sendo o principal o de Jebel Ali, nos Emiratos Árabes Unidos). E estão também na Ásia os 10 terminais com maior produtividade mundial, sete dos quais na China (embora o principal seja o de Yokohama, no Japão). São também identificados os principais operadores de terminais, com a PSA International à cabeça, que movimentou 65,4 milhões de TEUs em 2014 (dos quais 33,6 milhões no porto de Singapura), mais 5,5% do que no ano anterior. Curiosamente, este operador, que tem um portefólio de actividade em 16 países de três continentes, não opera terminais em África, Austrália e América do Norte. Dados da empresa citados pela UNCTAD registam receitas de 3,8 biliões de dólares (3,4 mil milhões de euros) do grupo PSA em 2014, embora os seus portos registem uma ligeira quebra. Em segundo lugar, por quota de mercado, está a Hutchinson Port Holdings Trust. «Com operações na China, incluindo Hong-Kong, não é um operador geograficamente diversificado, ao contrário de outros operadores de terminais», afirma a UNCTAD. Em 2014 movimentou 24,2 milhões de TEUs, mais 6,3% do que em 2013 e as receitas aumentaram 1,9%, para 1,63 biliões de dólares (1,47 mil milhões de euros). O relatório também menciona a APM Terminals, presente em 39 países e com a maior receita em 2014 (4,5 biliões de dólares ou 4 mil milhões de euros, mais 2,7% do que em 2013), apesar das quebras substanciais nos negócios da Rússia, causadas pelo impacto das sanções internacionais impostas à Federação Russa em 2014, na sequência do conflito na Ucrânia. Também é mencionada a DP World, a operadora com o negócio mais diversificado, trabalhando em mais de 65 terminais de todos os continentes. Em 2014 movimentou 60 milhões de TEUs, mais 8,9% do que em 2013 e as receitas aumentaram 10% face a 2013, para 3,4 biliões de dólares (3 mil milhões de euros).

A FROTA

Outro dado do relatório da UNCTAD é o registo do crescimento de 3,5% da frota mundial de navios em 2014, a menor taxa de evolução em mais de uma década. No princípio deste ano, a marinha de comércio era composta por 89 494 navios, com um porte bruto (dwt, ou *dead weight tonnage*, a capacidade comercial do navio em termos de peso) de 1,75 mil milhões de toneladas. No mesmo ano, o crescimento em arqueação bruta (GT, ou *gross tonnage*, um índice de dimensão dos navios mercantes) foi de 42 milhões de GT, resultante da diferença entre 64 milhões de GT em novos navios e 22 milhões de GT desmanteladas.



Os ganhos dos graneleiros caíram 5% entre 2013 e 2014, para uma média diária de 9,8 dólares, segundo o "Review of Maritime Transport 2015"

O maior crescimento verificou-se entre os cargueiros de granéis sólidos (4,4%), que correspondiam a 43,5% da capacidade da frota mundial da marinha de comércio. Os porta-contentores também cresceram (5,2%), apesar de nos anos recentes a sua procura ter crescido menos do que a oferta, podendo conduzir a um excedente de capacidade disponível e a uma pressão para diminuir os preços dos fretes. A frota de transporte de gás e exploração *offshore* também cresceu bem, em contraste com a evolução de petroleiros. Registrou-se também uma expansão de 4,8% entre a frota de *ferries* e navios de passageiros, antecipando boas perspectivas para a indústria de cruzeiros. O documento refere a evolução positiva entre outros segmentos da frota mundial, o que pode indiciar uma especialização no transporte marítimo. Menciona-se que a maioria das encomendas de navios entregues em 2014 foram contratadas após o despoletar da crise económica internacional e sinaliza uma preocupação em realizar economias de escala e obter poupança de custos. Embora o excesso de capacidade possa não ser uma boa notícia para os armadores, é um bom sinal na perspectiva

Frota mundial de navios cresceu 3,5% em 2014, a menor taxa de evolução em mais de uma década

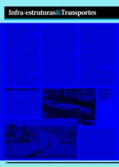
do reaquecimento da economia global, renunciando redução de preços a longo prazo.

A propósito da idade dos navios, a UNCTAD nota que o actual fenómeno de envelhecimento das embarcações decorre do fim de um ciclo de construção e vai acelerar-se nos próximos anos. No entanto, a idade média dos navios permanece menor do que há uma década. Por regiões, associam-se os navios mais velhos a locais com normas ambientais menos restritivas, para onde têm sido deslocados na sequência de novas medidas protectoras do ambiente, discutidas e implementadas entre diversas organizações internacionais. Tais orientações implicam o investimento da

indústria naval em novas tecnologias tendentes à redução das emissões de gases poluentes para a atmosfera, como para o tratamento das águas de lastro ou a introdução de novos combustíveis. Nessa matéria, o relatório indica que está a aumentar a utilização do gás natural liquefeito (GNL), especialmente entre os cargueiros, muitos deles transportadores deste produto, embora subsista uma carência de infra-estruturas para este desenvolvimento.

Mais de 91% da GT entregue em 2014 foi construída em três países: China (35,9%), especialmente cargueiros de granéis sólidos, porta-contentores e navios-tanque, República da Coreia (21%), sobretudo porta-contentores e petroleiros, e Japão (21%), essencialmente cargueiros de granéis.

A Grécia permanece o maior detentor de navios, com mais de 16% da frota mundial, seguida pelo Japão, China, Alemanha e Singapura. Juntos, estes países possuem mais de metade da capacidade de porte bruto mundial e cinco dos 10 maiores países donos de navios são asiáticos (quatro são europeus e um das Américas). Na América do Sul o principal detentor é o Brasil, seguido do México, Chile e Argentina e em



ID: 61943954

01-11-2015

África a principal frota é angolana, seguida pelas da Nigéria e do Egipto. China, a Indonésia e Federação Russa também têm um elevado número de navios, utilizados fundamentalmente na navegação costeira e interilhas.

A UNCTAD refere também que os três principais operadores de porta-contentores nas linhas regulares (que nem sempre são os proprietários dos navios, alugados a terceiros) estão sediados na Europa (Dinamarca, Suíça e França) e detêm 35% da capacidade mundial de transporte de contentores. Os restantes operadores incluídos entre os 20 principais estão sediados na Ásia, excepto um, sediado na América do Sul (a Companhia Sudamerica de Vapores, CSVA, sediada no Chile, que recentemente se fundiu com a Hapag Lloyd, sediada na Alemanha). A concentração é um factor que caracteriza o sector e está em crescimento. No princípio deste ano, as 10 principais companhias operavam mais de 61% da frota mundial de porta-contentores e as 20 maiores controlavam 83% de toda a capacidade.

Em termos de registo de navios, mais de 75% da frota mundial está registada em países em desenvolvimento. No princípio deste ano, Panamá, Libéria e Ilhas Marshall representavam 41,8% da tonelagem mundial registada.

como o petróleo, produtos petrolíferos e gás. E na carga seca, o crescimento foi suportado, sobretudo, no minério de ferro, assente na forte importação do produto pela China. Outra carga seca (geral, contentorizada e fraccionada) foi responsável pelo aumento de volume de carga seca em 4,9%, até um total de 2,47 mil milhões de toneladas. Aqui, o maior crescimento registou-se na carga contentorizada, que aumentou 5,6%, para 1,63 mil milhões de toneladas.

Os países em desenvolvimento contribuíram em 60% para o embarque de mercadorias (exportação) e em 61% para o desembarque (importação), especialmente na Ásia.

Apesar deste crescimento, a UNCTAD identifica aspectos susceptíveis de influenciar a sua continuidade. O preço do petróleo é um deles e tem impacto directo nas tarifas dos fretes que, na generalidade, registaram grande volatilidade. De acordo com o relatório, «os países em desenvolvimento enfrentam custos de transporte desproporcionalmente elevados». Em 2013, segundo a UNCTAD, os custos médios de frete nas economias desenvolvidas correspondiam a 7% do valor das importações, enquanto nos países em desenvolvimento correspondiam a 10%. Em África e na Oceânia, por exemplo, os países em desenvolvimento

pagam em média 40 a 70% mais pelo transporte internacional do que os países desenvolvidos, em boa parte devido a desequilíbrios próprios, como infra-estruturas e reformas pendentes, baixos volumes comerciais e falta de conectividades com o transporte marítimo. Diz ainda o relatório que reduzidos custos operacionais face a elevados custos fixos (custos de capital associados a navios maiores e mais eficientes) conduzirão a fretes mais voláteis. «A curto prazo, os custos de frete terão que cobrir, pelo menos, os custos operacionais do transportador: posto de outra forma, se o preço de um serviço de transporte não cobrir, pelo menos, o combustível, as comunicações e as despesas com a tripulação, o transportador ancora o navio e deixa de oferecer o serviço. A longo prazo, porém, os custos dos fretes terão de cobrir os custos médios totais, incluindo os fixos», refere o relatório.

O petróleo tem ainda outro efeito no sector. A dependência do transporte marítimo face a este combustível prejudica os objectivos de redução das emissões de carbono para a atmosfera e constitui um elemento de pressão. Preocupados com o efeito dos combustíveis no ambiente, os decisores políticos parecem determinados a impor soluções que representarão custos para os

COMÉRCIO E TRANSPORTE MARÍTIMO

De acordo com a UNCTAD, o volume de mercadorias embarcadas em todo o mundo cresceu 3,4% em 2014, tanto como em 2013. Em volume, isso traduziu-se em mais 300 milhões de toneladas, até um total de 9,8 mil milhões de toneladas, cerca de 80% do comércio de mercadorias à escala mundial. Dois terços do crescimento deveram-se à carga seca (minério de ferro, carvão, grãos, bauxite/alumínio, fosfatos, produtos manufacturados, minerais) que cresceu 5%, reflectindo um decréscimo da carga líquida,



■ Volume mundial de mercadorias aumentou 3,4% em 2014, ou seja, mais 300 milhões de euros, tanto como em 2013. Dois terços deveram-se à carga seca



operadores. O relatório menciona a existência de mecanismos financeiros que podem acrescentar recursos necessários para enfrentar o desafio ambiental. A par da instituição de fundos internacionais com doações estaduais, os bancos estão a criar cada vez mais produtos financeiros orientados para “investimentos verdes”, assim mobilizando recursos para investimentos em soluções ambientalmente sustentáveis e energeticamente eficientes. O êxito destas opções depende da capacidade de adaptação dos operadores às novas tecnologias, da rentabilidade dessas tecnologias e da aceitação destes produtos financeiros entre os investidores. ■