

11º

CONGRESSO NACIONAL ADFERSIT

17 e 18
de Outubro
2013 Centro
de Congressos
do Estoril

“OS TRANSPORTES,
A ENERGIA E O AMBIENTE”

Análise à Receita das Administrações Portuárias por Tonelada de Carga Movimentada Miguel Vieira de Castro

Estrutura

- ◉ Enquadramento
- ◉ Objetivo
- ◉ Limitações
- ◉ Metodologia
- ◉ Análise
- ◉ Conclusões

Enquadramento

- A competitividade dos portos surge quase sempre relacionada com os custos de passagem dos navios;
- A “interferência” do Estado no sistema portuário, frequentemente é associada ao aumento de custos e redução da produtividade, existindo no entanto casos que o contrariam;
- O Estado tem vindo a reduzir o seu papel neste setor, deixando praticamente toda a atividade portuária à iniciativa privada, desempenhando as Administrações Portuárias, o papel de facilitadoras e empreendedoras, exercendo ainda a regulação, gestão das infraestruturas e concessões, bem como a prestação de serviços relacionados com a segurança.

Enquadramento

- Para o desenvolvimento da sua atividade e para o investimento em novos projetos, as Administrações Portuárias recorrem à cobrança de rendas e Tarifas de Utilização do Porto, vulgo TUP's, na sua componente navio e carga;
- A forma como estas tarifas são cobradas não é consensual em todos os setores, especialmente no que diz respeito à TUP Carga;
- A cobrança de TUP Navio já é bastante mais consensual, sendo cobrada em todos os portos nacionais e europeus, tendo como base na grande maioria dos países o GT do navio.

Objetivo

- ◉ Fazendo os portos parte integrante da cadeia logística, e não estando em causa a competitividade dos portos nacionais unicamente pela via dos custos, não deixa no entanto de ser importante verificar até que ponto o “peso” das Autoridades Portuárias nacionais é maior ou menor do que algumas das suas congéneres Europeias.

Limitações

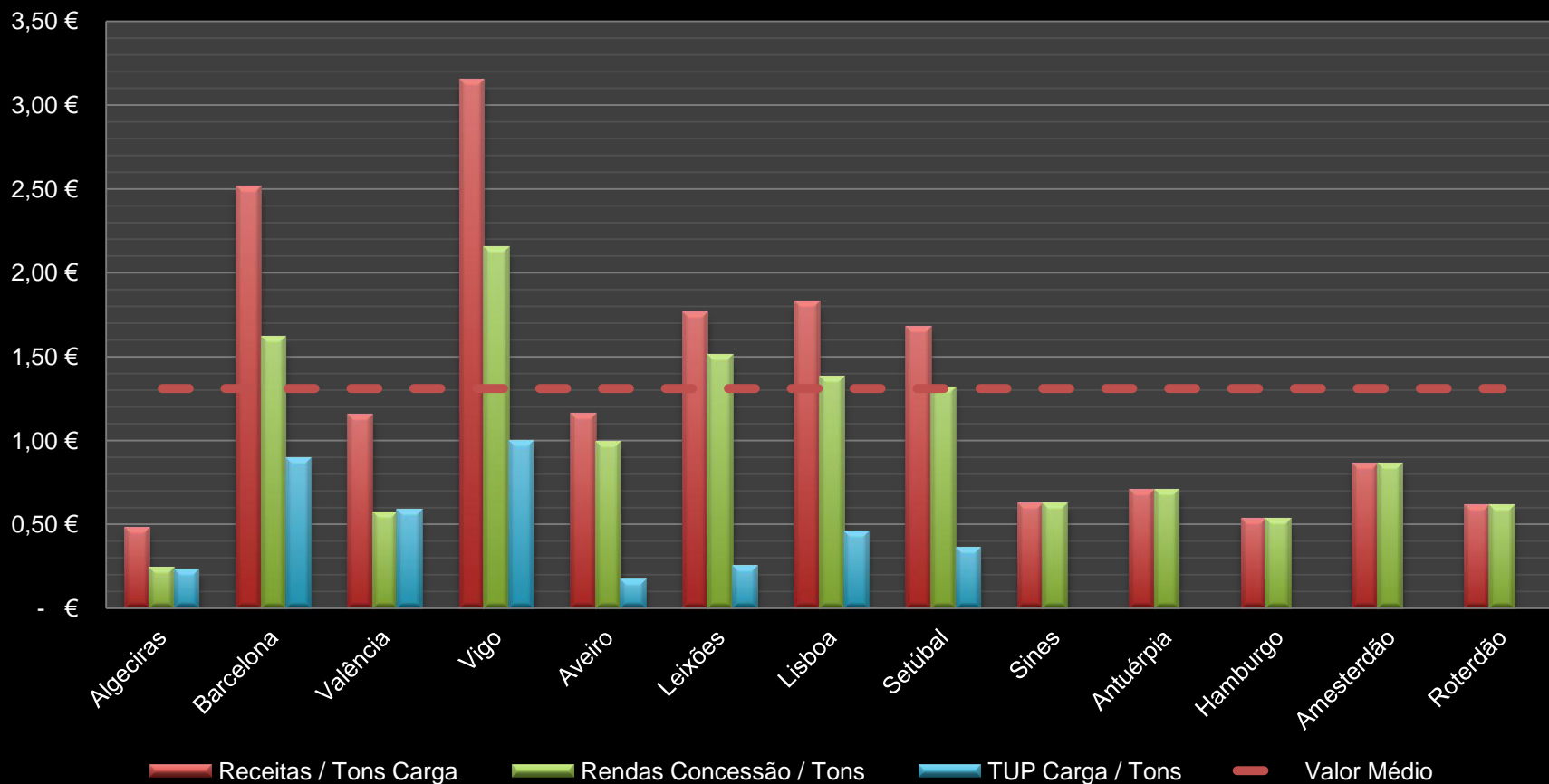
- ◉ Acesso à informação;
- ◉ Falta de uniformização dos critérios contabilísticos a nível europeu;
- ◉ A ausência da normalização da estrutura dos Relatórios e Contas;
- ◉ Grande dificuldade na recolha de dados concisos.

Metodologia

- Tomou-se como metodologia a análise e comparação da informação disponibilizada, estabelecendo-se a relação entre as receitas operacionais e o volume de carga e GT movimentada nos portos da amostra;
- Destas receitas, apenas foram consideradas as diretamente relacionadas com a atividade portuária, tentando-se uniformizar os serviços comuns a todos os portos analisados;
- Excluíram-se serviços como:
 - Pilotagem, reboque, amarração, subsídios ao investimento, receitas da náutica de recreio, de distribuição elétrica, exploração da rede de infraestruturas, tarifas sobre pescado, etc.

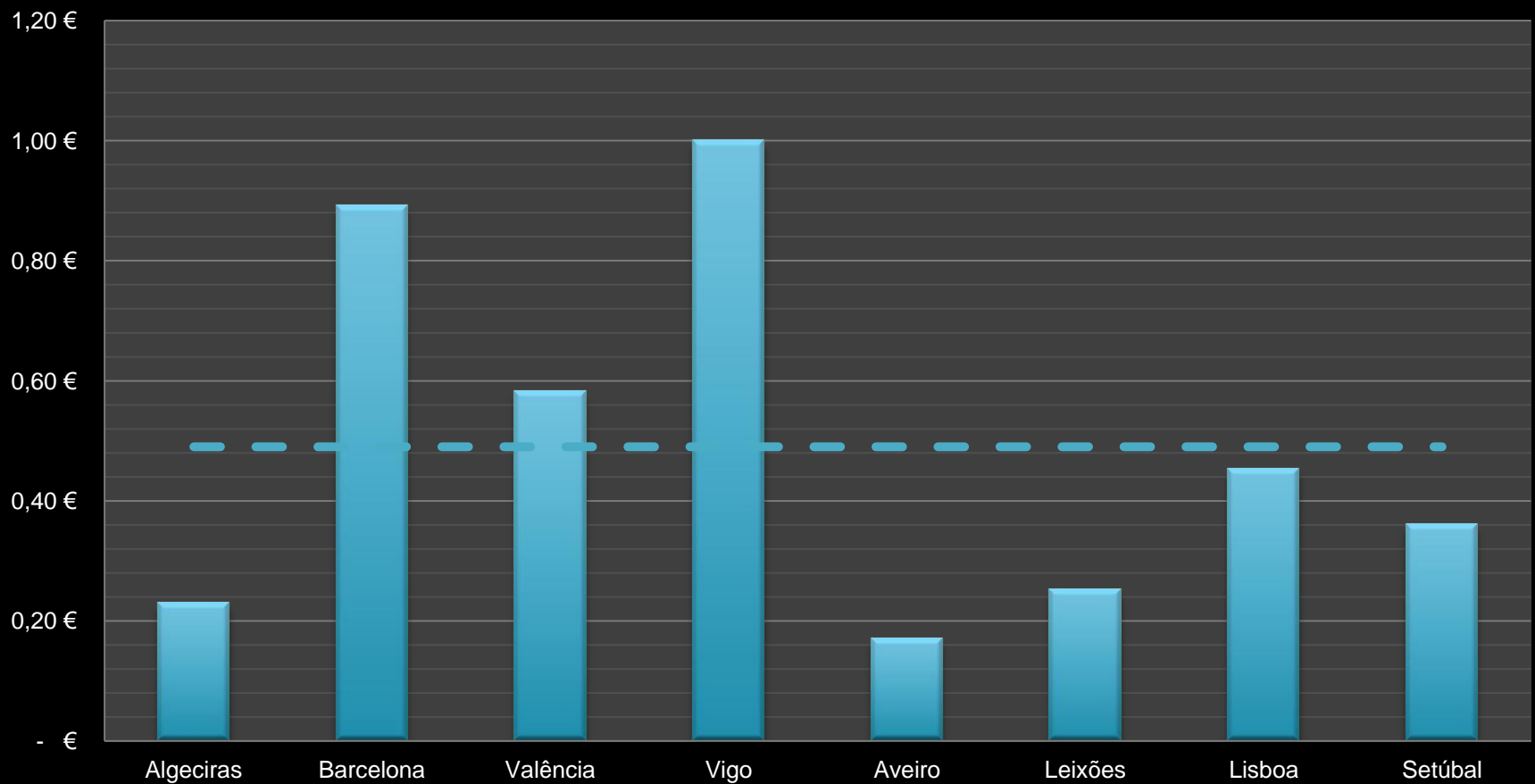
Análise

Valor Cobrado por Tonelada de Carga



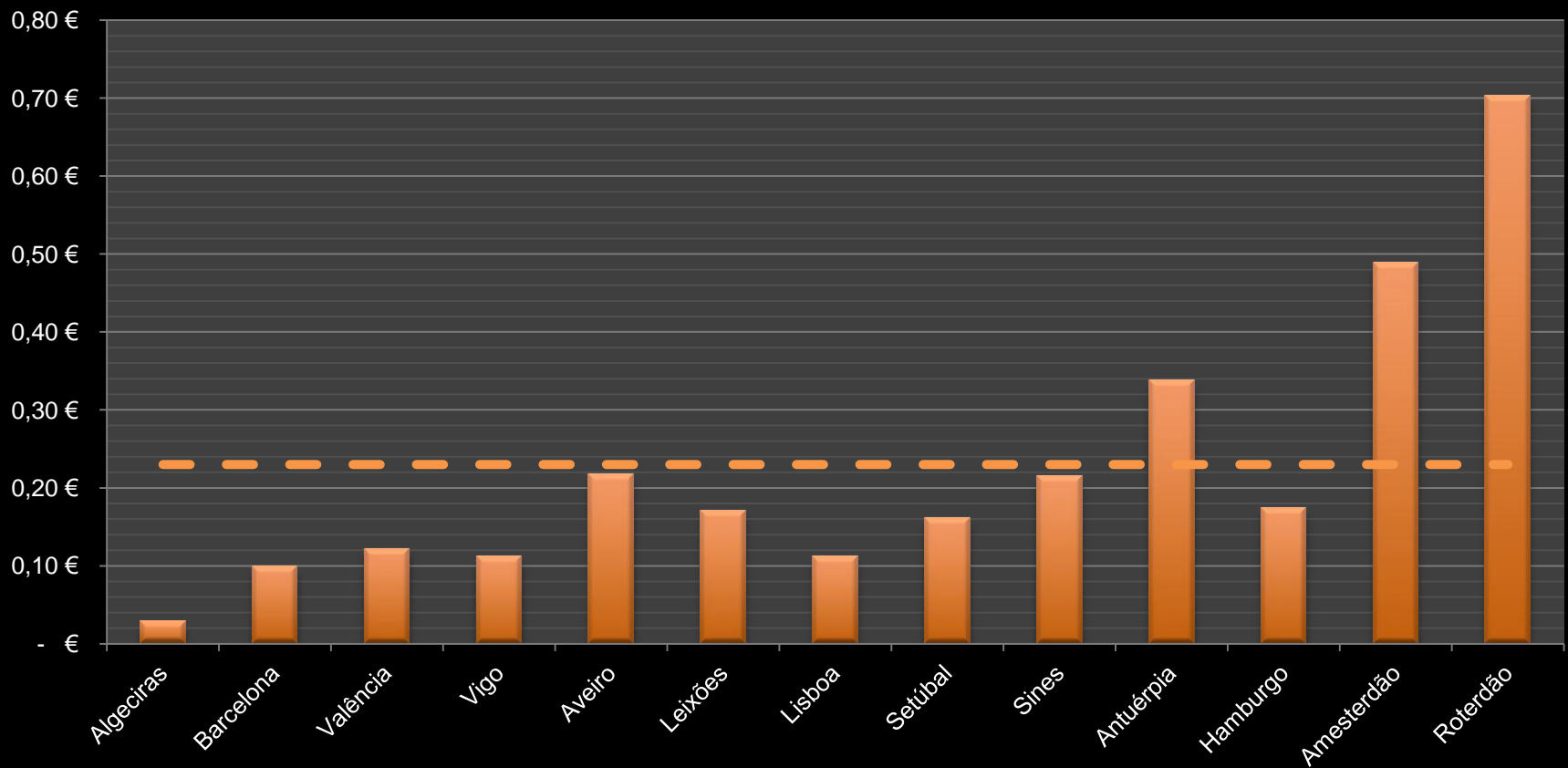
Análise

TUP Carga



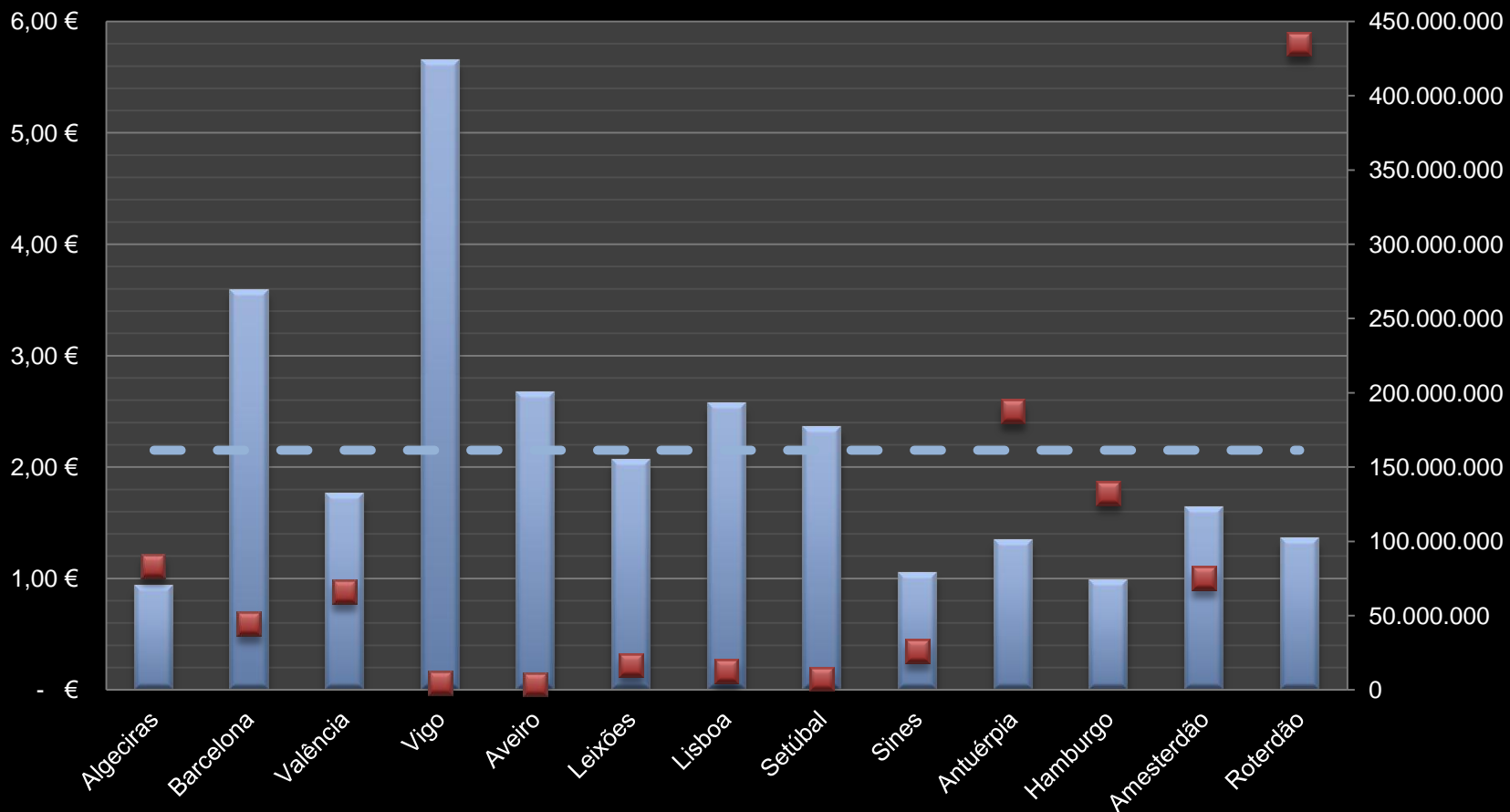
Análise

TUP Navio (€/GT)

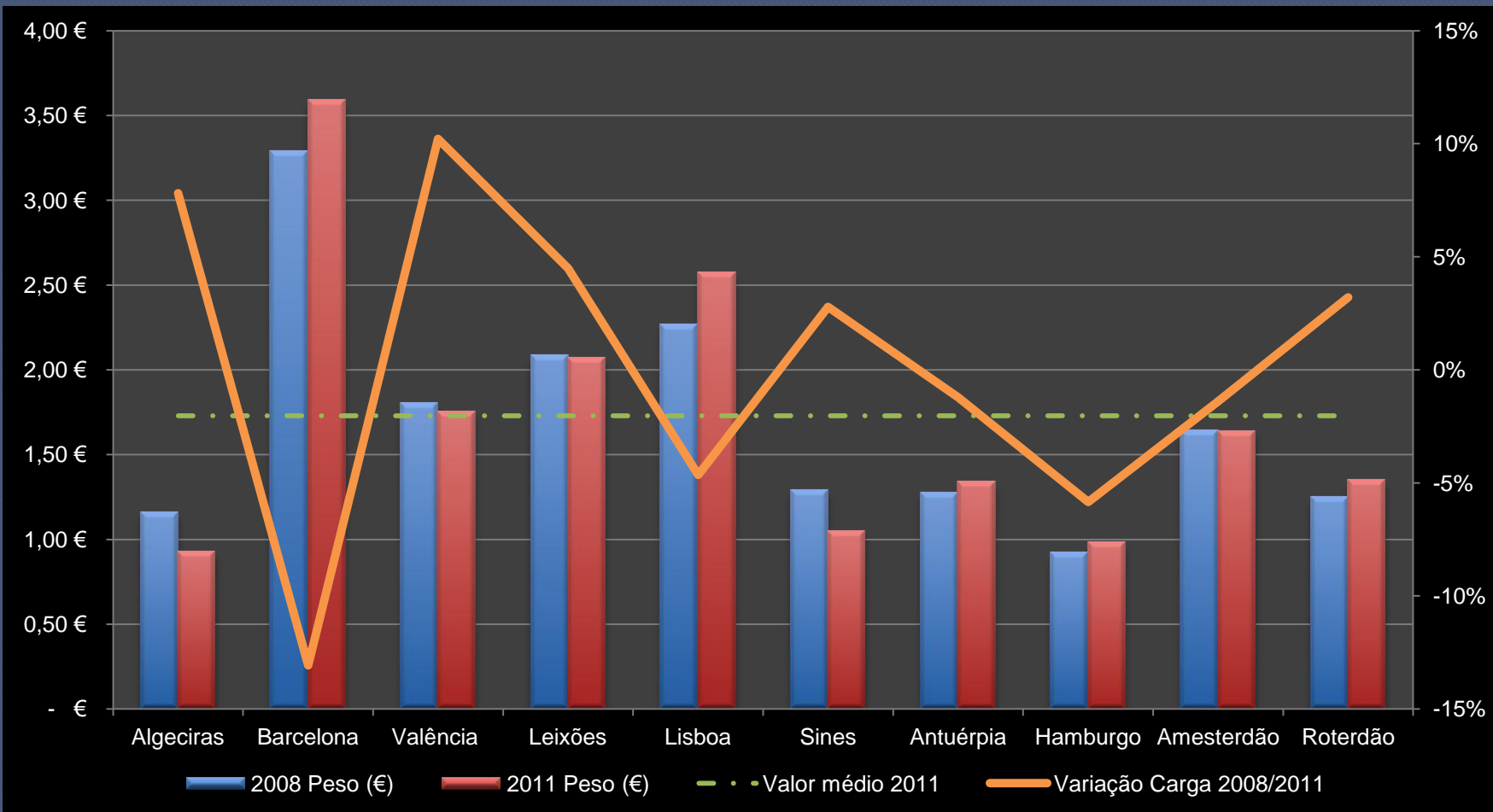


Análise

"Total" - Receitas / Tons



Análise



Conclusões

- Em termos gerais poderemos inferir que os portos que movimentam maiores quantidades de carga oneram menos os seus clientes;
- Apesar das variações no mercado no período analisado, os portos que tiveram uma redução nos volumes carga movimentada aumentaram o seu “peso”, exceção feita a Roterdão;
- Observa-se que Algeciras é o porto que apresenta os valores mais competitivos, de forma bastante consistente, apesar de o seu tarifário contemplar TUP Navio e TUP Carga, pelo que a cobrança desta tarifa, aparentemente, não tem um relacionamento direto com a competitividade de um porto;
- Exceção feita ao porto de Sines, que se posiciona imediatamente a seguir a Algeciras e Hamburgo, os restantes portos nacionais apresentam os valores mais elevados, apenas ultrapassados por Vigo e Barcelona;

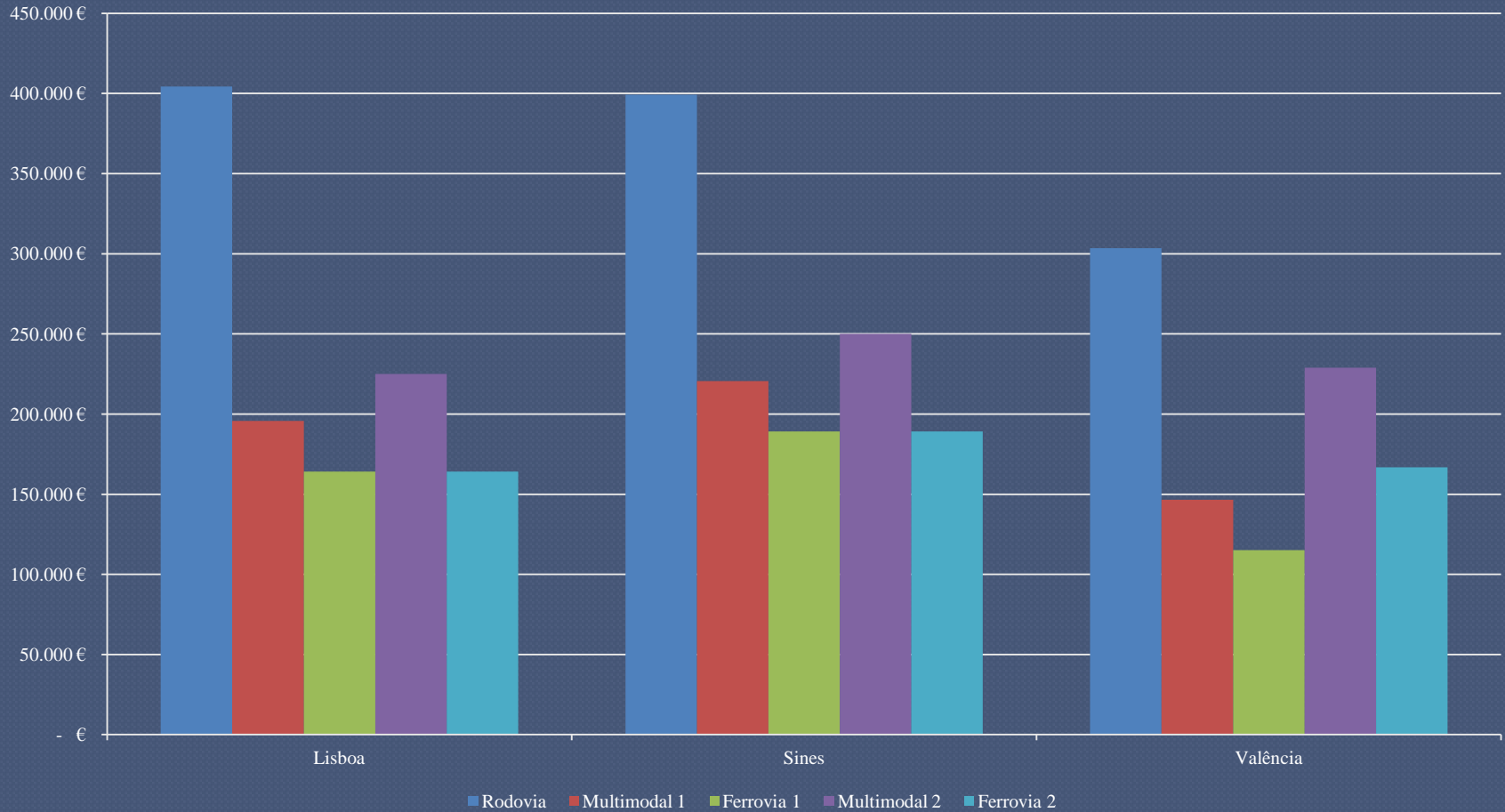
Conclusões

- As TUP's não assumem a fatia mais elevada, quando comparadas com os custos totais;
- Os valores das rendas cobradas aos concessionários, poderão ter uma influência determinante nos custos da operação portuária;
- Existe alguma dificuldade em garantir que as reduções dos valores cobrados pelas AP's se reflitam no utilizador do porto e no próprio consumidor final, havendo a necessidade de existir uma regulação severa e atuante, de modo a garantir que a redução de receitas não acabe por ser absorvida por outros intervenientes da cadeia logística.
- A redução das receitas das AP's não é um garante do aumento da competitividade, podendo provocar dificuldades de tesouraria e afetando os rácios de solvabilidade e o excelente desempenho dos portos em geral, no decurso dos últimos anos;

Conclusões

- A competitividade dos portos é determinante na cadeia logística, mas também é fulcral a sua integração plena numa rede de infra-estruturas e de transportes, eficiente e competitiva, permitindo fornecer a montante e a jusante, serviços de excelente qualidade e com preços nitidamente concorrenciais, de modo a que os portos portugueses possam alargar o seu mercado.

Conclusões



- Custos Totais de Operação em Lisboa, Sines e Valência Incluindo Transporte para Madrid

Fonte: Castro, 2012

Obrigado pela vossa atenção